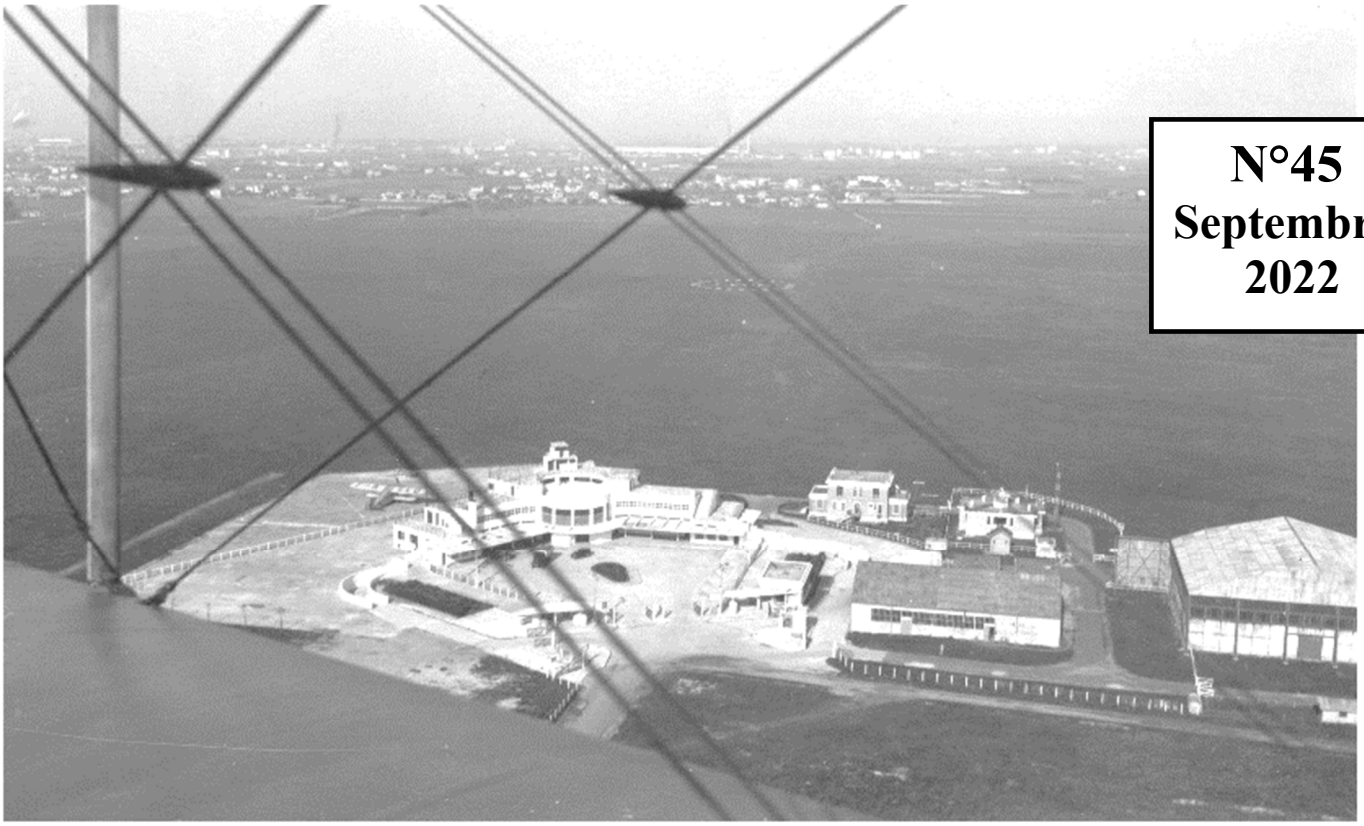
SLHADA

Tableau de Bord

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



N°45
Septembre
2022

Bien loin le temps d'admirer le paysage au travers du croisillonnage des haubans !

Cette revue « Tableau de Bord » peut être consultée sur Internet grâce au code confidentiel communiqué à tout adhérent.

Pour plus de renseignements : contactslhadabron69500@gmail.com

EDITORIAL



L'éclaircie annoncée dans le précédent Tableau de Bord s'est confirmée par la reprise de l'ensemble de nos activités, malgré la persistance d'un virus dont les variants successifs (Omicron, BA 5…) nous convient de nouveau à la vigilance, après un été caniculaire du au réchauffement climatique, qui serait imputable aux seules activités humaines.

Pourtant, la Terre a connu, au cours des âges, des périodes de glaciation et de réchauffement sans commune mesure avec l'action de l'homme contemporain. A cet égard, la mise à l'index de certaines activités dites polluantes, telles que l'aéronautique, témoigne d'une approche réductrice des questions environnementales. En effet, les progrès sensibles réalisés dans l'amélioration des hydrocarbures et dans la motorisation ont notablement réduit leur bilan carbone et leurs nuisances sonores.

En outre, la maîtrise prochaine de l'utilisation de l'hydrogène nous annonce un environnement décarboné à l'horizon 2050, c'est-à-dire demain. En d'autres termes, le deuxième siècle de l'aviation sera très différent du premier, grâce à une consommation d'énergie propre inférieure, à vitesse et altitude égales.

Il convient de rappeler que le transport aérien intérieur et international représentait, en 2019, 5,3 % des émissions de gaz à effet de serre (24,3 millions de tonnes sur 435,2) et qu'au niveau mondial, le transport aérien n'équivaut qu'à 2 % des émissions de gaz à effet de serre (données du ministère de la transition écologique 2019).

Par ailleurs, la cérémonie d'hommage à Maryse BASTIE organisée à l'occasion du 70e anniversaire de sa mort accidentelle a réuni les maires des communes concernées et une assistance nombreuse, le 06 juillet dernier au pied de la stèle érigée à sa mémoire, tandis que les Journées Européennes du Patrimoine ont témoigné de l'intérêt à notre association avec près de 700 visiteurs au cours des deux après-midis d'ouverture de l'Aéromusée, dont la signalétique, externe et interne, a été améliorée.

II nous importe à présent, de rechercher un cadre plus large que celui dont nous disposons actuellement, afin d'accentuer notre visibilité, notre accessibilité et notre attrait, pour répondre aux sollicitations extérieures croissantes et aux attentes des nouveaux adhérents qui nous ont rejoints.

Joyeuse et douce fin d'année avec prudence et vigilance !

Le Président,
Jacques BAILLET

Sommaire

p03 **Editorial**

p04 **Sommaire**

p05-10 **Activités internes** **- Conférence :** *Les crashs RAF 1943-44 en Rhône-Alpes*

p11-12 « **-** *Visite des « Réservistes-citoyens »*

p13-14 « - **Conférence :** *« Joseph de Joux » et visite de la famille*

p15 « *- Exposition dessins aéronautiques*

p16-20 « - **Conférence :** *La renaissance de l'Armée de l'Air en 43*

p21 « - **Conférence :** *La guerre tombée du ciel*

p22-27 « «

p28-33 « **- Conférence :** *Les aigles de Zeus : l'histoire de l'aviation grecque*

p34 « *- Un mardi après-midi comme les autres*

p35-38 « *- Assemblée Générale Ordinaire du 25 juin 2022*

p39 **Activité extérieure** **- Conférence** : *au Novotel de Bron : épopée d'une Base aérienne*

p40-53 « - **Conférence** :à *l'Espace Berthelot de Lyon :Raymonde de La Roche*

p54-58 « *- Commémoration : à la stèle Maryse Bastié de l'aéroport de Bron*

« « «

p60-64 « « «

p65 « « «

p66 « « «

p67-68 **Stands** **-** *Club de l'Air*

p69 « *- Journée des Aéroclubs*

p70-75 **Nos rencontres** **-** *Anniversaire des 30 ans des A.A.C*

-

p76-80 **Fait aéronautique régional** *- Histoire d'Hélice*

p81-84 **Histoire aéronautique** *- Un pilote de l'Aéronavale entre au musée*

p85-93 « *- Marc Touailles et sa Campagne de France*

p94 **Insolite**

Activités intérieures

samedi 5 février : *Conférence*

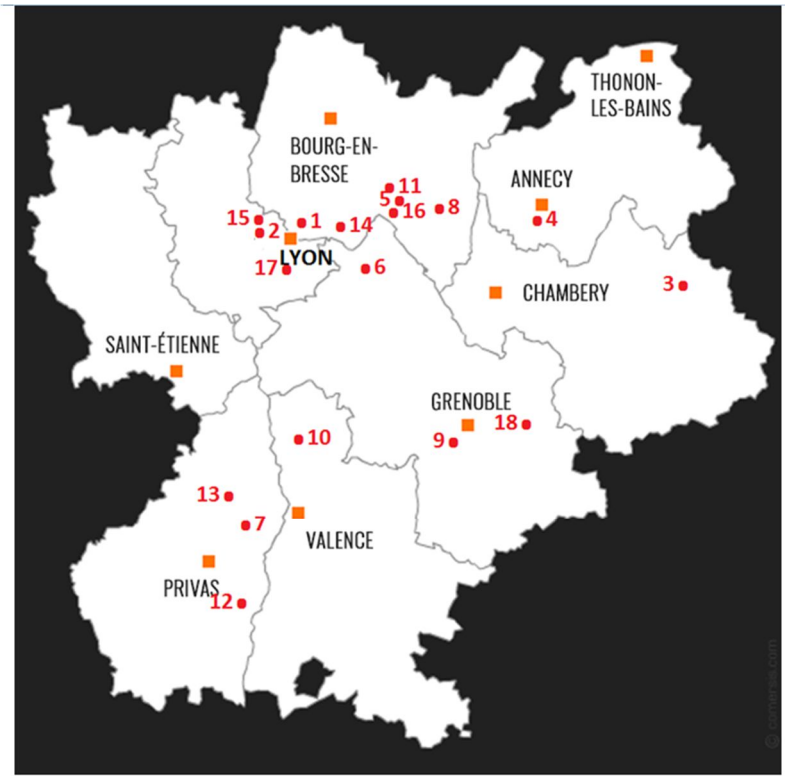
par Pierre Biard



Comme à son habitude, présentation d'une conférence très détaillée sur la période 43/44 en Rhône-Alpes où la RAF a subi malheureusement bien des pertes.

Résumé par Régine Selosse

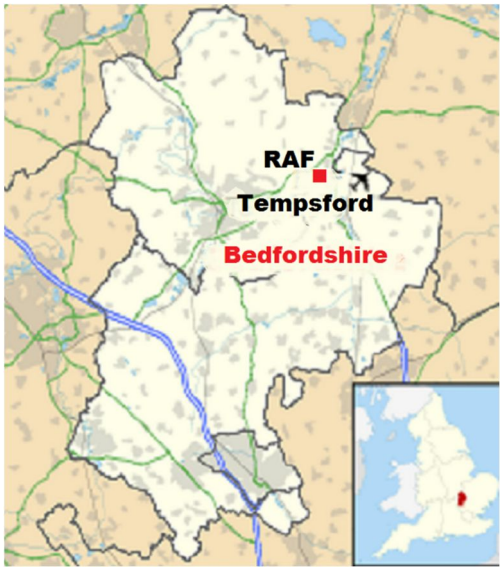
18 CRASHS BRITANIQUES sont répertoriés en région RHONE-ALPES,
-4 dans le Rhône
-6 dans l'Ain
-3 en Isère
-3 en Ardèche
-1 en Savoie
-1 en Haute Savoie



1 Misérieux (01)	7 Marcols les eaux (07)	13 Gilhoc sur Olmès (07)
2 Valsonne (69)	8 Hautevile Lompnes (01)	14 Bourg St Christophe (01)
3 Bourg St Maurice (73)	9 Autrans (38)	15 Ternand (69)
4 Meythet (74)	10 Mantaille (26)	16 St Vulbas (01)
5 St Germain en Bugey (01)	11 St Jean le Vieux (01)	17 St Pierre de Chandieu (69)
6 St Georges d'Espéranche (38)	12 St Vincent de Barrès (07)	18 Le Rivier d'Allemont (38)

Les opérations, toutes nocturnes, impliquant la région visait
- à la destruction de sites sensibles (nœuds ferroviaires, dépôts de carburant)
- à la navigation à destination de l'Italie pour bombardement d'usines de fabrication de moteurs (ex FIAT,LANCIA)
- mais également à l'accompagnement d'opérations en faveur de la RESISTANCE.

C'est dans ce contexte d'accompagnement aux actions de résistance qu'à TEMPSFORD se trouvait une « base » clandestine baptisée la « GIBRALTAR FARM »
Par un « touch & go , les hommes et le matériel étaient récupérés pour être largués au plus près de leur destination.
Site de TEMPSFORD





Du fait de cette multiplicité d'actions, les escadrilles sont constituées d'appareils de type WELLINGTON, STIRLING, HALIFAX, LANCASTER mais aussi LYSANDER.

3 Crashs ont entrainé des dommages collatéraux :
-destruction du dépôt de carburant de **l'ILE BARBE** (commune de 69-ST RAMBERT) : 36 victimes civiles

-**MEYTHET** (74) : civils pas dénombrés.

HANDLEY PAGE HALIFAX B/MK II série 1

Sérial JD 180 Code NF - O

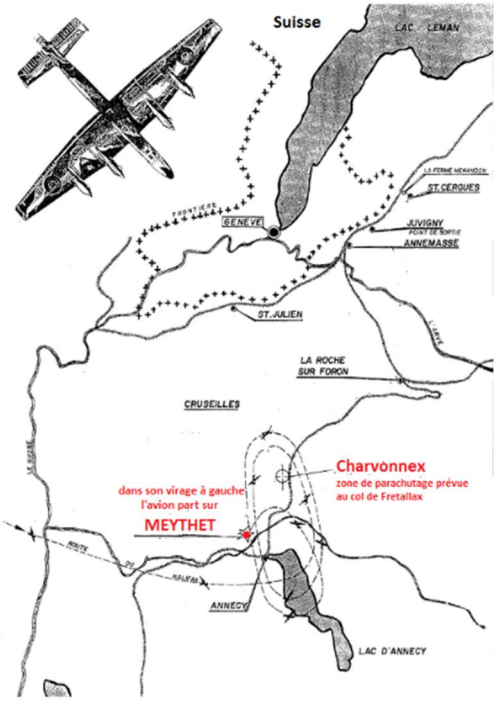
138 Squadron

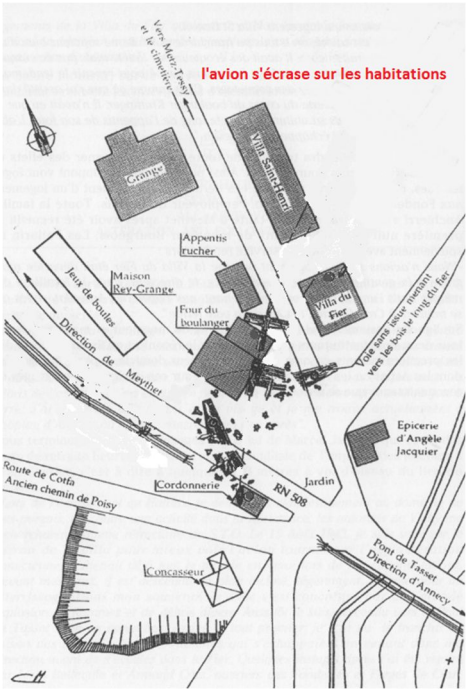
samedi/dimanche 14 - 15 Août 1943



Pilote	S/L Frank GRIFFITHS	matricule ?
Navigateur	F/O Sydney CONGDON	matricule 113752
Mécanicien	Sergent F.R. DAVIES	matricule 641112
Radio	P/O Robert PETERS	matricule 149158
Bombardier	F/O R.A. McKENZIE	matricule ?
Dispatcher	Sergent John MADEN	matricule 123419
Mitrailleur	F/S Francis POLLARD	matricule 154295


PETERS
radio
McKENZIE
navigateur
GRIFFITHS
pilote


Suisse
LAC LEMAN
GENEVE
ST.JULIEN
LA ROCHE
SUR FORON
CRUSEILLES
ANNECY
LAC D'ANNECY
Charvonnex
zone de parachutage prévue
au col de Fretaillax
dans son virage à gauche
l'avion part sur
MEYTHET


l'avion s'écrase sur les habitations
Grange
Villa Sainte Hedi
Appentis rucher
Maison Rey-Grange
Jeux de boules
Four du boulanger
Villa du Fier
Direction de Meythet
Epicerie d'Angèle Jacquier
Cordonnerie
RN 508
Jardin
Route de Cotta
Ancien chemin de Poisy
Concasseur
Pont de Tasset
Direction d'Annecy




cimetière de Meythet


S.G. CONGDON F.POLLARD


J. MADEN
F.R. DAVIES
R.A. McKENZIE
R.W. PETERS



-**ST GEORGES D'ESPERANCHES** (38) (objectif GARE DE TRIAGE DE MODANE) , 58 civils tués et un millier de blessés.



Pilote	**Sergent Eric LE HURAY**	**matricule 1147126**
Navigateur	**Sergent Francis Graham SHAW**	**matricule 1436866**
Mécanicien	**Sergent Harold PENNELL**	**matricule 1010416**
Radio	**Sergent Colin Anthony BUDD**	**matricule 1314591**
Bombardier	**Sergent Ainslie ROBERTS**	**matricule 1005778**
Mitrailleur	**Sergent Victor George BRIANT**	**matricule 1380917**
Mitrailleur	**Sergent Alfred Victor BARRON**	**matricule 1813827**







CIMETIERE DE LA DOUA VILLEURBANNE
CARRE BRITANNIQUE

J4 BARRON	J3 BUDD	J2 PENNELL	J1 ROBERTS
	I 3 SHAW	I 2 LE HURAY	I 1 BRIANT
H4	H3	H2	H1
G4	G3	G2	G1
F4	F3	F2	F1
E4	E3	E2	E1
D4	D3	D2	D1
C4	C3	C2	C1
B4	B3	B2	B1
A4	A3	A2	A1



Une majorité des crashs relevaient du givre nocturne obligeant à sur-solliciter les moteurs. Seulement 2 crashs sont attribués à un repérage basse altitude + FLAK.

A l'issue des crashs, les membres de l'équipage :
*soit avaient péri : dans ce cas, selon leur religion, leur dépouille était soit inhumée sur le lieu du crash (anglicans) ou rapatriés pour être inhumés vers leur domicile d'origine.
*soit vivants : étaient capturés par les allemands et transférés en camps de détention
ou
*parvenaient à s'enfuir et rejoindre une unité de Résistance de proximité pour organiser leur retour vers l'Angleterre.

Dans les années qui suivirent la 2e guerre mondiale, les dépouilles inhumées sur les lieux des crashs ont été rapatriées soit au cimetière militaire de VILLEURBANNE-LA DOUA, soit au cimetière britannique de SAINT GERMAIN AU MONT D'OR.



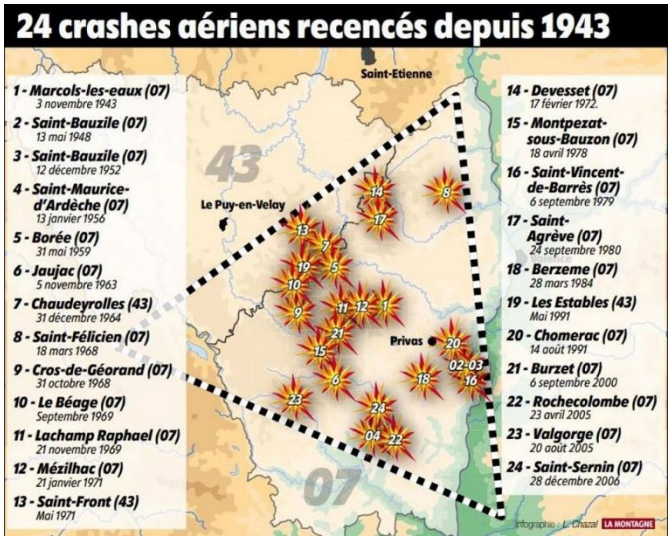
La Doua à Villeurbanne



Saint Germain au Mont d'Or

PARTICULARITES :

-Le crash ardéchois de **MARCOLS LES EAUX** : nous détiendrions une sorte de « triangle des Bermudes » sur ce lieu surnommé « TRIANGLE DE LA BURLE ».
Près de 80 accidents depuis les années 40, dont de nombreux mortels.
Dans les faits, l'on assisterait à une brusque et forte élévation de la température-cabine et des commandes devenant ingouvernables.
Plusieurs investigations ont été établies mais aucune n'apporte de réponse formelle à ce jour.





-le Squadron 624 , créé à TEMPSFORD en 1943 mais basé à BLIDA.
Doté d'un matériel « à bout de souffle », effectue des missions pour lesquelles uniquement le pilote connait le contenu de sa propre mission.
Sont choisis des pilotes hors pairs puisque : décollage, vol à 10/15.000pieds pour passage de la zone montagneuse puis traversée de la Méditerranée à 100/200 pieds ;
Les missions de parachutages (humains, matériels, tracts) intervenaient à une vitesse maximale de 110 noeuds (vitessse de décrochage du HALIFAX).
Puis remise de gaz immédiate pour effectuer le vol inverse dans les mêmes conditions.
Dans ce contexte, il a été constaté que le nombre d'accidents provenait d'erreurs de navigation.

624 squadron RAF

créé le 24 mai 1943

à Tempsford

arrive le 30 mai 1943

à Alger Maison-Blanche

d'où il sera opérationnel avec

4 Halifax II



2 Loockheed Ventura



vendredi 18 février 2022 :

Réservistes -Citoyens

en visite de l'Aéromusée



La SLHADA et l'Association du Fort de Bron ont reçu, le 18 février 2022 à la demande du colonel David BERTRAND, Référent de la Réserve Citoyenne de Défense et de Sécurité de la Base aérienne 942 Lyon Mont Verdun, une trentaine de Réservistes Citoyens.

La formation de deux demi-groupes a permis d'accueillir, alternativement les Réservistes au Fort de Bron et à l'Aéromusée, après un petit déjeuner servi en salle 11 par plusieurs membres des deux associations.

Cette visite s'est inscrite dans le cadre des activités des Réservistes, orientées vers les sites de l'Armée de l'Air et de l'Espace, les partenaires économiques de la Défense et les espaces de l'Histoire de l'Aviation.

Le Président a d'abord présenté la SLHADA et ses activités, au sein de la bibliothèque et Pierre BIARD, notre Conservateur, a ensuite guidé nos visiteurs dans les salles de l'Aéromusée pour commenter l'origine et la nature des objets exposés (tableaux, éléments d'aéronefs d'origine ou reconstitués, instruments de bord, sièges, armement aéronautique, tenues de vol, maquettes…)
L'intérêt manifesté par les Réservistes a donné lieu a de fructueux échanges, grâce à un abondant questionnement et le Tableau de Bord N°44 fut remis à tous nos visiteurs. En outre, l'un des visiteurs a rapidement adhéré à la SLHADA.

Au terme de la visite, le Colonel David BERTRAND a offert à la SLHADA la coupelle de la BA942 et l'insigne de la chouette, symbole de la Défense aérienne française. Il a exprimé ses remerciements en ces termes :
« Au nom du Colonel KESSLER et de l'ensemble des réservistes citoyens de la Base aérienne 942, je te renouvelle mes plus vifs remerciements pour la chaleur de l'accueil et la qualité des visites que tu nous a réservés vendredi dernier. La passion et l'enthousiasme des amis du Fort de Bron n'ont d'égal que ceux des bénévoles de la SLHADA, qui réalisent un véritable travail de bénédictins pour conserver et rendre accessible au plus grand nombre, le patrimoine aéronautique civil et militaire régional.
Outre l'impressionnant fonds documentaire et photographique qui permet d'organiser des conférences mensuelles ouvertes au public, l'Aéromusée, remarquablement mis en scène par notre ami Pierre, propose, sur 180 m2, les témoignages et les trésors les plus rares des riches heures de l'aviation lyonnaise.
Si nos visites s'inscrivent traditionnellement dans une logique de rayonnement de la base aérienne et de sa réserve citoyenne, comptez sur nous cette fois pour vous faire connaître et valoriser votre action bien au-delà des cercles d'initiés »

Créée en 2004, la réserve citoyenne de défense et de sécurité organise des actions de sensibilisation sur les questions de défense et de sécurité par l'information du public, au côté des forces armées, par la promotion des principes de citoyenneté et de civisme et par la diffusion d'informations sur les voies d'accès aux nombreux métiers de l'Armée de l'air et de l'espace en particulier.

Les réservistes citoyens font l'objet, après examen de leur dossier de candidature, d'un agrément ministériel d'une durée de trois ans renouvelable, décrivant leur mission en quatre points : fréquence, lieux d'exercice, durée, unité militaire d'accueil. Ils reçoivent une formation continue dispensée par l'unité militaire d'emploi au cours de leur engagement et ont la qualité de collaborateur occasionnel du service public. L'autorité militaire de rattachement peut les solliciter pour les affecter, temporairement au sein de la réserve opérationnelle en fonction des besoins des armées.

La Réserve Citoyenne de la BA 942 Lyon Mont Verdun est la seconde de France avec plus de 150 membres, après celle du Chef d'état-major de l'Armée de l'air et de l'espace, intégrée au sein du réseau ADER

Jacques BAILLET

Président de la SLHADA

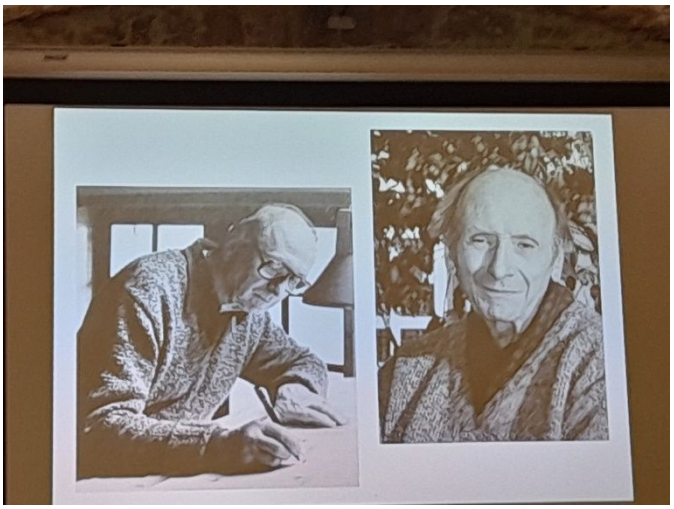




Photos de Bernard Large et également présentation avec Guy Droz

samedi 5 mars : *Conférence* *par Pierre Lussignol*

« Joseph de Joux
historien et peintre de l'air »















La famille presqu'au grand complet est présente, avec la visite de notre aéromusée qui existe en partie grâce à Joseph, dont la salle baptisée « J.de Joux » pour entretenir son souvenir, avec les tableaux et son linéaire de documentation aéronautique.











Joseph de Joux, lors d'une visite au terrain de Corbas

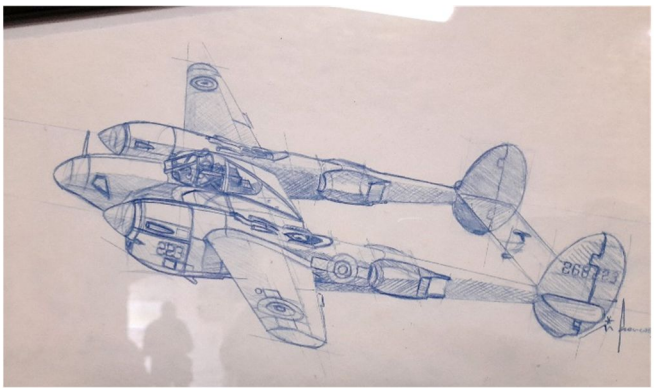
Voir aussi le TB16 page 16 ; TB26 page 29 ; TB27 p5

samedi 2 avril : *Exposition dessins avions*

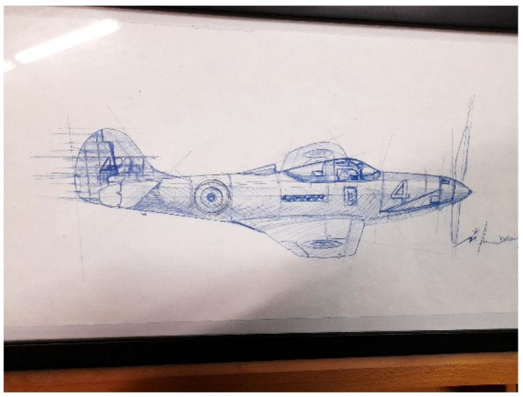
En parallèle avec la conférence qui suit, nous avons eu le plaisir d'admirer les œuvres du dessinateur **Mr François Baldinotti** appartenant à la prestigieuse association des peintres de l'Air et de l'Espace qui a suscité un vif intérêt auprès de nos adhérents.

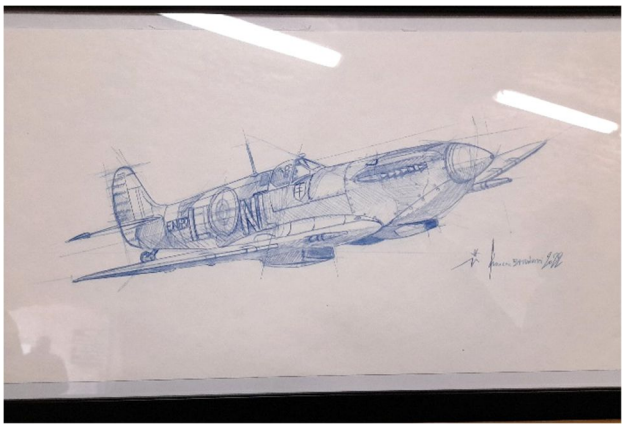
















samedi 2 avril : *Conférence*

La Renaissance de l'Armée de l'Air en 1943

par Nicolas de Lemos





résumé par Régine Selosse ; photos de Bernard Large

Rappel historique :

En août 1942 intervient le dernier « baroud d'honneur » du gouvernement de VICHY, sous le « 2ème gouvernement LAVAL ». Il existait alors la L.V.F. (LEGION DES VOLONTAIRES FRANÇAIS) financée et entretenue par les allemands et combattant en uniforme allemand dans les unités allemandes.

Le gouvernement de VICHY tente la récupération de la L.V.F. pour en faire une force sous uniforme français. Il se heurte au refus des allemands.

Dans le même temps se distingue le Général GIRAUD ; mais bien que partisan de la lutte contre l'Allemagne nazie, il reste sans lien avec la « France LIBRE » ;
Il reçoit le soutien des américains et fait figure de rival avec le Général de GAULLE. Pour autant

le Général GIRAUD sollicite la fourniture d'une aviation moderne , agissant en lien avec les forces terrestres



8 NOVEMBRE 1942-LE DEBARQUEMENT D'AFRIQUE DU NORD

Le 8 novembre 1942 intervient l'opération « TORCH », à savoir le débarquement des alliés afin de libérer l'Afrique du Nord de l'occupation germano-italienne et créer les conditions d'un futur débarquement en Italie.

A l'issue de ce débarquement, le Général GIRAUD prend le contrôle de la zone ; Eu égard à ses convictions personnelles, la situation s'avère fragile : la zone est contrôlée par les américains tout en gardant les lois de VICHY.

Dans le même temps, la zone libre française est envahie par les allemands mais les résistants sont de plus en plus nombreux à rejoindre le maquis.

Les alliés incitent GIRAUD et de GAULLE à s'entendre pour unifier les forces françaises.

Dans ces conditions, **la renaissance de l'Armée de l'Air** intervient dans un climat de suspicion entre les « anciens de VICHY » (anti britanniques à cause des combats en Syrie et de Mers el Kebir) et les pilotes issus initialement des **F.A.F.L.**





UNITE	Créée le	Opérationnelle le	MISSION
ALSACE (SQN 341)	01/09/1941	02/09/1941	Chasse
LORRAINE (SQN 342)	02/09/1941	25/10/1941	Bombardement
Lignes Aériennes Militaires	09/1941	09/1941	Transport
ILE DE FRANCE (SQN 340)	10/11/1941	10/04/1942	Chasse
BRETAGNE	10/01/1942	01/02/1942	Bombardement
ARTOIS	03/08/1942	03/08/1942	Défense Côtière
NORMANDIE (1)	01/09/1942	23/03/1943	Chasse
PICARDIE	06/1943	01/07/1943	Défense Côtière

Les escadrilles sont basées en ALGERIE et porteront un nom de province pour faciliter la compréhension des messages en provenance de la B.B.C.

ALSACE : Chasse

LORRAINE : Bombardement

LIGNES AERIENNES MILITAIRES : Transport

ILE DE France : Chasse

BRETAGNE : Bombardement

ARTOIS : Défense côtière

NORMANDIE : Chasse
*sera baptisée ultérieurement NORMANDIE-NIEMEN eu égard à son engagement à l'appui des soviétiques.

PICARDIE : Défense côtière ,

Soit 190 chasseurs et 118 bombardiers.

A NOTER : le 3 décembre 1943 promulgation d'une note interdisant toute conversation politique.

En 12/1942, Kostia ROZANOFF, lors de l'élaboration du « PLAN 7 » donne la priorité à la formation et au matériel américains, mais amputé de 7500 hommes par rapport aux prévisions.

Les escadrilles de chasse seront initialement équipées de BELL P39-AIRACOBRA dont les américains n'étaient pas très friands….

En 1943, des formations sur SPITFIRE en GRANDE BRETAGNE seront organisées, mais le matériel livré au compte-gouttes, se révèle également en mauvais état….

Le Transport devra attendre 1944 pour recevoir du matériel.



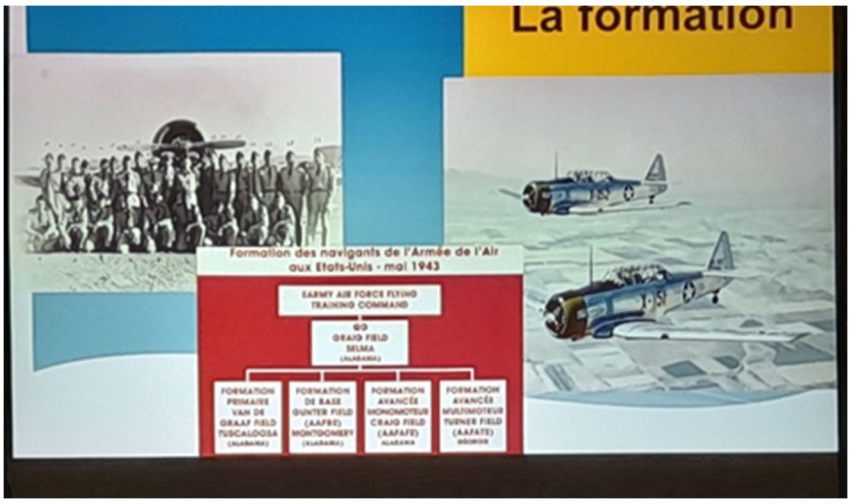
Et pendant ce temps, GIRAUD « campe » toujours sur sa doctrine de 1940….

Le « plan 8 » intervient entre le 1/07/1944 et le 1/8/1946 : sorte de report du « plan 7 » :

*poursuite de la lutte pour la création de nouvelles unités mais
*toutes les dotations sont à nouveau reprises à la baisse.

SEUL CRITERE INCONTOURNABLE : LE REARMEMENT EST SUBORDONNE A UNE PRISE DE CONTROLE PAR LES U.S.A.

Les escadrilles de chasse sont principalement équipées de REPUBLIC-P47 THUNDERBOLT requérant des **pilotes confirmés** ; une limite de 12 avions par escadrille est imposée.

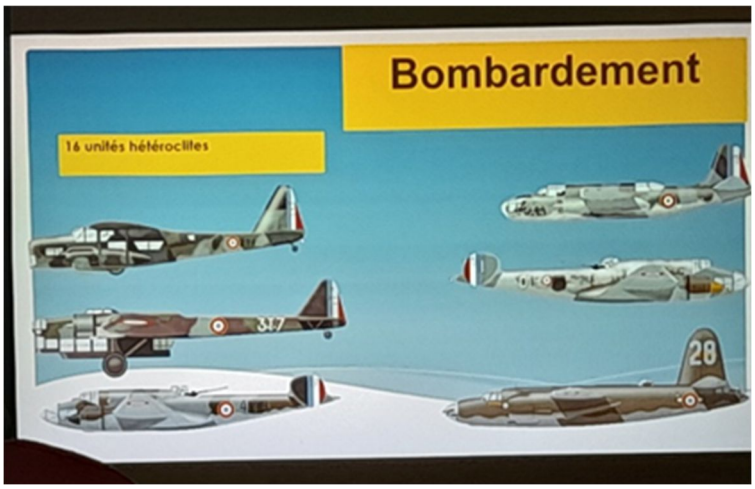


L'ensemble est opérationnel dès la CAMPAGNE D'ITALIE.

A noter que ce schéma restera en place jusqu'en 1960

LA LIBERATION

-L'escadrille « LAFAYETTE » a enregistré beaucoup de sinistres au cours de 97 missions de **bombardements.** ➔ Les américains imposent une remise à niveau.



-La campagne de CORSE : libérée, mais les allemands s'enfuient vers la SARDAIGNE.

-04/44 : premiers survols du territoire français.

-06/44 : les « SPIT' » du 1/3 et du 2/7 sont à bout de souffle. Les US exigent que les patrons de ces escadrilles soient relevés de leur commandement.

-15/08/44 : **Débarquement de Provence** ; 250 français sur 5000 avions engagés.



LE MINISTERE DE L'AIR DECIDE DE CONSTITUER DES SOUTIENS AUX MAQUIS

LA VICTOIRE

Les FORCES AERIENNES FRANCAISES sont sur tous les fronts, y compris le NORMANDIE-NIEMEN en action sur le front germano-soviétique.

Des pilotes français sont détachés dans la R.A.F.

Février 1945 : stratégie de forcing vers l'Allemagne ;

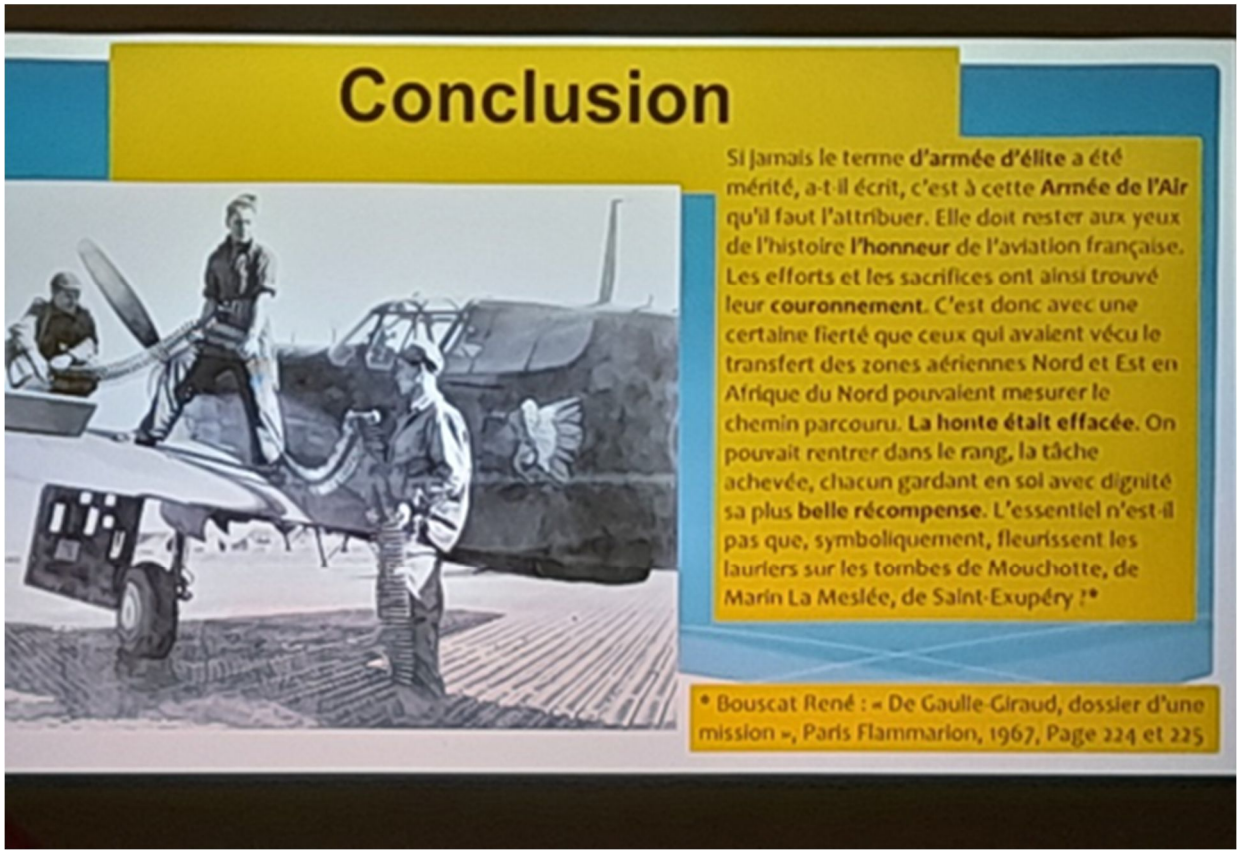
Le danger : LA FLAK très présente.

Pour autant, 98 « P47 », 40 « SPTFIRE » et 11 « MUSTANG » volent vers l'Allemagne.

Globalement, 40 escadrons et 1417 appareils auront été fournis par les USA.

8 MAI 1945

Redémarrage rapide de l'industrie aéronautique française par le reconditionnement des avions allemands.





samedi 7 mai : *Conférence*

Par Nadège et Jean-François Kaufmann

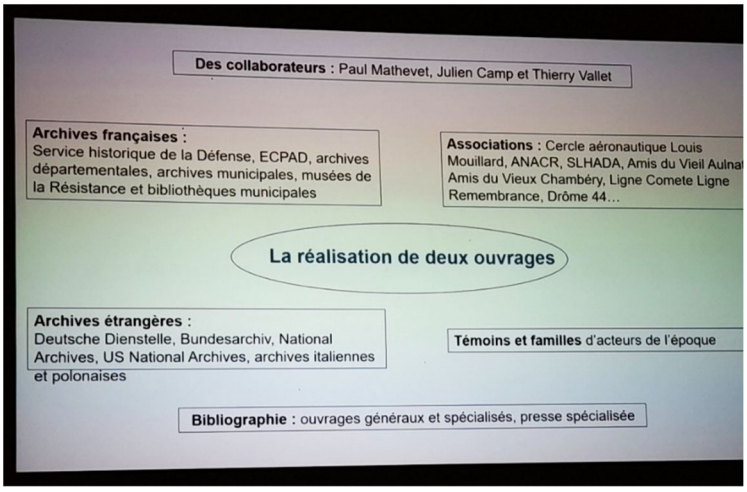
LA GUERRE TOMBEE DU CIEL
Auvergne- Rhône-Alpes
1940-1945









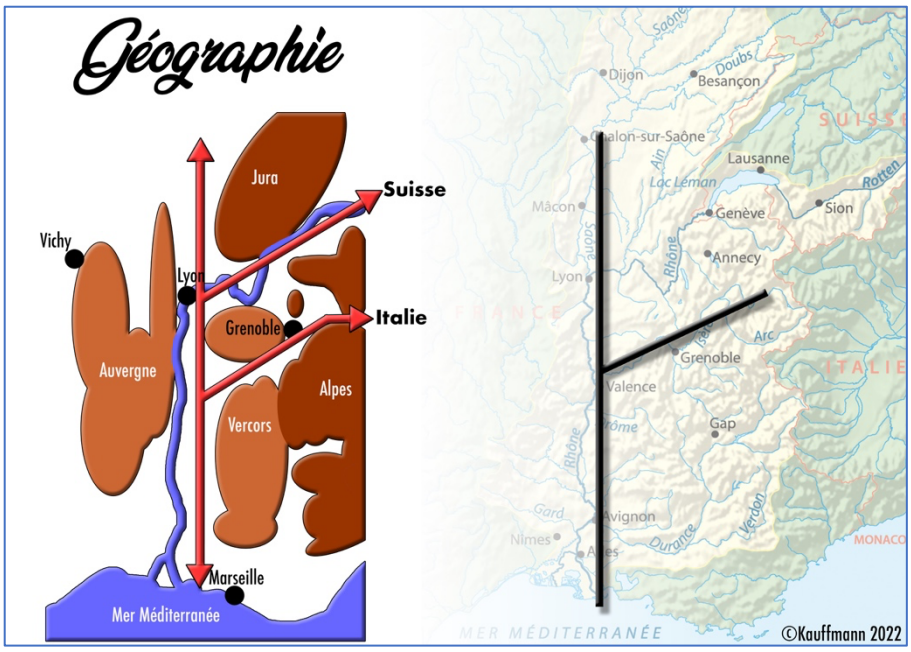


SLHADA 7 mai 2022
Conférence La Guerre tombée du ciel – Nadège & Jean-François Kauffmann

Cela fait déjà sept ans que nous enquêtons sur les événements aéronautiques survenus en Auvergne-Rhône-Alpes durant la Seconde Guerre mondiale. Ce travail débuta dans les locaux de la SHLADA, par la consultation des archives que l'association conserve.

Auvergne-Rhône-Alpes, une identité stratégique propre

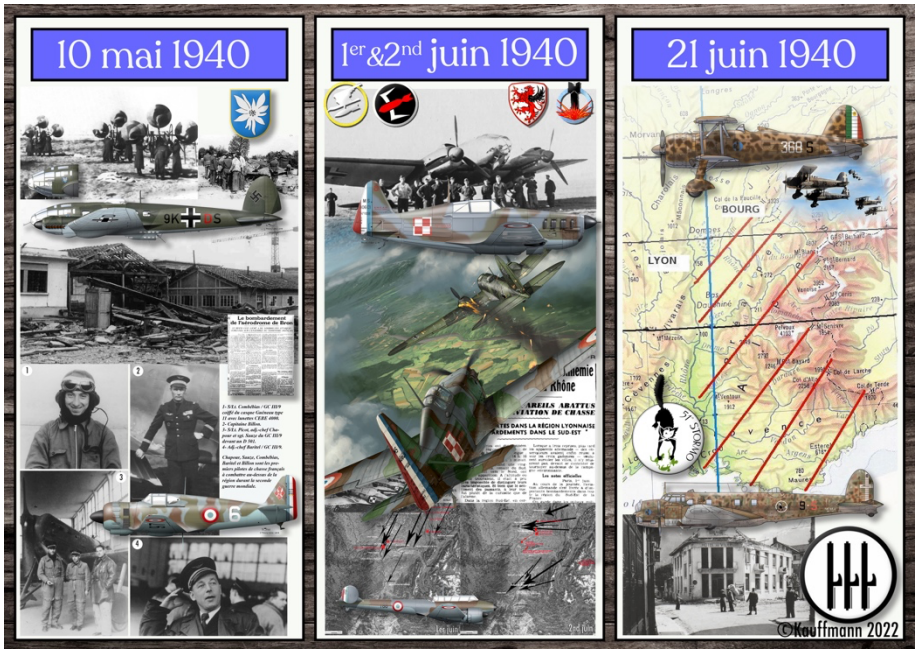
Notre région n'est pas qu'une construction administrative, elle forme un ensemble géographique. Nous observons des contraintes topographiques (fleuve Rhône, Massif central et Alpes) ; ainsi la majorité des événements de la Seconde Guerre mondiale va se dérouler sur un espace en forme de Y. Par ailleurs le Rhône et ses nombreux affluents constituent des obstacles naturels. *In fine* les ponts représentent un enjeu stratégique pour les belligérants et influent sur les stratégies tant en 1940 qu'en 1944. Enfin, à l'issue de millénaires d'implantation humaine et d'aménagement des territoires, de nombreuses industries (Lyon, Saint Etienne, Grenoble, Annecy, Chambéry, Clermont-Ferrand et Montluçon) se sont implantées reliées entre elles par un solide réseau ferroviaire. Historiquement, la région est plutôt calme, il faut remonter au Moyen-Âge et même à l'Antiquité (César et la Guerre des Gaules) pour retrouver de grandes batailles et réaliser l'importance stratégique de cet espace qui appartient à celui qui en détient les débouchés vers la mer, l'Helvétie (Suisse) et le nord de l'Europe.



« Drôle de guerre » et bataille de France

Le conflit commence le 3 septembre 1939. Auvergne-Rhône-Alpes est considérée comme une zone éloignée des fronts potentiels. Même si le danger d'une attaque aérienne est perçu par les états-majors, la défense demeure inadaptée : Groupe de Chasse III/9 (*Bloch 151 & 152*) à Bron, Escadrille de Chasse de Nuit 5/13 (*Potez 631*) à Loyettes puis unités polonaises début 1940, dotées de *Caudron CR 714 Cyclone* et *Morane Saulnier MS 406*, démodés et techniquement inférieurs aux appareils allemands. La DCA n'a pas été modernisée, il n'y a pas de radar, juste des « grandes oreilles », postes d'écoute dans la plaine de l'Ain. Des groupes de reconnaissance et d'observation, en cours de constitution, sont répartis dans le sud de notre région. Ils sont dévolus à l'armée des Alpes. Durant la « Drôle de guerre » peu d'événements viennent troubler la routine. Cette période est tout de même bénéfique en termes d'entrainement des personnels et de renforcement des unités. Changement le 10 mai 1940 avec l'offensive allemande : alerte peu après 4 h du matin. 21 bimoteurs Heinkel He 111 font une intrusion dans notre région et bombardent l'aérodrome de Bron, d'autres reviendront l'après-midi avec des effectifs plus

réduits. Les Bloch MB 151, un Dewoitine 501 et des Potez 631 entrent en action mais seul un He 111H-6, touché par la DCA, s'écrase non loin de Satolas. Les dégâts ne sont pas très importants mais la faiblesse du dispositif de défense est mise en évidence.
Le 1er juin : la Luftwaffe a préparé une phase de bombardement stratégique sur la vallée du Rhône, de Lyon à Marseille. Il s'agit de gêner le repli des forces françaises et le transport logistique, alors que l'armée allemande progresse au sol depuis le nord-est. 150 He 111 et quelques Junkers Ju 88 ciblent les ponts, usines, voies ferrées et terrains d'Ambérieu, Aix, Chambéry, Saint-Étienne-de-Saint-Geoirs, Marcilloles, Roussillon, Givors, Salaise, Saint Rambert d'Albon et Portes lès Valence entre 12h05 et 17h00. Le GC III/9, l'ECN 5/13 et les MS 406 polonais interviennent : un He 111et un Ju 88 abattus, un pilote polonais, sous-lieutenant Rajmund KALPAS, meurt. Le 2 juin : entre 8h55 et 10h00, 35 He 111 et 18 Ju 88 escortés d'une trentaine de Bf 110C reviennent pour attaquer des cibles aux alentours de Valence et Lyon dont le terrain de Bron. Même si les dégâts au sol sont nombreux ils se révèlent peu importants. Les réparations prendront quelques jours. La Luftwaffe montre les prémices de ce qui deviendra évident lors de la Bataille d'Angleterre : ce n'est pas une arme taillée pour une offensive de type stratégique.



Le 10 juin : déclaration de guerre de l'Italie qui, alliée de l'Allemagne, lance une offensive sur Bourg-Saint-Maurice et les forts alpins le 21 avec des Fiat Br 20 et des Fiat CR 42 d'escorte. Peu de résultat.
Jusqu'à la signature de l'armistice le 25, les unités aériennes françaises, progressivement en repli vers le sud, continuent de harceler les convois ennemis et aident l'artillerie française à stopper les Allemands dans la Cluse de Voreppe. La bataille de France s'achève, paradoxalement, par une victoire française …

Le gouvernement de Vichy (juillet 1940-décembre 1942)

La France a perdu la guerre. L'armée de l'Air, dans le cadre de la nouvelle armée d'armistice, est réduite à des dimensions symboliques. En Auvergne-Rhône-Alpes ne subsistent que le Groupe de Chasse 1/1 à Bron, et le Groupe de Chasse 2/9 à Clermont-Aulnat dotés de Bloch MB 152. L'entrainement dérisoire subit les restrictions d'essence (2h / mois en moyenne par pilote). Le GC 1/1 change tout de même de monture à partir de mai 1942 : arrivée du Dewoitine D.520. Les MB 152 sont versés au GC 2/9. L'aérodrome de Bron se modernise à la même période et une piste de 1190 m de long, en béton, est construite.
La Résistance s'organise et des réseaux en lien avec les services secrets français et anglais se développent. Les appareils de la Royal Air Force transportent du matériel et des hommes qui sont déposés ou parachutés : dans notre région les premières opérations spéciales de ce type effectuées par les squadrons 138 et 161 (RAF) ont lieu entre mai et août 1942. Westland

Lysander et Handley Page Halifax sont parmi les appareils modifiés et utilisés pour ces missions.



Début novembre, en réaction à l'opération Torch et au débarquement allié en Afrique du Nord, l'opération Anton est déclenchée, le sud de la France envahi. Dans la nuit du 26 au 27 novembre : la Wehrmacht pénètre sur le terrain de Bron et boucle le personnel. Partout en France de mêmes scènes se reproduisent. L'Armée de l'Air cesse d'exister en métropole. Un noyau subsiste encore en AFN qui se range du côté des Alliés.

L'Occupation (janvier 1943 – septembre 1944)

La domination du Reich (janvier 1943-mai 1944)

Les aérodromes précédemment utilisés par l'Armée de l'Air passent sous le contrôle des Allemands. L'importante attrition subie en URSS pousse le Reich à augmenter la production d'équipements et la formation de personnels. Au début de l'année 1943, la Luftwaffe installe des écoles sur plusieurs aérodromes de notre région pour la formation de ses personnels navigants : la Flugzeugführerschule C7 (FFS C7) puis B7 à Clermont-Aulnat. À Lyon-Bron, la Luftnachrichtenschule 4 (Ln. Sch. 4), école de navigation ; et à l'automne : la Fallschirmschule une école pour la formation des troupes aéroportées. À Valence-la-Trésorerie : installation du 3e groupe du Luflandegeschwader 1 (III./LLG 1) avec des planeurs. À Orange Plan-de-Dieu : présence du I./LLG 2, unité d'entraînement et de transport aéroporté. À Orange-Caritat : installation des 3. et 4. Staffeln du Transport Gruppe 30, puis du Jagdgruppe Süd (JGr. Süd), structure destinée à l'entraînement et au perfectionnement des pilotes de chasse. Ce terrain accueille aussi le Jagdlehrerüberprüfungsgruppe, une unité de formation des instructeurs de la chasse. Dans chacun des aérodromes, des travaux d'amélioration et d'installation de positions de Flak (DCA allemande) sont effectués. Le réseau d'écoles de la Luftwaffe est opérationnel fin 1943. Il s'avère efficace malgré de nombreux incidents.

Mal défendue, la région est attaquée épisodiquement dès septembre - octobre 1943. Les raids aériens américains se rapprochent : ils décollent d'Italie du sud et ciblent les côtes méditerranéennes. Les seuls chasseurs allemands disponibles sont 47 Messerschmitt Bf 109 (types E,F & G) et quelques Focke Wulf Fw 190 du JGr. Süd, qui reste néanmoins une école et non une unité de supériorité aérienne. Soutenu par la chasse nocturne (Nachtjagdgeschwader 4 (NJG 4) basée à Dijon et Dôle), le dispositif compte aussi un maillage de stations radar (radars Freya et Würzburg-Riese - 7 sont achevés dans la vallée du Rhône en 1944) et s'étoffe par une Flak expérimentée et efficace. Mais fin 1943, les pilotes doivent s'opposer à des dizaines de quadrimoteurs escortés et les pertes sont importantes. Au printemps 1944, les bombardiers alliés visent l'industrie mécanique et chimique, au service de l'Occupant et indispensables à

l'effort de guerre du Reich : usines Sigma et Berliet de Vénissieux, Michelin en banlieue de Clermont, l'Atelier Industriel de l'Air à Aulnat et zone industrielle de Montluçon. On estime que l'industrie régionale ne fonctionne plus qu'à 27% après ces opérations.
La disparition de la zone libre fin 1942 puis l'instauration du Service du Travail Obligatoire début 1943 poussent de nombreux jeunes hommes à rejoindre les maquis. Des zones rebelles s'implantent en Haute-Savoie, dans le Massif central (Mont-Mouchet), le Vercors, l'Ain, et le Jura. Les Alliés intensifient les livraisons de matériel et d'hommes (RAF et USAAF), notamment à la suite du retentissement médiatique de l'attaque du maquis des Glières par les Allemands en février – mars 1944. Ces derniers pour leur part créent une escadre spéciale : le Geschwader Bongart, du nom du colonel qui la dirige. L'unité effectue environ 70 opérations contre les maquis et des villages aidant la résistance dans notre région, avec des Fw 190, des Reggiane 2002 et des Ju 88.
Les Alliés décident de mener des missions « Intruder », opérations nocturnes sur les aérodromes ennemis, usines et voies de communication. L'avion employé est un De Havilland Mosquito, intégralement construit en bois : très léger, rapide et peu détectable par les radars. Il peut emporter 500 livres de bombes et est équipé de 4 mitrailleuses et 4 canons de 20 mm. Il fait jeu égal avec les chasseurs Bf 109 et Fw 190 qui peinent à l'intercepter. Cet appareil devient le cauchemar de la Luftwaffe jusqu'à l'apparition des chasseurs à réaction (Me 262). Les Mosquitos du 418 squadron RCAF se dirigent en général vers Aulnat et l'agglomération lyonnaise. Des opérations de jour appelées « Day Ranger » vont s'ajouter aux missions nocturnes. L'impact sur l'Occupant est surtout psychologique.



En 1944, la pression s'accroît sur les infrastructures de l'aviation ennemie. Le 30 avril 1944, la mission 329 de la 8th Air Force cible trois objectifs : l'aérodromes de Bron, celui d'Aulnat et le site de lancement de fusée V-1 à Siracourt (Pas-de - Calais). Pour Bron et Aulnat sont préparés 232 Boeing B-17 des 1st et 3rd Bombardment Divisions. Ils utilisent le viseur Norden : appareil de visée électromécanique standard de l'USAAF. Très précis jusqu'à 3500m, moins à 7500m où l'oblige à voler la Flak, ce qui cause des « dommages collatéraux » dramatiques pour les civils. Des chasseurs Republic P-47 et North American P-51 d'escorte se relaient tout au long du parcours, à l'aller et au retour. Ils protègent le raid contre les Me 109 et Fw 190 ennemis et mitraillent des cibles d'opportunité.

Vers la Libération (juin 1944 – septembre 1944)

Au printemps 1944, les écoles de l'armée de l'air allemande déménagent vers l'intérieur du Reich. Un groupe de chasse s'installe à Orange-Caritat et constitue un renfort mineur : le JGr. 200 dispose d'effectifs réduits tant en personnels qu'en appareils. 45 chasseurs Bf 109G-6 ayant déjà beaucoup servi sont employés, quand les forces alliées du théâtre méditerranéen alignent

un peu plus de 2000 chasseurs et 3000 bombardiers. L'unité subit beaucoup de pertes et ne parvient pas à entraver l'activité des Alliés.
Le Reich ne dispose que d'une faible marine de guerre et s'appuie surtout sur ses meutes de sous-marins : les *Uboot*. A moins de 1000 km des côtes, la surveillance et l'intervention contre les convois alliés sont réalisées par des appareils munis de torpilles, He 111 puis Ju 88 en Méditerranée. Les événements italiens de 1943, ainsi que la libération de la Corse (octobre) conduisent à l'augmentation du nombre de convois alliés. Après la prise de Rome les 4 et 5 juin, c'est dans la Manche que se joue le destin de la guerre en Europe. Les Kampfgeschwader 26, 77 et 100 doivent désormais lutter sur deux théâtres d'opérations diamétralement opposés. À Valence-la-Trésorerie l'unité II./KG 26 se charge des missions vers le nord : les pertes matériels et humaines sont énormes pour des raids qui n'ont que peu d'effets (2 navires coulés pour la perte d'une quarantaine d'appareils).
En prévision des Débarquements alliés, il est nécessaire d'empêcher l'ennemi de disposer de l'intégralité de ses capacités logistiques : les voies ferrées, gares de triage, zones sur lesquelles sont implantées industries ferroviaires et aérodromes doivent être détruits. Notre région est visée dès le mois de mai, avec comme points culminants les 25 et 26 mai 1944 (le 25, Vénissieux, Givors, Ambérieu-en-Bugey, et le 26, Lyon, Saint-Étienne, Chambéry et Grenoble). Dès le mois de juin 1944, les escadrilles de l'armée de l'air basées en Corse reviennent pour des missions au-dessus du territoire national. Elles sont dotées de chasseurs-bombardiers P-47, de bombardiers Martin B-26 et de bimoteurs de reconnaissance F-5 Lightning. Bien qu'appartenant à l'armée de l'air et arborant les cocardes françaises elles sont sous commandement américain. Elles participent le 15 août au débarquement de Provence qui permet l'acheminement d'une armée américaine et d'une armée française libérant rapidement les grandes villes côtières, parvenant à Grenoble (22 août) et remontant la vallée du Rhône. Parallèlement pour l'État-Major allié l'objectif est la destruction des moyens militaires de l'ennemi, d'où la tentative de capture de la 19e armée. La destruction des ponts sur le Rhône et ses affluents est systématique afin de bloquer les convois en repli. La résistance porte un coup décisif en faisant sauter le pont de Livron le 16 août (équipe de H. Faure), ce qui bloque les troupes allemandes sur la RN 7. Ces dernières pour gagner un temps précieux à la construction de gué vont s'opposer à l'armée américaine à Montélimar. Le 28 août les convois allemands traversent enfin la Drôme mais subissent de très nombreuses attaques des chasseurs bombardiers alliés soutenant l'artillerie américaine. La 19e parvient à s'échapper au prix de centaines de véhicules ainsi que d'un nombre d'hommes de troupe encore indéterminé à ce jour (les estimations oscillent entre 3000 et 5000 décès). Plus rien ne s'oppose aux Alliés progressant vers le nord ; Lyon est libéré le 3 septembre 1944. Un dernier combat a lieu à Méximieux les 1 et 2 septembre, le temps pour la Wehrmacht de faire passer ses derniers convois.

Auvergne-Rhône-Alpes, base-arrière (septembre 44-mai 45)

Les Alliés s'installent sur les terrains de la région

Les unités aériennes dont les FAF, viennent en support de l'action au sol. D'abord les escadres de chasseurs-bombardiers (P-47D et Supermarine Spitfire V et IX) effectuent du *straffing* sur les infrastructures ferroviaires, les véhicules ennemis et font de la reconnaissance en Bourgogne-Franche-Comté. Les terrains de Bron, Loyettes et Ambérieu-en-Bugey où s'installent ces unités sont réparés par le Génie, qui aménage les pistes et les allonge au besoin par des plaques métalliques. Les unités se déplacent ensuite vers le nord suivant la progression de la ligne de front. 11 novembre : arrivée à Bron de six groupes soit douze escadrilles de bombardiers moyens B-26 de la 11e Brigade de Bombardement, 31e et 34e escadres. Deux objectifs prioritaires : Mulhouse et Strasbourg. Ils visent les ponts du Haut-Rhin avec des bombes de 500 ou 1000 lbs, puis franchissent le Rhin et traitent des cibles en Allemagne (villes

et gares de triage). La Flak se révèle encore une fois dangereuse et abat plusieurs bimoteurs ! Le 20 mars 1945 : la 11e BB quitte Bron pour Saint-Dizier.

La seconde Bataille des Alpes

L'histoire se termine là où elle avait commencé : dans les Alpes où des combats ont encore lieu jusqu'au 1er mai 1945. Les Allemands secondés par les hommes restés fidèles au Duce ont pris le contrôle de toute l'Italie du nord tandis que les Alliés tiennent le sud jusqu'à la plaine du Pô. Le Commandant des troupes de l'Axe en Italie du nord, Albert Kesserling, se sent menacé sur ses arrières et veut lancer une double offensive vers Sallanches, Bourg-St-Maurice via le Mont-Blanc / col du Petit St Bernard, et une autre vers Modane via le col du Mont-Cenis pour menacer Grenoble.
Le Cne Viaux et le Col Ruby (ancien chef 35e escadre d'aviation de Bron spécialisé dans le survol des sommets alpins) recrutent des aviateurs vétérans afin de créer une aviation de la résistance chargée de ravitailler les troupes françaises au sol (principalement la division alpine FFI commandée par le col Valette d'Osia - future 27e division d'infanterie alpine) et bombarder les positions ennemies. Les hommes sont facilement recrutés (Cne Guiron, Cne Pezant, Cdt Duboeuf…) mais il est difficile de trouver le matériel. Ils récupèrent quelques Criquet MS 500 (version française du Fieseler Storch) et un Potez 43.1. Ce ne sont pas des appareils de combat et ne peuvent pas en théorie voler à plus de 3000 m d'altitude ! 21 novembre 1944 : création officielle de l'aviation du secteur des Alpes, appelée groupe 1/35 commandé par le col Ruby et rattachée au 1er corps aérien. Base principale : le terrain de Satolas (la 11e BB entre autres est présente encore à Bron). Le 1/35 fait aussi de la reconnaissance dès réception du matériel photo : deux chambres Aérazur. L'interprétation des clichés s'effectue à Grenoble. Février 45 : détachement du 1/35 à l'aérodrome du Fayet, entre Genève et Chamonix. Les hommes vont contrer efficacement les attaques ennemies et lancer eux-mêmes une offensive victorieuse fin mars 1945. Malgré des moyens aériens inadaptés, ils se laissent portés par les courants ascendants afin de s'élever au niveau des cimes pour harceler les troupes de l'Axe en lançant des projectiles « artisanaux ». L'exploit du 1/35 est salué par les troupes alpines françaises. L'unité a réalisé 267 missions et est considérée comme un des outils de la victoire. Le 1er mai les combats cessent et les troupes françaises pénètrent en Italie.

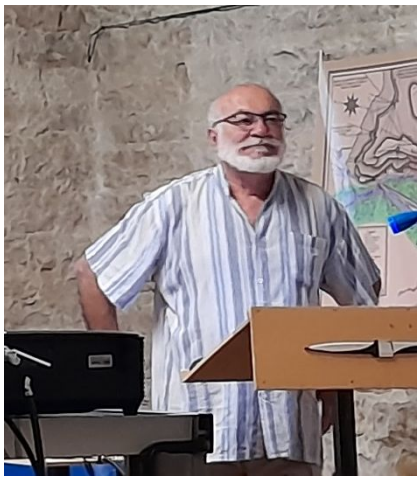
Conclusion

Les destructions de l'année 1944 sont sans précédent, les civils paient un lourd tribut : 10000 disparaissent entre 1939 et 1945. Le tissu industriel est en ruine. Seule l'agriculture n'est que peu touchée. En Auvergne-Rhône-Alpes, bien que partie intégrante de l'histoire nationale, nous constatons un déroulement propre des événements : de nombreuses opérations spéciales, des maquis importants, la prédominance de l'aviation sur les actions terrestres, l'aviation agissant bien souvent en acteur principal voire unique.

Nadège et Jean-François KAUFFMANN (mai 2022)

-**samedi 11 juin 2022 :** *Conférence*

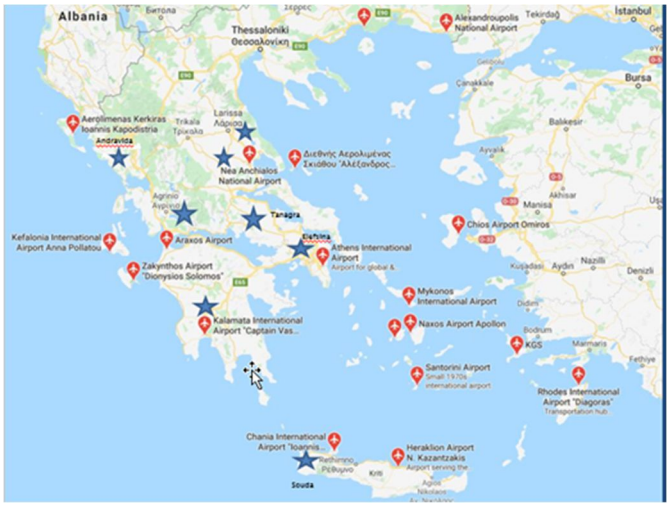
par Christian Bellet





« LES AIGLES DE ZEUS »...
Ou l'histoire de l'aviation militaire Grecque, du début du XX° siècle à nos jours :
La création, l'aide de la France,
Les guerres Balkaniques
La guerre italo-grecque : une victoire retentissante
La résistance face à la conquête allemande victorieuse
Une douloureuse guerre civile après la victoire de 1945
Dans l'OTAN depuis la guerre froide
L'antagonisme avec la TURQUIE ...
Le rôle actuel de la FRANCE...

La défense aérienne de ce pays de 11 millions d'habitants comportant 9000 îles dont 200 habitées et à 80% montagneuses, nécessite une évolution régulière pour s'intégrer dans un environnement géopolitique instable. Cette présentation permettra de parcourir son histoire et les moyens mis en œuvre pour ses missions.





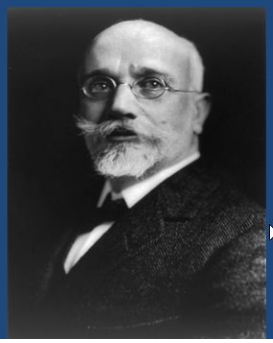
LES DEBUTS EN 1911 :

- 6 officiers en FRANCE...
- 4 Avions FARMAN F7



1er VOL CIVIL: 8/02/1912

Eleftherios VENIZELOS

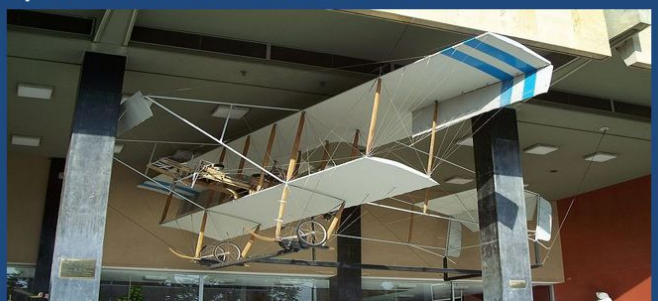


Le Premier Ministre sur NIEUPORT IV, le même jour!



1 er VOL MILITAIRE:13/05/1912

- Lieutenant Dimitrios KAMBEROS sur avion FARMAN transformé en hydravion : le « DAEDALUS »



DATES IMPORTANTES

1930: Ministère de l'aviation
Création de la Force Aérienne Grecque
1931: Académie de la Force aérienne Grecque .
1934: Programme de modernisation (achats « tous azimuts »

1935: retour de la Monarchie, la Force Aérienne devient :

« ELLINIKI VASILIKI AEROPORIA »

(Force aérienne royale Hellenique)

Ses avions proviennent de: France, Grande Bretagne, Allemagne, Pologne et Tchécoslovaquie !



1941: La guerre italo-grecque, le 2° conflit mondial et les aviateurs Grecs dans la R.A.F et l'U.S.A.A.F

1946 à 1949 : la guerre civile
1952: la GRECE intègre l'OTAN
la guerre de COREE
1967: le « régime des colonels»
1973: chute de la Monarchie et retour de la République

1974: Retour de la Démocratie
&
Au bord de la guerre : la crise de CHYPRE , face à la TURQUIE...qui perdure

1981: Rejoint la Communauté Européenne.
Le XXI° siècle et les tensions en Méditerranée

ENTREE dans l'HISTOIRE: La 1ere guerre balkanique
1912-1913





Farman F7



Nieuport IV

Blériot 11

5 FEVRIER 1913:
La première mission de coopération aéronavale au monde ! Aux DARDANELLES...



Michael MOUTOUSSIS

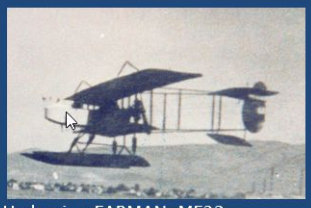


Aristeidis MORAITINIS

LA 1ère GUERRE MONDIALE:
A partir de 1917 avec les Alliés







Hydravion FARMAN MF22



Français, Anglais et Italiens fournissent ou laissent du matériel à la fin du conflit





DE HAVILLAND DH4



ANSALDO A1 Balilla ->



SOPWITH BABY



La guerre gréco-turque (1919-1921): du succès au désastre !



Adversaires disposant d'avions identiques en effectifs croissant

Maintenance problématique

Situation militaire terrestre devenant défavorable



De Havilland DH 9 à SMYRNE en 1919

Royal Aircraft Factory BE-2

1920 à 1930: paix, réorganisation , nouveaux avions...d'origine anglaise...



Blackburn VELOS



Armstrong Withworth ATLAS



Avro 504

Ou d'origine française...



BREGUET XIX A2



POTEZ 25 TOE

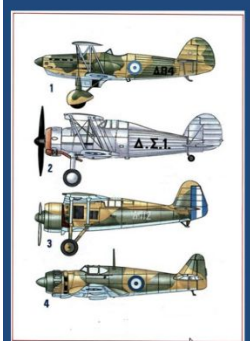




1928:le raid du Breguet 19 « Hellas »



1930 à1940: Tensions en EUROPE et achats d'avions...



1-AVIA B534

2-GLOSTER GLADIATOR

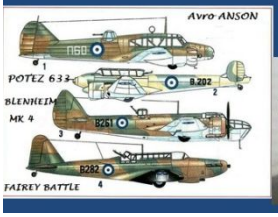
3- P.Z.L. 24

4-MARCEL BLOCH MB 151

UNE FLOTTE DISPARATE









28 octobre 1940: l'Italie attaque la Grèce !

77 avions de combat grecs affrontent 463 italiens...

- ORDRE DE BATAILLE
- 4 MIRA (groupes) de chasse:
- 36 PZL 24 pour les n°21+22+23
- +

9 BLOCH MB.151+2 AVIA B534pour le n° 24

- AVIATION de la MARINE
- MIRA n°11: 9 FAIREY 3F
- MIRA n°12: 12 DORNIER DO22
- MIRA n°13: 12 AVRO ANSON MK1

EFFECTIFS INCERTAINS

LES PILOTES GRECS et leurs AVIONS...





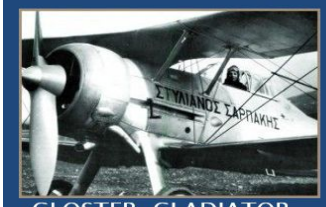
P.Z.L. 24



BREGUET 19 A2 / B2



POTEZ 25 A2



GLOSTER GLADIATOR



DORNIER 22 KG (ex. hydravion)



Marinos MITRALEXIS



S.M. 79

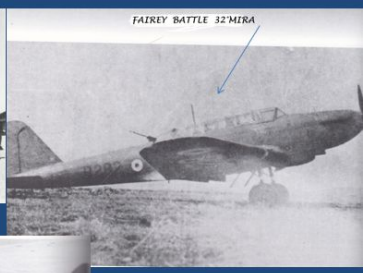
Le « TARAN » (exploit par abordage) du :2 Novembre 1940

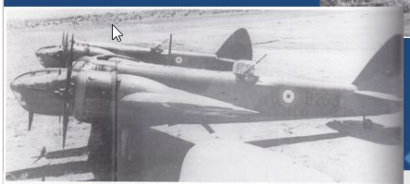


DES APPAREILS PLUS MODERNES...



AVRO ANSON





BLENHEIM IV (32°Mira)

...Dont des français...

BLOCH 151 du 24°Mira







Les 13 POTEZ 633 de bombardement, Mira n°31







Contre la REGGIA AERONAUTICA...

FIAT CR42



FIAT CR 32



FIAT BR20





S.M.81 « Pipistrello »

...qui se renforce , tandis que l'armée recule en ALBANIE.



JU 87 B
96° Gruppo



CANT Z 1007



MACCHI
200 SAETTA

6 AVRIL 1941: L'ALLEMAGNE ATTAQUE LA GRECE, Opération MARITA !

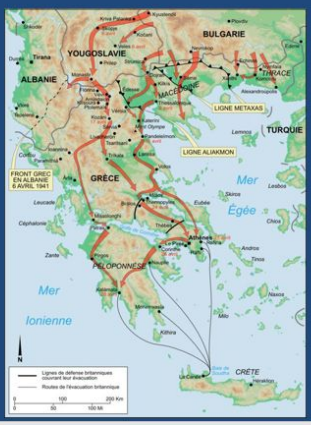
- La R.A.F. s'implique davantage et en paie le prix...jusqu'en CRETE.





« Pat PATTLE »

Campagne de GRECE 1941



La LUFTWAFFE élimine les derniers chasseurs grecs au sol et en combats acharnés







33 Squadron





20 mai au 30 juin 1941: la bataille de CRETE opération MERKUR: une victoire chèrement acquise...

BILAN DES PERTES / AVIONS DETRUITS ou H.S.

LUFTWAFFE : 182 / Causes chasse + D.C.A

REGIA AERONAUTICA : + de 500

ROYAL AIR FORCE : + de 200

ROYAL HELLENIC AIR FORCE : anéantie, 5 Anson
Et 1seul DO22 pourront atteindre l'EGYPTE

RENAISSANCE chez les ALLIES: R.AF./COMMONWEALTH/USAAC



SQUADRON 335 -EGYPTE



Major VARVARESOS

Commandant Squadron 335



Martin BALTIMORE
Squadron 13



ANSON , Squadron 13



HURRICANE MK1













Suite de cette magnifique épopée

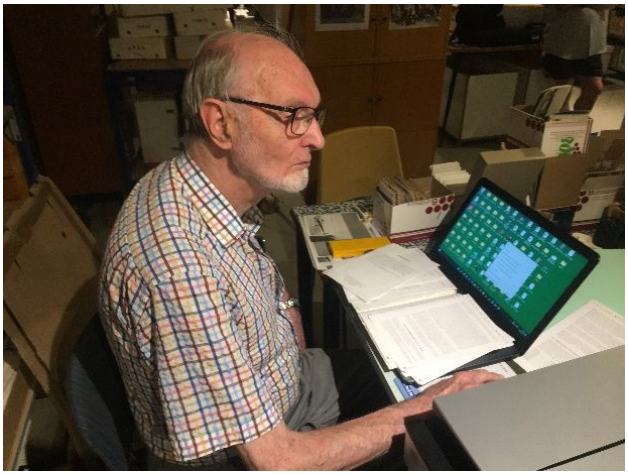
dans le prochain N°46

Un mardi après-midi comme les autres… !

une petite partie des Slhadaïstes où chacun à son poste de travail se reconnaîtra !













ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DE LA SLHADA

25 JUIN 2022 – 15 H 00

Fort de Bron – Salle Séré de Rivières

RAPPORT MORAL – M. Jacques BAILLET, Président

Le quorum d'adhérents présents ou représentés étant atteint par 30 adhérents présents et 7 représentés, soit 37 sur 55 adhérents, l'Assemblée Générale Ordinaire peut valablement délibérer.

Invités (présents ou excusés)

- Maire de Bron : M. Pascal MIRALLES-FOMINE, Adjoint au Maire
- Monsieur Didier PAVIET-SALOMON – Président de l'Association du Fort de Bron
- Madame Danielle COSTE – Présidente de la FPEL - Excusée
- Monsieur Bernard TRIBLE – Président EALC - Excusé
- Monsieur Jean L.OAEC – Président ACGL - Excusé

- Monsieur le Maire, pris en la personne de M. Pascal MIRALLES-FOMINE, Adjoint chargé de la Culture et de la Vie associative
- Mesdames et Messieurs les Présidents d'associations
- Chères Adhérentes, Chers Adhérents,

L'année 2021 a encore été contrariée, dans une moindre mesure, par la persistance de la pandémie, puisque nous n'avons pu reprendre nos activités qu'à partir du 04/07/2021 pour l'Aéromusée et du 04/09/2021 pour les conférences mensuelles, en raison de l'interdiction des rassemblements publics. Notre Assemblée Générale, initialement prévue le 27/02/2021, a dû, dès lors, être reportée sine die.

L'actualité évoque encore un rebond épidémique venu de l'étranger, dont nous ignorons l'ampleur ultérieure mais qui, je l'espère nous épargnera.

En outre, des adhérents nous quittent prématurément chaque année, à notre grand regret :

- Dominique BRULTEY, le 13 mars 2021, ancien Commandant de Bord et Instructeur sur Airbus chez Air France
- Bernard CLAISSAC, le 11 juillet 2021, ancien imprimeur, conférencier SLHADA et maquettiste distingué

D'autres adhérents n'ont pu assister à cette assemblée générale en raison de problèmes de santé et nous leur souhaitons un prompt et durable rétablissement :

- Jules CANCELLERINI
- André MONET
- Pierre VALET

Je vous suggère d'observer une minute de silence en leur mémoire et vous en remercie.

Par ailleurs, la Ville de Bron a continué de nous soutenir en dépit des difficultés rencontrées par les associations l'an dernier.

Nous remercions à nouveau Monsieur le Maire de Bron et ses collaborateurs, car nous savons que les élus ont été, comme nous tous, mis à l'épreuve des évènements et sur-sollicités en 2021.

J'avais à nouveau évoqué, l'an dernier, les difficultés de fonctionnement de l'association, liées à l'exiguïté des locaux mis à notre disposition. Nous savons que le déménagement de la salle 18 pour la prochaine exposition artisanale affectera encore notre fonctionnement et nous privera de la présence du public à l'Aéromusée. Cette situation nous poursuit, car la réquisition récente de la Salle Séré de Rivières par la Métropole pour l'inauguration du sentier cycliste des forts lyonnais a failli nous imposer de nous replier en Salle 7, très rudimentaire. La levée très récente de cette réquisition nous a, fort opportunément, permis de tenir notre Assemblée dans la Salle habituelle, Séré de Rivières.

Vous nous aviez invités l'an dernier, Monsieur le Maire, à « réduire la voilure » de notre fonctionnement. Je peux vous dire que les adhérents du groupe de travail du mardi après-midi au Fort ont réalisé des prouesses d'imagination pour optimiser, le plus possible, nos espaces de rangement et le tri que nous opérons régulièrement y a beaucoup contribué.

Vous nous aviez, également, informés que la Mairie de Bron avait commandé un audit visant à valoriser davantage le Fort. Nous souhaitons savoir si les conclusions de cet audit ont été déposées et s'il est possible d'en avoir connaissance.

L'amélioration de nos conditions matérielles s'inscrit, en effet, dans le souci de faciliter l'accueil de nos adhérents et la qualité du contenu que nous pouvons leur offrir en contrepartie de leur cotisation et de leur fidélité. Il en va de même pour le public que nous recevons, tant à la bibliothèque, dépourvue d'espace de lecture qu'à l'Aéromusée. La numérisation hebdomadaire que nous pratiquons ici contribue, également, à cette « réduction de la voilure », mais il est difficile de numériser des objets destinés à être valorisés et présentés au sein de l'Aéromusée et donc à renforcer son intérêt et celui des visiteurs.

Les rapports d'activités, financier, le fonctionnement de l'Aéromusée, de la bibliothèque et l'édition de notre Tableau de Bord attestent que nous n'avons pas failli pour maintenir, en conformité avec son objet, l'attrait de l'association, malgré les contraintes externes et internes, 36 ans après sa création.

Je vous remercie pour votre attention.

Le rapport moral est adopté à l'unanimité des présents et représentés.

RAPPORT D'ACTIVITES – M. Pierre LUSSIGNOL, Vice-Président

Après la présentation du rapport d'activités, M. Pierre BIARD a détaillé l'activité de l'Aéromusée, les nouvelles acquisitions, les travaux de restauration et de présentation de celles-ci, ainsi que les aménagements réalisés à cette fin, compte tenu de l'exiguïté des locaux.

Le fonctionnement de la bibliothèque, assuré par M. Christian BELLET, excusé, a été évoqué lors de la présentation du rapport d'activités et, en particulier, l'amélioration de la signalétique, du tri et du classement des ouvrages et des revues, enregistrés sur un logiciel dédié permettant de suivre, en temps réel, les ouvrages empruntés et restitués.

M. Yves LAURENCOT a commenté l'utilisation du site SLHADA, sur lequel figurent le calendrier des conférences, les données numérisées, ainsi que le site Facebook, trop peu fréquenté et alimenté par les adhérents. Ces conférences auront lieu les 24 septembre, 15 octobre, 19 novembre et 10 décembre 2022.

M. Yves BOEL a présenté les numéros 43 et 44 du Tableau de Bord, qu'il a commentés lors d'une rétrospective projetée sur l'écran mural.

Le rapport d'activités est joint au procès-verbal de l'Assemblée Générale Ordinaire.

Il est adopté à l'unanimité des présents et représentés.

RAPPORT FINANCIER – M. Guy DROZ, Trésorier

Le rapport financier est joint au procès-verbal de l'Assemblée Générale Ordinaire.

La cotisation annuelle 2023 est votée et maintenue à 35 €.

Le rapport financier est adopté à l'unanimité des présents et représentés.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Aucun adhérent n'est démissionnaire et aucun n'est candidat pour entrer au Conseil d'Administration.

L'association rendra hommage à Maryse BASTIE, le 06 juillet 2022 à 11 H 00 au pied de la stèle implantée à côté de l'aéroport de Bron, à l'occasion du 70e anniversaire de sa mort et un kakémono à son effigie sera présenté, puis exposé au sein de l'Aéromusée.

Régine SELOSSE, adhérente, déclare vouloir céder à l'association la maquette du YAK 3 remise par André PEYRONIE, dernier Combattant du Groupe de Chasse Normandie-Niemen, décédé fin 2019 et souhaite qu'un espace soit dédié à ce Groupe au sein de l'Aéromusée.

Par ailleurs, la réalisation d'un kakémono au nom de l'association favorisera son identification partout où il sera présenté.

Enfin, la question de la sonorisation de la salle Séré de Rivières, déjà évoquée l'an dernier, a été rappelée à Monsieur MIRALLES-FOMINE, en raison de l'écho renvoyé par les voûtes

incurvées du plafond lors des réunions et projections. Cet aménagement serait utile aux associations, intervenants extérieurs et aux services techniques de la Ville. L'Adjoint au maire de Bron indique qu'il consultera le Chef des services techniques afin d'évaluer le coût d'un tel aménagement.

L'ordre du jour étant épuisé, l'Assemblée Générale Ordinaire est levée à 16 H 15.



Bureau :
Rodolphe Pelletant ; Jacques Baillet ;Guy Droz ;Pierre Lussignol ;Pierre Biard ;Suzanne Laurençot

Allocution de

Monsieur MIRALLES-FOMINE

Adjoint au Maire de Bron



Activité extérieure

mardi 8 mars : *Conférence au Novotel de Bron*

*« **Lyon-Bron** : l'épopée d'une Base aérienne »*

Conférence donnée à la demande du **Lyons Club Lyon Aéroport,** par notre ami **JC Mathevet** sur l'histoire de l'aéroport de Bron avec un focus sur le rôle des femmes : le 8 mars étant la journée internationale de la promotion de la femme.

c





Ambiance chaleureuse, public intéressé et participation financière au bénéfice du Lyons Club Lyon Aéroport

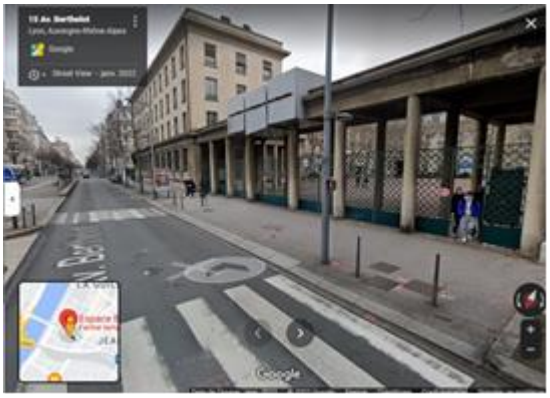








Présence extérieure



-mardi 8 mars 2022 : *à l'Espace Berthelot de Lyon*

Conférence

Elisa Léontine DEROCHE alias
« La Baronne Raymonde de la ROCHE »

par Philippe BROCARD (SLHADA)

Cette conférence de la SLHADA, donnée à l'occasion de la journée internationale de la femme, a pris place le 8 mars 2022 à **l'Espace Berthelot de Lyon** dans le cadre de l'exposition de peinture « Carmina », association lyonnaise de femmes peintres et sculpteurs.

Accueilli par la présidente de Carmina, Joëlle Butte-Hoiss, et la présidente d'honneur, Jacqueline Gateaud-Benedetti, membre également de la SLHADA, Philippe Brocard a présenté cette conférence en hommage à Elisa Deroche, première femme brevetée pilote d'aéroplanes en France en 1910, devant une assemblée d'une trentaine de personnes.

Devant cette assemblée de peintres, il était tout naturel que la conférence commence par la présentation d'une toile peinte par l'artiste François Alaux (1878-1952), « Chez les chercheurs d'ailes des Frères Voisin » Mai 1908 – Format 120 F (195 x 130 cm), représentant la pendaison de crémaillère des Frères Voisin dans leur nouvel atelier du n°34 rue du Quai du Point du Jour à Billancourt (Seine). On y voit bien sûr, entre autres aviateurs et constructeurs, cette femme en grande toilette, qui n'est autre qu'Elisa Deroche, invitée de Charles Voisin.



ELISA DEROCHE : Actrice et Sportive

Elisa Léontine Deroche est née le 22 août 1882 à Paris 4è (n°61 rue de la Verrerie), fille de Charles François Deroche, maroquinier, et de Christine Calydon Gaillard. Elle a une sœur, Jeanne, d'un an son ainée.

A 10 ans, elle monte un poney qu'on lui a offert.

Actrice dramatique au théâtre, Elise Deroche a changé son nom en celui de baronne Raymonde de Laroche, qu'elle estime plus brillant pour le théâtre.



Volontaire, dynamique, curieuse de tout, Raymonde pratique le tennis, la chasse, le patinage, l'alpinisme, le cyclisme, la motocyclette et l'automobile, mais aussi la peinture et la sculpture. Elle sera également une portraitiste renommée. Elle pose aussi pour des artistes peintres (Alaux)

Elle habite avec ses parents au n°45 rue du Temple à Paris 4è
Le 4 août 1900, elle se marie à Louis-Léopold Thadome à Paris 4è.
De leur union naîtra le 11 août 1901 Raymonde Marguerite Charlotte, mais qui décèdera prématurément le 25 mars 1902, à l'âge de 7 mois.

En janvier 1903, elle met au monde un fils, au prénom d'André.

Elle fréquente le monde de l'aviation en pleine effervescence et suit avec passion les exploits de Santos-Dumont à Bagatelle le 12 novembre 1906. Son enthousiasme se transforme en passion quand elle voit Henry Farman boucler le premier kilomètre en circuit fermé à Issy-les-Moulineaux le 13 janvier 1908.

L'art ne suffit plus à cette portraitiste et sculptrice talentueuse ; elle rêve d'envolées, mais seule aux commandes d'un aéroplane. Avide de gloire, elle décide de voler et se prend au jeu.

LE CIEL EST MA SCENE

Pour y parvenir, elle n'a pas à faire trop longtemps le siège du constructeur d'aéroplanes Charles Voisin, qui ne se montre pas insensible à ses charmes lors du premier déjeuner qui les réunit … Une romance s'amorce.

Elle est présente à la pendaison de crémaillère des Ateliers Voisin au 34 rue du Quai du Point du Jour à Billancourt (Seine).
Charles se préoccupe davantage de celle qu'on appelle la Baronne que des affaires commerciales de la société familiale.
Cela ne plait guère à Gabriel Voisin, frère de Charles : « Malgré tous mes efforts, dit-il dans son ouvrage *Mes 10000 cerfs-volants,* je n'arrivais pas à souffrir cette femme, qui devait nous séparer un peu plus tard »

Le 28 juin 1909, le divorce avec Louis-Léopold Thadome est prononcé (Tribunal civil de la Seine)

En 1909, remplaçant ses brillantes toilettes, ses chapeaux à aigrettes et les voilettes qui protègent son teint fragile par un gros chandail et un passe-montagne qui laisse son visage exposé aux morsures du vent, elle prend ses premières leçons de pilotage avec son nouveau compagnon au Camp de Châlons en Champagne, où une Ecole de pilotage Voisin vient de se monter.



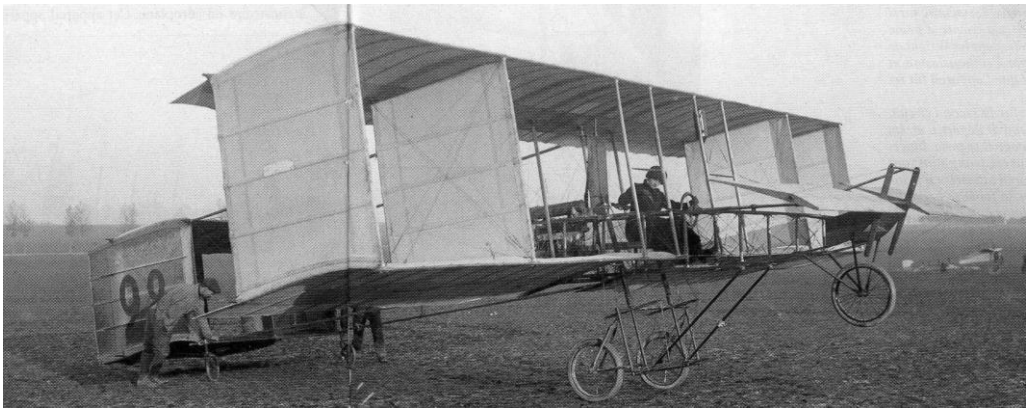




Un instructeur s'occupe d'ailleurs d'elle : Edouard Chateau.

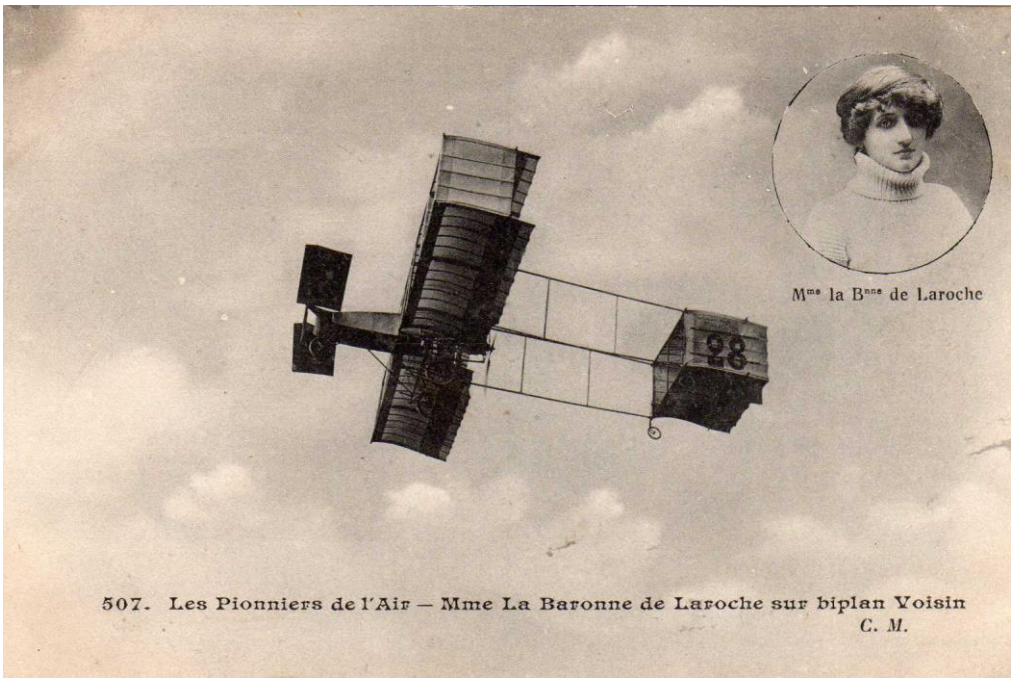
Le 22 octobre 1909, elle est lâchée sur Voisin au Camp de Mourmelon en présence de Charles Voisin. Elle met les gaz, étonnante de décontraction, et sans montrer la moindre hésitation, lance résolument l'aéroplane sur la piste, s'élève à environ 5 mètres de hauteur et parcourt quelques centaines de mètres avant de se poser en douceur sur le terrain.

Elle effectue un vol de 300 mètres et devient la première femme à voler seule à bord d'un aéroplane. Les spectateurs, parmi lesquels le journaliste anglais Harry Harper et un Charles Voisin rayonnant, en sont béats.



Elise confirme son excellente prestation dès le lendemain en faisant deux fois le tour du terrain de Mourmelon, soit un parcours de 6 kilomètres.

En novembre 1909, elle accomplit plusieurs vols en solitaire.



Cette onction aérienne marque surtout une naissance : la fille du maroquinier oublie l'art, l'automobile et les mondanités pour se donner complètement à son rôle d'aviatrice.

Vol sur Antoinette avec Hubert Latham.

Brevetée PILOTE-AVIATEUR
Elise progresse à force de persévérance. Elle peut prétendre se présenter aux épreuves du brevet de pilote-aviateur de l'Aéro-Club de France.
Elle tente sa chance le 1er janvier 1910, mais son vol de 7 minutes est interrompu par la nuit tombante.

Elle renouvelle la tentative le 4 janvier 1910, mais heurte cette fois-ci une haie de peupliers.
Elle chute et s'évanouit ; Heureusement cet accident est sans gravité.

Le 20 janvier 1910, elle embarque à Marseille pour Le Caire (Egypte) avec son biplan Voisin.

Sa participation au meeting d'**Héliopolis** (3-13 février) lui permet d'obtenir le brevet de pilote de l'Aéro-Club de France. En effet le 10 février 1910, en franchissant 20 kilomètres, Raymonde de Laroche obtient son brevet et devient ainsi la première femme pilote brevetée.

Ce brevet de pilote-aviateur lui est délivré le 8 mars 1910 avec le n°36.


L'AÉRO-CLUB
DE FRANCE
PARIS
Certifie
que Mme de Laroche
Brevet n° 36
a été nommée
PILOTE-AVIATEUR
le 8 Mars 1910
LE PRÉSIDENT.



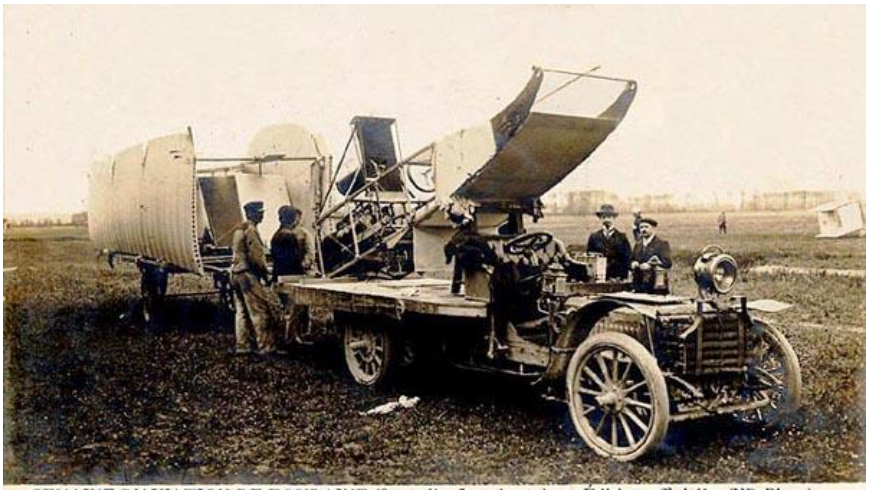
Conditions d'obtention du Brevet de Pilote en 1910 / 1911

En décembre 1909, un règlement applicable à partir du 1er janvier 1910, prévoit les épreuves suivantes :
Le candidat doit effectuer 3 circuits fermés de 5 km chacun avec atterrissage de précision (à moins de 150 mètres d'un point-repère) et arrêt du moteur à chaque tour.

En 1911, il est demandé au candidat de réussir 2 épreuves de **distance**, une épreuve de montée en **altitude,** une épreuve d'exécution de **virages** et une épreuve **d'atterrissage de précision.**

LE TEMPS DES MEETINGS

30 avril – 5 mai 1910 : Au meeting de **Tours** (Semaine d'Aviation de Touraine) elle ravit le public– Vole sur Voisin ENV 60 ch. Le 3 mai Métrot lui casse son aéroplane. Mais rapidement réparé, l'avion lui permet de voler le 5 mai malgré des conditions atmosphériques déplorables qui découragent les autres concurrents. Sa bravoure lui vaut l'admiration générale. Elle gagne 1000 francs.


SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Édition officielle. (ND Phot.)
10 — Biplan Voisin de madame DE LAROCHE, amené de Paris sur l'aérodrome, par camion automobile, avec remorque.

9 mai 1910 : Meeting de **Saint Pétersbourg (Russie)**. Le 16 mai, elle vole devant le tsar Nicolas II, qui l'avait accueillie avec beaucoup d'égards. Elle réussit un vol de 23 minutes jusqu'à 200 mètres de hauteur, puis se pose spectaculairement en vol plané et avec une rare précision juste devant le tsar. Elle se classe 4è à la totalisation des temps. Le voyage en Russie se termine par un cadeau impérial (une broche), une décoration de l'ordre de Sainte Anna et un titre de baronne accordé par Nicolas II. Madame de Laroche devient dès lors la « baronne », titre qui en fera sourire plus d'un.

5 – 13 juin 1910 : Meeting de **Budapest (Autriche-Hongrie)**. Le 12 juin, se produisit un vif mouvement de curiosité quand on voit Madame de Laroche monter sur son Voisin, gagner immédiatement plus de 160 mètres de hauteur et voler durant 20 minutes consécutives. A son atterrissage, elle est accueillie par une formidable ovation. En 13 jours, l'aviatrice accumule près de 2 heures de vol et se classe 10è dans le prix de la totalisation des temps, une performance très honorable. On lui accorde un prix de consolation de 5000 francs pour la dédommager de trop nombreux soucis techniques. Le 14 juin elle tient l'air durant 30 minutes et 20 secondes.

19-26 juin 1910 : Meeting de **Rouen**. (Biplan Voisin n°18) Le 21 juin elle réalise un vol de 21 kilomètres, mais le lendemain, une rafale brise l'aile gauche de son Voisin. Finalement si elle ne se classe que 15è dans le prix de la distance, elle devance pourtant les deux autres pilotes engagés sur Voisin. Une journée complète sera nécessaire à la remise en état de son aéroplane.





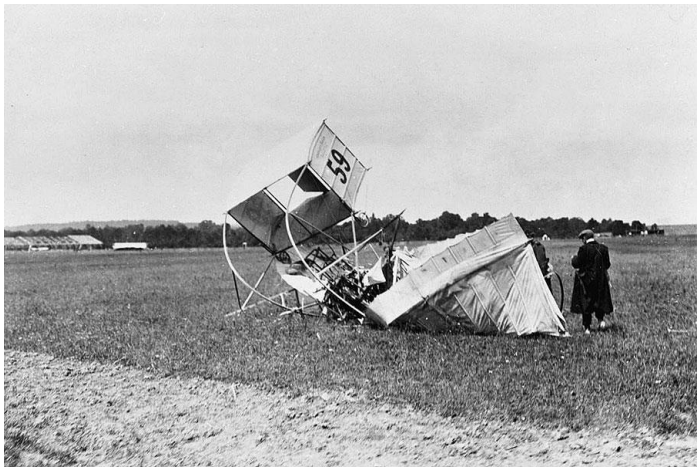


8 juillet 1910 – 12H50 : alors qu'elle participe au Prix des Dames, elle est victime d'un accident au Meeting de **Reims-Bétheny**. (Biplan Voisin n°59) Elle effectue une chute de 60 mètres et son aéroplane Voisin s'écrase sur le champ de manœuvres.
Inconsciente, littéralement cassée par l'impact qui a broyé son appareil, on la relève avec de multiples fractures (18, dont 8 à la main, mais aussi au poignet, au bras gauche, à la jambe droite, à la cuisse gauche et au bassin), une luxation de la hanche, une blessure au visage et avec quelques lésions internes.











Sa convalescence se passera à Reims.

Le 7 octobre 1910, elle regagne son domicile parisien.
Après plusieurs mois d'immobilisation douloureuse, consécutive à son accident de Bétheny, Raymonde jure qu'elle recommencera à voler dès qu'elle le pourra.

En novembre 1910, elle commence à remarcher avec des béquilles.

Le 17 janvier 1911, elle fait une apparition remarquée lors d'une visite à Issy les Moulineaux au volant de sa voiture.
Charles Voisin s'installe avec elle et s'éloigne de l'entreprise familiale pour prendre en charge un groupe de pilotes chevronnés, parmi lesquels Roland Garros, Jean Biélovucic, Audemars, Barrier et Simon.

Elle commence à reprendre l’air dès la fin de sa convalescence et participe à de nombreux autres meetings en France et à l'étranger.





LES HIRONDELLES

Douze Aviatrices. — Une petite et glorieuse Phalange. — Exploits aériens et féminins. — L'Aviatrice et le Shériff.

Mlle H. DUTRIEU (Ph. Branger)
La baronne de LAROCHE (Ph. E. Pillatre)

Mlle MARVINGT (Ph. Rol)
Mlle Jeanne HERVEUX (Ph. Rol)

Paris, 14 octobre. — Elles ne sont encore que douze, mais l'histoire, certainement, gardera leurs noms. Ce sont les douze premières femmes les douze apôtres de l'aviation féminine qui osent confier leur existence au souffle des vents, sur les ailes de ces grands oiseaux de toile qu'on appelle des aéroplanes : six Françaises, quatre Anglaises, une Allemande et une Américaine.

Mme de Laroche, la première de toutes qui s'envola et qui fut, on s'en souvient, au cours d'un accident grièvement blessée; Mlle Hélène Dutrieu et Mlle Jane Herveux, détentrice de la coupe Femina; Mlle Marthe Niel, Mlle Marvingt, Mme Driancourt, Mme Frank, Mme Hervarton, Miss Harriett Quimby Eiss, Blanche Stuart Scott et Mlle Beese. Enfin, Mme Moisant, qui a voulu choisir pour théâtre de ses exploits la libre terre des États-Unis.

Mais Mme Moisant nous offre, pour l'instant, le spectacle de l'oiseau en cage. En effet, ayant voulu voler le dimanche, un shériff (le shériff, comme la gendarme, et sans pitié), se lança à sa poursuite en automobile. L'aéroplane eut une panne et le shériff conduisit l'aviatrice en prison pour n'avoir pas respecté le repos du dimanche.

Mme Moisant, il est vrai, proteste de son côté, affirmant que le shériff a commis une faute plus grave qu'elle en exerçant le saint jour de repos son cruel métier.

Le 27 septembre 1911, elle revole avec Henry Farman à **Mourmelon**.

Charles part en Amérique du Sud avec le Cirque Moisant de décembre 1911 à avril 1912.

En janvier 1912, elle vole en passagère sur le Blériot monoplan de Simon au-dessus de **Paris**.

Le 11 février 1912, elle se remet à piloter à **Juvisy** à bord d'un biplan Henry Farman. Elle savoure son bonheur.

La condition féminine de l'époque :
En 1912, le baron Pierre de Coubertin s'exprime en ces termes : « Une olympiade femelle serait impratique, inintéressante, inesthétique et incorrecte ». Il restera hostile à la participation des femmes aux Jeux Olympiques.

En avril 1912, Charles est de retour d'Amérique.
Plusieurs meetings sont programmés en France et à l'étranger :

16 juin 1912 : **Circuit d'Anjou**

21 juin 1912 : Meeting de **Vienne (Autriche)** : Se rend à Vienne par le train avec Charles, Roland Garros, Audemars et Barrier. Charles eut un accès de fièvre typhoïde. Il eut l'énergie de prendre le train, en pleine crise, pour rentrer se soigner à Paris. Il quitta Vienne avec Raymonde.

17 septembre 1912 : Meeting de **Vichy** (Allier)

18-26 septembre 1912 : Meeting de **Roanne.**

Le 26 sept 1912, Elisa est victime d'un accident d'automobile (Hispano-Suiza) à Belleville-Corcelles (Rhône) avec son compagnon Charles Voisin. Ejectée de l'automobile, Raymonde est légèrement contusionnée. Par contre, Charles Voisin est tué sur le coup. Ils rentraient d'un meeting à Roanne, où ils étaient venus encourager leur ami Roland Garros et venaient d'assister au mariage d'un cousin de Charles à Belleville sur Saône.



Le Petit Journal

La mort de Charles Voisin

Comment s'est produit le tragique accident d'automobile qui lui a coûté la vie

(*Dépêche de notre correspondant*)

Villefranche-sur-Saône, 27 Septembre.

C'est sur le territoire de la commune de Corcelles, canton de Belleville, arrondissement de Villefranche-sur-Saône, au lieudit la Seine, situé sur la route nationale de Belleville à Mâcon, que M. Charles Voisin, l'aviateur constructeur, a trouvé la mort.

Charles VOISIN

M. Voisin se dirigeait sur Mâcon dans son automobile, où avait pris place la baronne de Laroche, l'aviatrice. Il aperçut une autre automobile qui venait en sens inverse et qui, pour dépasser des voitures de roulage, avait pris la droite de la route, croyant pouvoir passer quand même. Charles Voisin obliqua aussi, mais son auto monta avec trop d'élan sur un tas de pierres en bordure de la route et culbuta dans le fossé. Quand le malheureux aviateur fut dégagé de dessous sa voiture, par les témoins de l'accident, il était mort. Mme Laroche s'en est tirée avec plusieurs blessures. On l'a ramenée avec tous les ménagements possibles au buffet de la gare de Belleville; des soins lui ont été donnés aussitôt ; elle se plaint de douleurs internes assez violentes au côté droit : elle a, de plus, un pouce foulé.

Quant au corps du malheureux Voisin, il a été transporté à l'hospice de Belleville.

M. Charles Voisin était âgé de 30 ans et originaire de Lyon. A son retour du service militaire, il avait fondé, en 1905, une maison de construction d'aéroplanes avec son frère Gabriel. Mais il y a quelques mois il avait renoncé à cette situation pour devenir le manager des aviateurs Garros et Audemars, dans leurs tournées. C'était un travailleur d'une intelligence remarquable et d'une grande activité. En 1906, Charles Voisin avait piloté le Delagrange n° 1 en cours d'essais. C'est à la suite de ces expériences que Henri Farman décida de se consacrer à l'aviation.

Charles Voisin a toujours été à la tête de l'aviation. Il s'est vu décerner, ainsi que son frère, et en même temps que Blériot, le prix Osiris, grand prix triennal de 100.000 francs attribué à ceux qui ont le plus fait pour les progrès de l'aviation.

Le corps sera ramené, aujourd'hui même à Lyon, dans sa famille.

On se rappelle que Mme de Laroche, qui l'accompagnait, a déjà été victime d'un grave accident d'aéroplane.

14 novembre 1912 : Vole sur biplan Sommer à **Mourmelon**.

5 décembre 1912 : Tétard lui fait faire un circuit de 290 Km en 3 heures 20

LA COUPE FEMINA

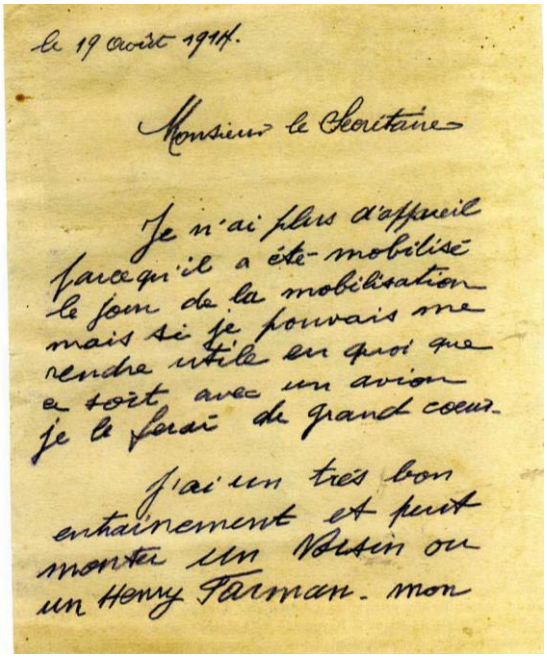
Elle pense alors s'engager dans la Coupe Femina, un concours d'endurance réservé aux femmes brevetées pilotes.

En avril 1913, elle rejoint l'Ecole Farman de **Châlons**. Elle y rencontre Jacques Vial, avec lequel elle se mariera en 1915. Sa sœur, Jeanne Hitier, 33 ans, est témoin de son mariage.
Elise habite à Reims avec Jacques Vial au n°6 de la rue Coquebert.

Le 25 novembre 1913, elle bat le record de distance féminin (Prix Femina) avec 323 Km parcourus à Mourmelon (tourne sur un circuit de 10 Km de 7H50 à 12H05) sur H. Farman 60 ch.

LA GUERRE

Alors que le Farman de Raymonde de Laroche est réquisitionné en août 1914 lors de la mobilisation pour la Guerre, elle sollicite Alexandre Millerand, ministre de la Guerre, pour intégrer une escadrille sur le front afin de rivaliser avec les plus hardis pilotes contre le cruel envahisseur. L'autorisation qu'elle sollicita avec tant d'insistance lui est impitoyablement refusée. « Vous n'y pensez pas ! Une femme dans un régiment d'hommes ! »

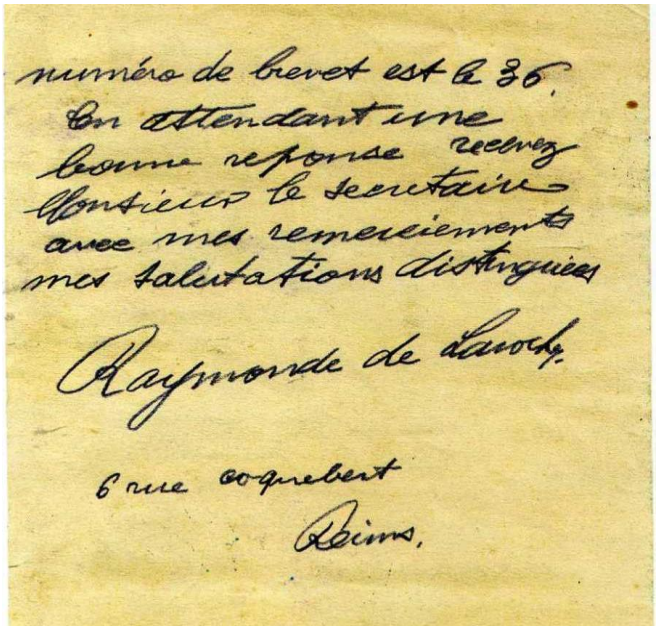


le 19 août 1914.

Monsieur le Secrétaire

Je n'ai plus d'appareil parce qu'il a été mobilisé le jour de la mobilisation mais si je pouvais me rendre utile en quoi que ce soit avec un avion je le ferai de grand coeur.

J'ai un très bon entraînement et peut monter un Blériot ou un Henry Farman. mon



numéro de brevet est 236.

En attendant une bonne réponse recevez Monsieur le Secrétaire avec mes remerciements mes salutations distinguées

Raymonde de Laroche

6 rue Coquebert

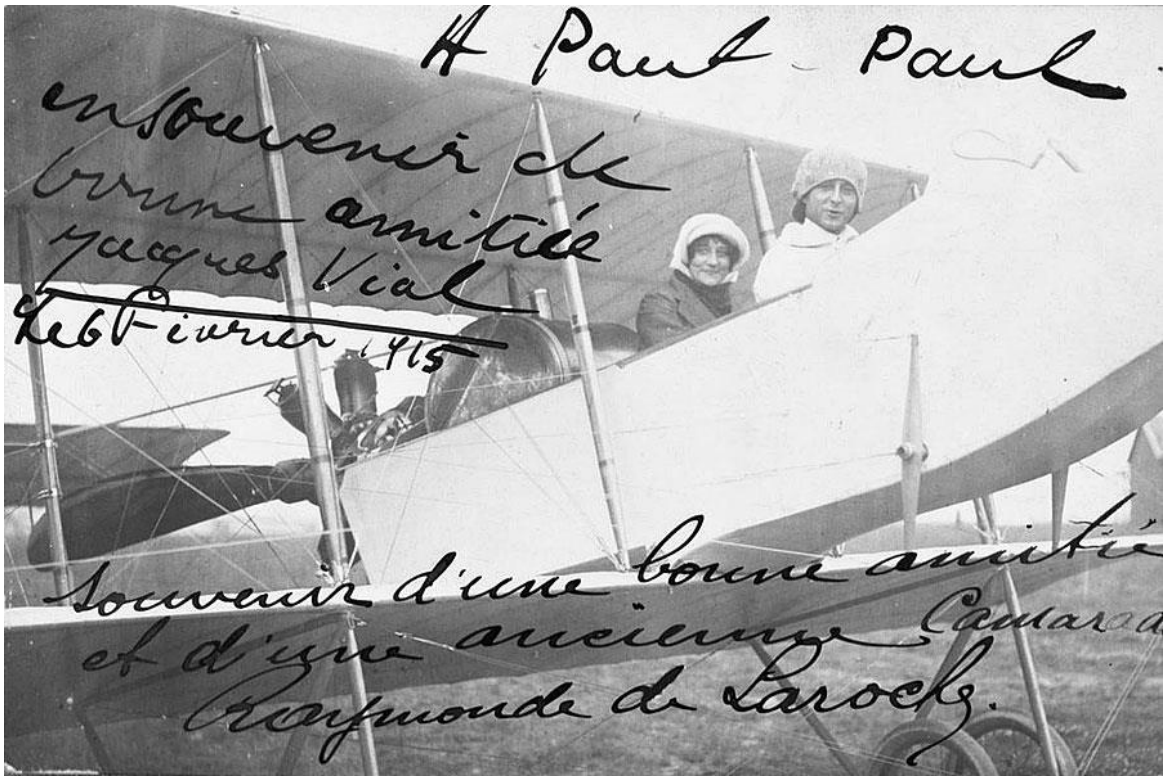
Reims.

Elle est donc contrainte d'interrompre sa carrière d'aviatrice pendant toute la durée de la guerre et regagne son appartement parisien de la rue des Belles Feuilles.

Sa maison rémoise (6 rue Coquebert) a été détruite par les premiers bombardements de septembre 1914.

Début 1915, elle habite à Meudon, chemin des Lacets, Villa « Le Bercail».

20 février 1915 : Mariage d'Elise et de Jacques Vial à Meudon (Seine et Oise).



Jacques Vial (né le 3/12/1892) est caporal aviateur au 2ème Groupe d'Aviation détaché à Buc (Seine et Oise) et part à la Guerre.

Le 16 juillet 1917 : divorce avec Jacques Vial (qui se remariera deux fois ensuite en 1919 et 1923) prononcé par le tribunal civil de 1ère Instance de Versailles
Jacques Vial décèdera en 1958

Engagée volontaire, Elisa devient pendant quelque temps le chauffeur d'officiers supérieurs à l'arrière du front.

Le 5 octobre 1918, elle apprend la fin mystérieuse de son ami Roland Garros, parti pour une offensive aérienne dans les Ardennes (Saint Morel) avec son commandant d'escadrille, le Capitaine de Sevin (Spa 26).

En 1919, son fils André décède de la grippe espagnole à l'âge de 16 ans.

RECORDS D'ALTITUDE

Le 7 juin 1919, à Issy-les-Moulineaux, elle grimpe avec son Caudron G III à 3900 m d'altitude et établit un nouveau record, que lui ravit 3 jours plus tard l'américaine Ruth Law, de passage en France, en le portant à 4270 m.







Le 12 juin 1919, elle remporte le record féminin d’altitude à 4800 mètres sur Caudron G III

Le Prix Femina devient la priorité de Raymonde de Laroche.
Elle s'y prépare au Crotoy (Somme) sur un Caudron G III biplace « Sport » à envergure allongée et conseillée par son instructeur, Barrau.

Le 18 juillet 1919, elle s'envole du Crotoy comme passagère de Barrau sur un Caudron pour un vol d'entraînement.



Quelques instants plus tard, le biplan bascule et chute vers le sol sans laisser la moindre chance à ses occupants. La vie a quitté ce corps charmant et pourtant martyrisé, qui git maintenant, brisé sur le sable, non loin de celui du malheureux Barrau, tué sur le coup lui aussi.



Il semble que c'est en voulant boucler un looping que l'avion s'est écrasé, en raison d'une altitude trop basse.
Le corps de Raymonde est ramené à Paris.

« *Peut-être défierai-je le destin, une fois de trop* » avait-elle confié à des amis, un jour de lassitude. Elle ne se trompait pas, hélas.
Mais quelle audace et quel exemple !

Elle repose au cimetière du Père Lachaise (92è division – ligne 10/93 et 21/90 – Concession n°209P) Elle avait 37 ans.

Une plaque a été posée sur la façade de sa maison natale au n°61 rue de la Verrerie Paris 4è le 12/02/2009.





Bibliographie :

Être femme pilote au temps des pionniers – Par Damien Rocha-Deroche
Aviatrices, publication du Musée de l'Air et de l'Espace (Ed Altipresse)
Elles ont conquis le ciel, par Bernard Marck
La cascadeuse des nuages, par Sandrine Beau
Mes 10.000 cerfs-volants, par Gabriel Voisin (Ed La Table Ronde)

HOMMAGE A MARYSE BASTIE



27/02/1898 LIMOGES – 06/07/1952 SAINT-PRIEST (RHÔNE)

Cérémonie du 06/07/2022 – Aéroport de Bron-Chassieu

Monsieur le Maire de Bron

Monsieur le Maire de Chassieu

Mesdames et Messieurs les Elus

Mon Colonel, représentant le Colonel KESSLER, commandant la Base aérienne 942 Lyon Mont Verdun

Madame la Présidente de l'Office National des Anciens Combattants et Victimes de Guerre

Monsieur le Président du Comité de Liaison des Anciens Combattants

Mesdames et Messieurs les Présidents et membres des associations aéronautiques et du souvenir aérien

Mesdames et Messieurs, Chers Amis,

L'aéroport de Bron est en fête, ce **dimanche 6 juillet 1952**, où le meeting aérien qui s'y déroule attire des milliers de personnes pour assister aux exploits des virtuoses de l'aviation sur avions d'armes à réaction et à hélices. Plusieurs officiers et pilotes d'essai chevronnés du Centre d'Essai de Vol de Brétigny-sur Orge rehaussent l'intérêt de ce meeting, auquel assiste Maryse BASTIE, héroïne nationale bien connue des Brondillants et en présence, dans la tribune officielle, de Monsieur Pierre MONTEL, secrétaire d'Etat à l'Air, Député du Rhône et Premier Adjoint au Maire de Lyon.

Le meeting se présente sous les meilleurs auspices par un temps estival très ensoleillé que rien ne saurait contrarier. En effet, outre la présence de Maryse BASTIE, le public attend impatiemment un second « invité » qui doit clôturer la journée : la présentation, en vol de démonstration, du **prototype du Nord 2501,** avion-cargo bimoteur destiné au transport de matériel et de parachutistes, construit par Nord Aviation (SNCAN) et ultérieurement désigné sous le nom de Noratlas en 1953.

Le meeting se déroule sans incident et le dîner officiel prévu à son terme en sera le point d'orgue.

Il est environ 19 H 00 quand le Nord 2501 s'aligne sur la piste d'envol, avec ses trois membres d'équipage, trois techniciens de Nord Aviation et Maryse BASTIE.

Après avoir décollé et effectué un tour de piste, le pilote repasse et cabre l'appareil, semble-t-il sur un seul moteur. Ce dernier décroche brutalement d'une aile et s'écrase au-delà de l'extrémité de la piste, sur le territoire de la commune de Saint-Priest, causant la mort de

tous ses occupants. Il est 19 H 30. L'enquête mettra l'appareil hors de cause et évoquera une probable sortie du domaine de vol.

Le dernier signe du destin funeste de Maryse BASTIE l'emporte dans la légende, avec ses dix records internationaux de distance et de durée.

Ses obsèques nationales sont célébrées aux Invalides, le 11 juillet 1952, au terme desquelles elle est inhumée **au cimetière du Montparnasse à Paris** et elle est citée à l'Ordre de la Nation le 23 février 1953 par René Mayer, Président du Conseil des Ministres.

Il convient d'évoquer ici, au pied de cette stèle érigée le 26 juillet 1956 puis réimplantée près du Hangar 5 le 07 juillet 1986, la vie de Maryse BASTIE, placée sous le signe du déterminisme et de l'adversité.

Marie-Louise BOMBEC naît à Limoges le 27 février 1898 à 19 H 00 au sein d'une famille très modeste, qui doit déménager quand le père Joseph décède en 1908. Ce premier signe de l'adversité projette Marie-Louise, dès l'âge de 14 ans, dans le monde du travail, d'abord en qualité de piqueuse sur cuir dans une fabrique de chaussures, puis de couturière dans une fabrique de blouses militaires de Limoges.

Elle n'a pas encore 17 ans quand elle épouse, le 11 février 1915, Baptiste Gourinchas, artiste peintre qui lui donne un fils, Germain, né la même année.

Un ami aviateur offre alors à Maryse son baptême de l'air en 1917 à Limoges et lui présente Louis BASTIE, pilote démobilisé avec lequel elle se marie le 22 mai 1922, après son divorce prononcé en 1920.

C'est auprès de lui, moniteur d'avion à Bordeaux, qu'elle va être gagnée par le virus de l'air et vouloir apprendre à piloter et c'est Guy BART, moniteur civil, qui lui permet d'obtenir son brevet de pilote 1er degré n° 221 le 29 septembre 1925. Soucieuse de montrer ses aptitudes, Maryse survole la Garonne en passant sous le pont transbordeur de Bordeaux.

Hélas, le deuxième signe de l'adversité intervient le 15 octobre 1926 quand Louis BASTIE se tue lors d'un accident d'avion. Cette seconde épreuve aurait pu sonner le glas de l'aventure aéronautique, mais Marie-Louise, désormais Maryse BASTIE, ne renonce pas et choisit sa devise : « **savoir vouloir** ».

Opiniâtre, elle est engagée comme monitrice de pilotage en 1928, mais l'école cesse son activité six mois plus tard. Qu'à cela ne tienne, Maryse acquiert un Caudron C 109 équipé d'un moteur de 40 CV et le pilote Drouhin va l'aider à le faire voler, car elle est désargentée. Grâce à ce dernier elle obtient, le 13 juillet 1928, le record du monde de distance en ligne droite sur avion biplace léger, soit 1058 km entre Paris et Treptow (Poméranie). Elle enchaîne, le 29 avril 1929 avec le record de France féminin de durée pour avion léger (Caudron) avec 10 H 30 de vol, puis le record international féminin avec 26 H 44 de vol, avant de s'affronter au record de distance en ligne droite sur avion léger.

Galvanisée par la concurrence qui gouverne l'épopée de l'aviation de cette époque, Maryse BASTIE met son point d'honneur à reprendre, le 04 septembre 1930 au terme de 37 H 55 de vol à bord de son Klemm baptisé « Trottinette », le record de durée que lui avait ravi, quelque temps plus tôt, Léna Bernstein.

Ce record illustre la combativité et la résistance peu commune de Maryse BASTIE aux éléments, à la fatigue, au froid et aux conditions spartiates de pilotage des avions de cette époque.

En effet, elle bat, le 28 juin 1931, le record international de distance en ligne droite sur avion monoplace en parcourant 2 976 km en 30 H 30 entre Paris et Yurino (Russie). Ce record lui vaut l'octroi de la Légion d'Honneur et l'Harmon Trophy, distinction américaine accordée pour la première fois à une Française.

Apprenant, ensuite, que l'Australienne Jean BATTEN a réalisé la traversée de l'Atlantique Sud en 1935, elle n'aura de cesse de lui ravir ce record, malgré le troisième signe du destin, la mort, à 20 ans, de son fils Germain, marin, vaincu par la fièvre typhoïde à Bizerte.

C'est au terme d'une minutieuse préparation, dont un aller-retour en compagnie de Jean Mermoz, qu'elle décolle seule et sans radio de Dakar, le 30 décembre 1936 à bord d'un Caudron Simoun qu'elle pose à Natal (Brésil) après une traversée de 3 173 km en 12 H 05 et baptise son avion « Mermoz », disparu le 07 décembre 1936 sur cette traversée à bord de son hydravion « la Croix du Sud ». Cet exploit la promeut Officier de la Légion d'Honneur et consacre sa renommée internationale.

Elle crée, ensuite, une école d'aviation portant son nom et se met, en vain, à la disposition du Gouvernement à la déclaration de guerre en septembre 1939. Elle offre alors ses services à la Croix Rouge au cours de l'offensive allemande de 1940, en évacuant des prisonniers français blessés et rassemblés à Drancy. Elle y est bousculée par une sentinelle allemande et se fracture le coude droit lors du départ d'un train vers l'Allemagne. Les séquelles qu'elle en gardera mettront un terme à sa carrière de pilote, mais elle se servira de son activité au sein de la Croix Rouge pour recueillir, au sein du Réseau « Darius », des renseignements sur l'Occupant.

Elle est arrêtée par la Gestapo le 21 mars 1944, puis libérée, faute de preuves, après deux semaines d'incarcération à la maison d'arrêt de Fresnes.

Elle s'engage, avec le grade de Lieutenant, en qualité d'Auxiliaire féminine de l'armée de l'air le 27 novembre 1944 et exerce l'activité de pilote journaliste au cabinet du ministre de l'Air. Elle est démobilisée le 16 avril 1946 avec le grade de capitaine de l'armée de l'air et 3000 heures de vol, puis renonce à poursuivre sa carrière militaire. Elle est promue au grade de Commandeur de la Légion d'Honneur le 14 avril 1947, pour « titre de guerre exceptionnel et faits de résistance », première femme à recevoir cette distinction à titre militaire. Elle est titulaire de la Croix de Guerre avec palme, des médailles de la Résistance et de l'Aéronautique et Commandeur de l'Ordre Royal du Cambodge.

Elle poursuit sa carrière comme directrice des relations sociales du Centre d'Essais en Vol en 1951 et c'est à ce titre qu'elle est invitée à participer au meeting aérien organisé à Bron le 06 juillet 1952, où elle arrive comme passagère du prototype n° 2 du Nord 2501-02 (F-WFUN), conçu par l'ingénieur Jean Calvy au sein de la société Nord Aviation et dont le premier vol a eu lieu le 10 septembre 1949.

Plusieurs ouvrages lui ont été consacrés après sa mort, dont celui de Marcel Migéo et du Vice-Amiral Jean Amanrich : « Une Française – Maryse BASTIE », que Maurice Rostand a ainsi préfacé :

« Quand on est Guynemer, Mermoz ou vous, Maryse,

Quand on a l'horizon pour rêve essentiel,

On peut tomber sur terre, une fois, par surprise,

Mais on ne peut mourir ailleurs que dans le ciel ».

La SLHADA associe l'hommage à Maryse BASTIE à l'équipage du Nord 2501-02, tombé en service aérien commandé :

- Georges PENNINCK, pilote commandant de bord – CEV
- Albert TISSIER, mécanicien d'essai au CEV
- Etienne GRIES, Adjudant-Chef Radio au CEV
- Alcide LE QUIEN, Pierre LANDEAU et Jean-Louis FRIGNAC, mécaniciens et techniciens de la société Nord Aviation (SNCAN).

Le nom de Maryse BASTIE a été donné le 06 juillet 1982 à une rue de Bron, puis à une station de tramway de Lyon et plusieurs lycées portent son nom, tout comme l'aérodrome de Saint-Junien (87).

La Base aérienne 942 de Lyon Mont Verdun lui a rendu hommage lors de la cérémonie organisée à sa mémoire, ce matin à 09 H 30.

Le Conservatoire Aéronautique du Limousin lui rendra hommage demain 07 juillet 2022 sur l'aérodrome de Saint-Junien.

Jacques BAILLET

Président de la SLHADA

06 juillet 2022



La SLHADA a fait réaliser un « kakémono » consacré à Maryse BASTIE, à l'occasion du 70e anniversaire de sa disparition sur l'aérodrome de Bron. Ce support permanent est exposé au sein de notre Aéromusée, à côté de celui dédié à Gaston CAUDRON.

La SLHADA remercie Rodolphe Pelletant et son beau-père pour leur contribution à la réalisation de ce support mémoriel.







Le kakémono réalisé pour la SLHADA

En hommage à Maryse Bastié

Le Conservatoire Aéronautique du Limousin a présenté une exposition sur « Les Limousines dans l'aviation » lors du meeting de Légend'Air, les 10 et 11 septembre 2022, dont le thème était consacré aux femmes dans l'aviation



Maryse Bastié

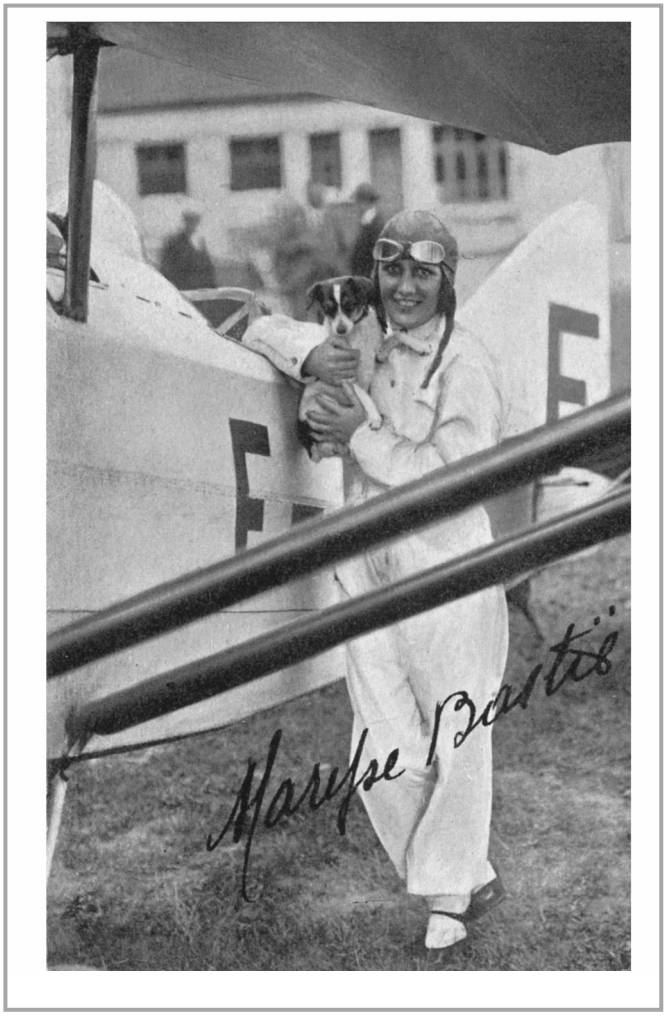
née le 27/02 /1898 à Limoges
décédée le 6/07/1952 à Saint-Priest

A l'occasion du 70e anniversaire
de sa disparition
INVITATION
le 6 juillet 2022 à 11 H 00
à la cérémonie d'hommage
au pied de la stèle, en bordure
de l'aéroport de Bron,
à hauteur du hangar H5.











Jérémie BRÉAUD
Maire de Bron
Conseiller régional
délégué aux Grands Évènements

Stéphane GENIN
Conseiller municipal
délégué aux Anciens Combattants
et au Devoir de Mémoire

Jean-Jacques SELLÈS
Maire de Chassieu
Conseiller métropolitain

ont le plaisir de vous convier à la
Commémoration du 70ème anniversaire de la mort de Maryse Bastié le
MERCREDI 6 JUILLET 2022

À 11h : Dépôt de gerbe devant la Stèle de Maryse Bastié – Aéroport Lyon-Bron
(côté du hangar numéro 5)

BRON



Le discours











Dépôt des gerbes par les représentants de Chassieu, Bron , SLHADA/Armée Air et salutations aux porte-drapeaux





L’assistance





Lieu de chute présumé .

La vue noir et blanc date de 1950 , celle en couleur a été réalisée

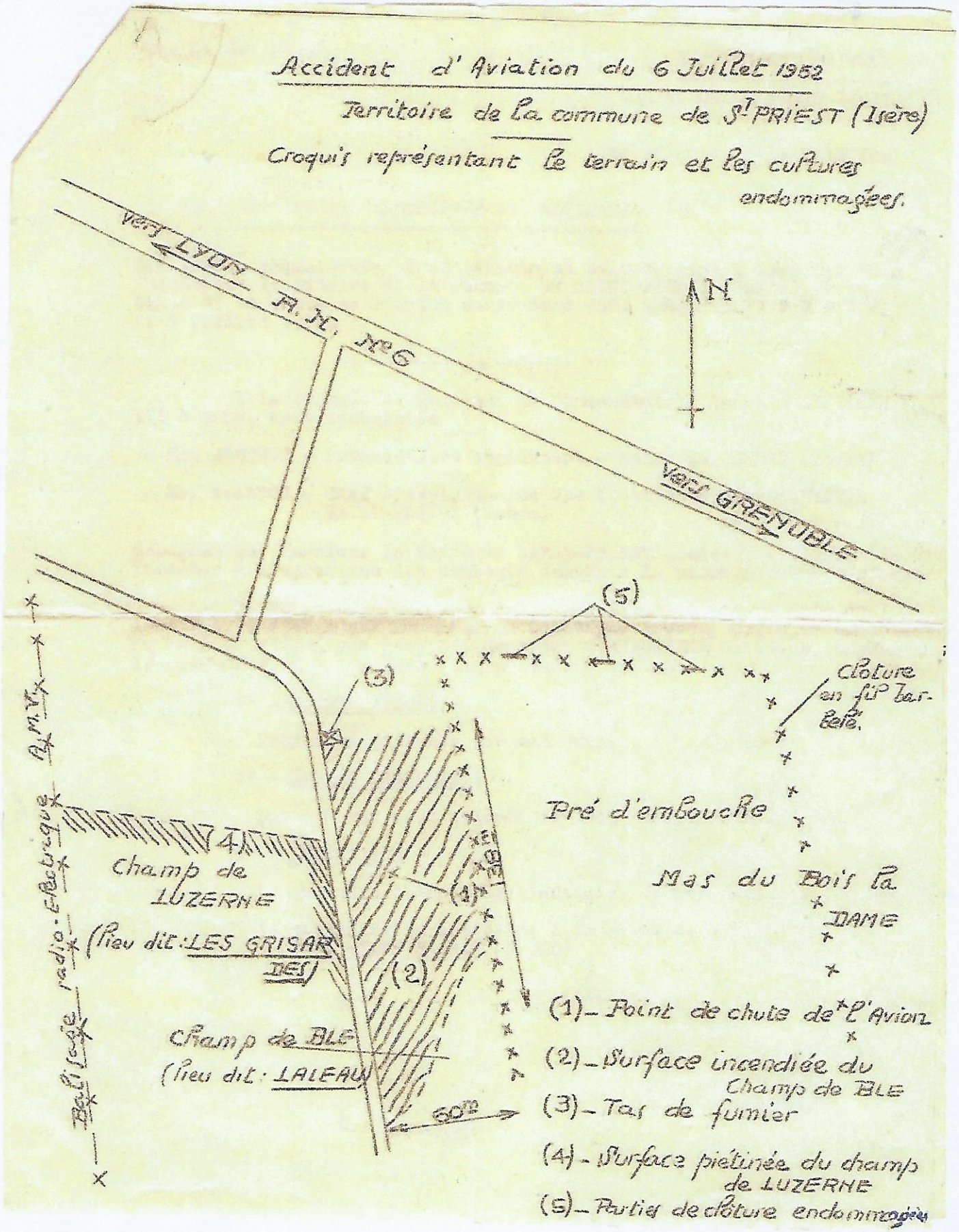
après le prolongement de la piste et le contournement de la nationale .



Accident d'Aviation du 6 Juillet 1952

Territoire de la commune de St PRIEST (Isère)

Croquis représentant le terrain et les cultures endommagées.



BRON/SAINT-PRIEST

Il y a 70 ans, le destin de Maryse Bastié s'arrête tragiquement

Le 70e anniversaire de la mort accidentelle de Maryse Bastié a été célébré ce 6 juillet à l'aéroport de Bron. Retour sur le destin exceptionnel d'une pionnière engagée.



Maryse Bastié à bord de son avion Trottinette qui traversa l'Atlantique-sud. Photo fournie par la SLHAEA

Elle avait un nom de sucre d'orge, Marie-Louise Bombec était née à Limoges le 22 juillet 1898, dans une famille très modeste. À 14 ans, après le décès de son père, elle entre à l'usine de chaussures comme couturière.

De son premier mariage à 17 ans, elle aura un fils, Germain. Le cours de sa vie changera en 1917 à l'occasion d'un baptême de l'air offert par un ami. Son chemin croise alors celui du pilote Louis Bastié, une rencontre qui lui donne des ailes. À partir de là se mêlent vie sentimentale et appel des horizons infinis ; elle épouse Louis en 1922, obtient son brevet de pilote en 1925 et se trouve veuve en 1926. Son mari trouve la mort dans un accident d'avion.

Dans un milieu fermé aux femmes, elle décide de prendre sa place comme elle le déclare alors à un journaliste : « la femme ne serait-elle que la belle moitié du genre humain, dont la mission est de rendre la vie agréable à l'autre moitié ? » (1).

Monitrice de pilotage à 30 ans et aviatrice, Maryse Bastié enchaîne donc les défis et bat des records de distance et de vitesse, toutes catégories, comme en 1930 à bord de son avion « Trottinette ».

« J'étais gamin, mais ça m'a marqué »

Déterminée, « elle affronta le froid, la fatigue et les conditions spartiates de pilotage sur des engins de cette époque » (2). Le 30 décembre 1936, sa traversée en solitaire de l'Atlantique-sud en 12 heures et 5 minutes lui vaut la Légion d'Honneur et l'Harmontrophy américaine décernée pour la 1re fois à une femme.

Durant la seconde guerre mondiale, agent de renseignements, elle est active au sol avec la Croix-Rouge puis comme auxiliaire féminine de l'armée de l'air. Ses faits d'armes lui vaudront d'être la première femme promue Commandeur de la Légion d'Honneur à titre militaire.

Après 1946, riche de 3 000 heures de vol, elle travaille pour l'office français d'exportation de matériels aériens.

C'est à bord du prototype n° 2 du Noratlas 2501 F-WFUN qu'elle participe au meeting aérien annuel de Bron, le 6 juillet 1952. Piloté par Georges Penninck, le nouveau bijou de l'aéronautique décolle de Bron à 19 heures, propulsé par un seul moteur, il décroche brutalement et s'écrase quelques minutes plus tard à l'extrémité de la piste, sur la commune de Saint-Priest. Pierre Delorme, président des anciens combattants de Bron s'en souvient encore : « J'étais gamin, mais ça m'a marqué. Nous étions place de l'église en famille quand je l'ai vu tomber ! L'avion a piqué du nez et on s'est dit, qu'il y avait sûrement des morts. » Sur les 7 personnes embarquées, il n'y aura aucun survivant.

De notre correspondante
Monique DESGOUTTES ROUBY

(1) source Ville de Bron "les chemins du savoir" https://www.ville-bron.fr
(2) Discours de Jacques Baillet, président de l'association lyonnaise de l'histoire de l'aviation lors de la commémoration du 6 juillet 2022. Retrouver l'association sur internet : http://www.alhada.fr/

INVITATION

Le général Philippe Moralès
Commandant la défense aérienne et les opérations aériennes
et
Le colonel Matthieu Kessler
Commandant la base aérienne 942 de Lyon Mont-Verdun

ont le plaisir de vous inviter à la commémoration du 70ème anniversaire de la disparition de Maryse Bastié survenue le 6 juillet 1952 sur le terrain de Bron.

Une cérémonie militaire aura lieu le mercredi 6 juillet 2022 à 9h00 sur la base aérienne 942.
Accès à partir de 8h30

RSVP : com.ba942@gmail.com



BASE AÉRIENNE 942
LYON MONT-VERDUN

LA FRESQUE JEAN MERMOZ

Par Yves Laurençot

Dans le 8eme arrondissement de Lyon, le long du boulevard Pinel, se dresse le Collège Jean Mermoz non loin des Galeries Lafayette de BRON. Des « Algeco » récemment installés fournissaient une longue façade haut perchée visible du boulevard.
Il y a environ un mois quelle ne fut pas ma surprise de découvrir que ce grand espace blanc avait été recouvert par une immense fresque illustrée d'objets volants plus ou moins identifiés au milieu desquels on trouve un très beau portrait de ce grand aviateur que fut Jean MERMOZ.
Je pensais que cette œuvre allait être inaugurée en grande pompe avec la présence des autorités civiles, militaires et Aéronautiques et, pourquoi pas, la musique de la BA-942.
Las ! un soir, j'ai trouvé dans ma boîte aux lettres un flyer annonçant que la fresque serait inaugurée tel jour à telle heure. Manque de chance, quand j'ai trouvé ce document, l'inauguration avait été faite l'après-midi même.
En fait j'ai appris que la fresque est l'œuvre des élèves du Collège Jean Mermoz et de quelques enseignants. L'inauguration, elle, s'est faite sans tambours ni trompettes, quasiment dans la clandestinité !
Il n'en reste pas moins que cette œuvre est de très belle qualité et vient agréablement décorer ce quartier déjà métamorphosé avec l'arrivée du Tram T6.
Il faut féliciter et remercier les élèves et enseignants du Collège Jean MERMOZ pour cette heureuse initiative qui rend un hommage mérité à cette belle figure de l'Aviation Française qu'est Jean MERMOZ .



Stand

samedi et dimanche 26-27 février : *Exposition « **Club de l'Air** »*

Espace Albert Camus de BRON



















La belle maquette de
l'Aérogare de Lyon-Bron
en 1932 réalisée par Christian,
un maquettiste Allemand.

Stand

samedi 14 mai : *Journée des Aéroclubs av Louis Mouillard BRON*



Placés entre l'Armée de l'Air et nos amis de L'ACGL, nous avons attiré l'attention des nombreux visiteurs au cours de cette journée, de par notre large gamme de livres et documents





Nos rencontres

samedi 21 et dimanche 22 mai : *Célébration des 30 ans des A.A.C*





Avant l'arrivée des avions invités, le samedi matin, Christian Lucquet, le président des AAC, « brieffe » ses troupes : tous les membres des AAC ont un poste attribué et sont à l'écoute



Des membres de l'association des AAC tous passionnés...

C'est sur la plateforme aéronautique du champ d'aviation de Corbas que s'est déroulée le samedi 21 et dimanche 22 mai 2022 une fête champêtre rassemblant tout un ensemble d'avions anciens, pour être présentés au public, en exposition statique. Le beau temps était au rendez-vous et la chaleur aussi....

Fondée officiellement en 1992, l'association des AAC possède aujourd'hui, grâce à l'effort et l'enthousiasme de ses membres actuels et passés, un hangar permettant de restaurer et d'abriter son parc d'avions ainsi qu'un atelier équipé.

Fort d'une quarantaine de membres actifs, chacun pourra les rencontrer dans leur hangar, tous les week-ends. Les AAC restaurent des avions anciens afin de les remettre en état de vol et promouvoir ainsi l'aviation de collection, lors de meetings et de manifestations aériennes auxquels elles participent.

Texte de Christian Lucquet

Cette exposition d'avions de collections, permettait d'admirer des appareils rares, monoplans et biplans, tous soigneusement restaurés et entretenus par leurs propriétaires.
Certains venaient notamment de Suisse dont le seul **Morane Saulnier 406** en état de vol au monde.



Les AAC accueillaient également une reconstitution d'un camp militaire époque 39-45, matériels et véhicules, avec ses hommes et ses femmes ….



(photos de Xavier Momin)



Les appareils des AAC étaient présentés en statique, comme le Taylorcraft Auster



et pour certains autres en présentation en vol, comme le Cessna L 19 . « Bird Dog »

En fin de ces deux belles journées ensoleillées, certains d'entre eux ont effectué leur démonstration en vol.



Ainsi le T 6 a régalé les spectateurs lors de ses évolutions acrobatiques, accompagné parfois par le MD 312 Flamant dans sa présentation dite « à l'anglaise »



Pour ceux qui se demandent qui est ce « Grincheux » sur l'affiche des 30 ans des Ailes Anciennes. Il s'agit du « nose art », décoration individuelle dans la grande tradition aéronautique militaire, appliqué sur le nez de notre Dassault MD 312 Flamant n°189. Pourquoi « Grincheux » ? C'est un des motifs qui étaient portés sur les Flamant de l'escadrille EOM 86 « Hoggar » basée à Blida lors de la Guerre d'Algérie. « Grincheux » rappelle aussi le « G » de l'immatriculation F-AZVG de l'appareil affectueusement baptisé « Victor Grincheux » par les anciens de l'association.

Actuellement deux restaurations d'avions de collection sont en cours aux AAC :
un Piper PA-18 et un Douglas Invader A-26







Emmanuel LARGE membre des AAC et de la SLHADA présente l'association AAC au public et explique la restauration du A-26 Invader

(Photo de Danielle Coste également présidente du Cinéclub de Corbas)



Bernard LARGE membre des AAC et de la SLHADA explique au public lors de l'une de ses conférences, l'histoire des aviateurs polonais équipés de MS 406 combattant sur le terrain de Corbas en 1940





Un pilote polonais en uniforme pose devant le Morane Saulnier 406 C1 - N°654 codé « E » à Corbas mai - juin 1940

Le seul MS 406 (D 3801 – immatriculé J 143) en état de vol au monde, aux couleurs de la Suisse



Le samedi soir, lors du repas servi dans le hangar, Christian Lucquet, le président des AAC, remercie tous les membres de l'association des AAC et tous les participants invités, le public et les aviateurs, tous ayant œuvré à la réussite de cette fête des 30 ans des AAC.



Terrain des AAC vu d'avion





Emmanuel Large sur le MS 406, avec sa gueule de requin !





Sandra et Bernard Large

Suivi de quelques appareils présents à ce festival : (*texte et photos de Bernard Large)*















Fait historique régional

Histoire d'Hélice

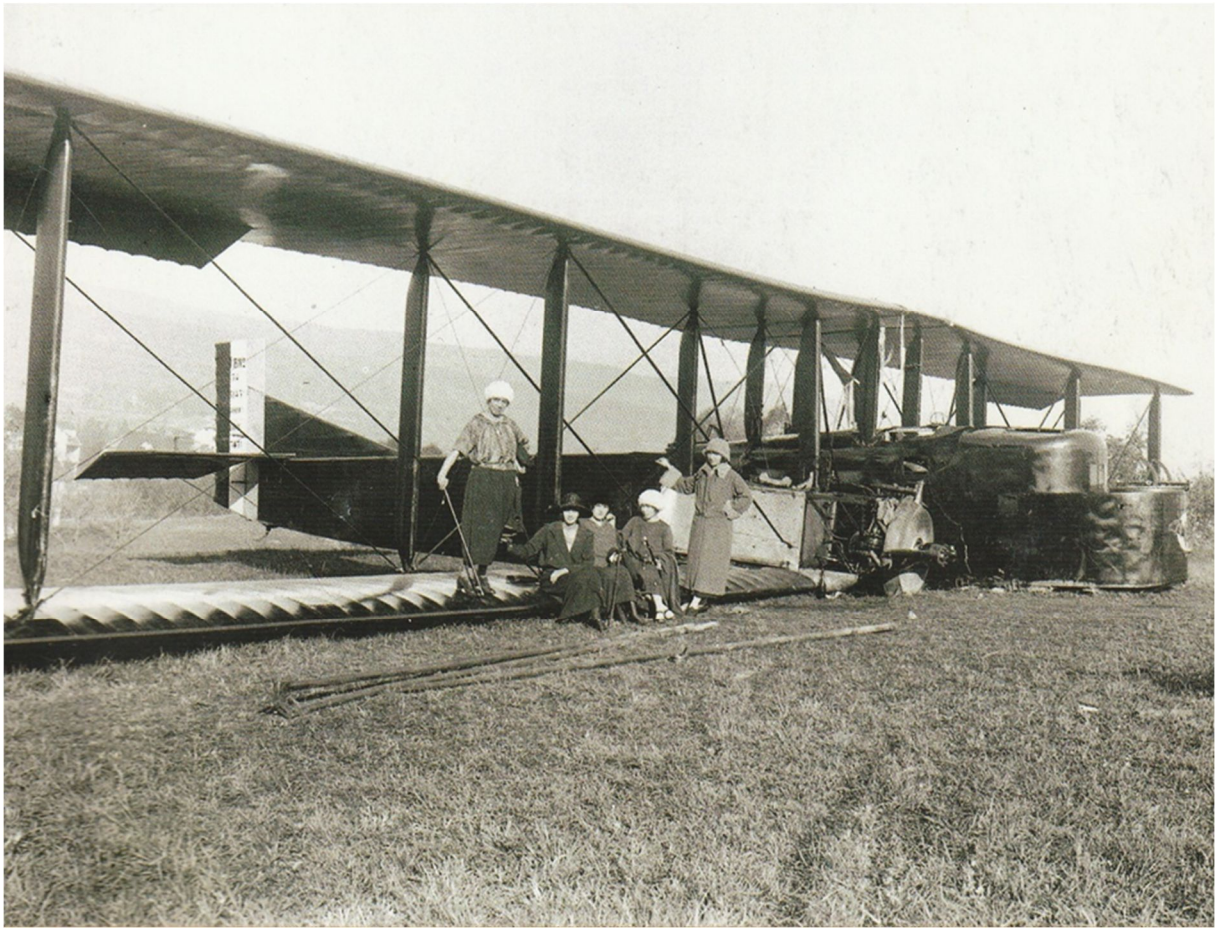
Roland Françon

Natif du Bugey, j'ai passé toutes mes vacances d'adolescent sur le plateau d'Hauteville et m'intéresse beaucoup à son histoire.

Les Cahiers du Dreffia, bulletin publié par l'Association du même nom, propose régulièrement des articles sur les différents sites historiques, leur mise en valeur et sur les événements marquants de l'histoire du Plateau.

Au sommaire du numéro 24 de juillet 2014, un sujet a, immédiatement, attiré mon attention :

« En pleine nuit, un avion tombe à Hauteville »



Avec l'aimable autorisation de son auteur, M. P. BOURQUIN, l'article est reproduit ci-dessous in extenso :

En pleine nuit, un avion tombe à Hauteville

par Pierre BOURQUIN

Dans les années 50, années de ma jeunesse, les avions étaient suffisamment rares, pour que lorsque l'un d'eux apparaissait à l'horizon, toutes nos occupations cessaient séance tenante pour le suivre des yeux et rêver le nez au ciel d'en être le pilote …

On mesure quelle fut la stupéfaction, puis l'angoisse certainement des habitants d'Hauteville, encore moins habitués que nous à la présence d'aéroplanes, lorsqu'un gigantesque « plus lourd que l'air » frôla dans un vrombissement formidable les toitures de leurs maisons un soir d'octobre 1924. Mais écoutons plutôt le récit qu'en a fait le journaliste du *Journal de l'Ain* :

EN PLEINE NUIT UN AVION TOMBE A HAUTEVILLE

« Chose étrange : pas d'accident. Dans la nuit du 15 au 16 (octobre 1924), vers 20h30 émoi, par le formidable ronflement d'un moteur d'avion, à faible hauteur, au-dessus du pays, semblant rechercher un endroit propice pour atterrir. A la lueur des phares de plusieurs automobiles, l'appareil fut aperçu rasant les toitures des immeubles et un craquement sinistre fut entendu. L'appareil venait de prendre contact avec le sol, non loin de la clinique du Docteur Philip, après avoir accroché avec son train d'atterrissage une butte de terrain. La foule se porta sur ce point, redoutant une catastrophe, il n'en était rien, fort heureusement : les 5 militaires montant l'avion étaient tous indemnes, hormis quelques égratignures sans gravité, mais l'appareil était en pièces.

Cet avion, un superbe et gigantesque biplan militaire de bombardement Farman muni de deux moteurs de 260 HP, était piloté par un lieutenant, un adjudant du 22e d'aviation ; il était parti de Chartres, le 13 octobre, pour effectuer le tour de France.[1]

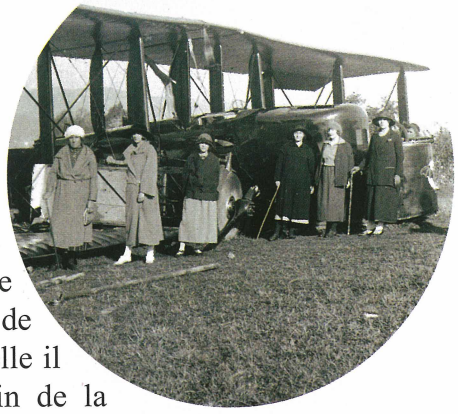
Après escales à Calais, à Neustadt et à Dijon, les aviateurs avaient quitté cette dernière ville, mercredi, vers 21 heures, à destination de Marseille. Trompés par l'épais brouillard qui leur masquait la Saône et le Rhône, sur lesquels ils comptaient se guider, ils obliquèrent dans la direction de nos hauts plateaux, où se termina la superbe randonnée qu'ils espéraient accomplir. »

Ce journaliste semble s'être mal renseigné sur l'heure exacte de cet accident, mais peu importe, le lendemain, ce fut un attroupement autour de ce grand oiseau blessé. Tous se félicitaient qu'il n'y ait pas eu de blessés lors de ce crash, et même vantaient les talents du pilote, qui sans un malencontreux pli du terrain aurait pu sauver son appareil. Sur les trois clichés en ma possession, on localise parfaitement le pré où il s'est posé, derrière la villa Beau Site, à l'emplacement actuel du centre médical Régina qui ne fut construit qu'en 1929. Cet appareil avait des proportions gigantesques, jugez plutôt :
Envergure : 22,85 m,
Hauteur : 3,30 m,
Longueur : 12,02 m
Surface portante : 97 m^2,
Masse à vide : 1815 kg,
Masse totale : 3116 kg



Le poids de ce monstre était dérisoire, puisque composé d'une simple ossature bois entoilée. C'est de là que vient l'expression : casser du bois, lorsqu'un appareil s'écrasait au sol. Cet avion, construit à la hâte, ne fut mis en service que dans les dernières semaines de la première guerre mondiale. En novembre 1918, on n'en comptait que 45 exemplaires. C'était « un bombardier à ficelles », capable de transporter des charges bien modestes (500 kg maxi). Mais c'était déjà mieux que les temps héroïques, où l'observateur embarqué derrière le pilote, dans un frêle monoplan, jetait par-dessus bord de petits obus munis de percuteurs spéciaux ! Il était équipé de 2 moteurs Salmson de 230 HP, relativement fiables, mais étant donné son envergure folle, il était lent, (160 km/h et ne montait à 2000 mètres qu'en 16 mn), donc vulnérable, incapable d'échapper à la chasse et à la défense antiaérienne adverse. Il fut donc affecté aux bombardements nocturnes, s'en prenant aux voies ferrées de l'adversaire et à ses centres de ravitaillement, et encore quand les conditions atmosphériques permettaient de mener les missions à bonne fin.





Sur le nez de l'appareil, on distingue nettement l'insigne de l'escadrille à laquelle il appartenait à la fin de la guerre. Ce dessin représente une chauve-souris noire de face sur un disque jaune, emblème tout trouvé pour « l'escadrille de bombardement de nuit n° 137 ».

Dans l'épopée de ces 5 pilotes et mécaniciens, ce qui interpelle, c'est le côté rudimentaire et peu per-

VB-137



L'insigne de l'escadrille n° 137 consistait en une chauve-souris noire de face sur un disque jaune.

formants des instruments de vol, obligeant l'équipage à piloter à vue. Quelle époque, où il fallait « naviguer au cap », c'est-à-dire à la boussole, mais aussi tout simplement suivre les fleuves ou les voies de chemin de fer pour se diriger. Fernand Raynaud, dans l'un de ses sketchs, disait « *pas les voies ferrées, parce qu'il y a des tunnels !* »

En automne, quand le brouillard s'installe sur la Saône, on n'y voit plus goutte, et nos 5 aviateurs n'ont eu comme choix que de s'élever au-dessus de cette purée de pois, et de rejoindre notre station climatique sans brouillard !

Le *Journal de l'Ain*, dans son édition du 31 octobre1924, évoque « La fin de l'avion » : « *Nous avons parlé, dans notre dernier numéro, de l'atterrissage avec assez de dommages, d'un avion militaire Farman, qui s'était égaré.*

Cet avion ayant été jugé irréparable, une équipe spéciale de mécaniciens venus de Bron, a démonté et emporté ce qu'il y avait de réparable et lundi soir, cette équipe a brûlé sur place la carcasse du grand oiseau ».

Sources
Archives départementales de l'Ain, *Avions, toute l'aéronautique et son histoire* n°1 mars 1993, *les unités de l'armée de l'air*, service historique de l'armée de l'air, *un siècle d'Ambérieu aviation,* Georges Martin.

Notes
(1) Déjà en 1914, la coupe Michelin récompensait le vainqueur d'un tour de France en 16 étapes avec escales obligatoires

Or, peu de temps avant la lecture de cet article, j'avais eu la surprise en visitant une maison ancienne, d'y découvrir une grande hélice.

Bipale, en bois, elle ressemblait fort, m'a-t-il semblé, à celles qui équipaient le bombardier Farman bimoteur.

Sur les photos qui illustrent l'histoire du crash d'octobre 1924, l'hélice du moteur droit est brisée mais je me prends à espérer que l'hélice gauche était en position horizontale au moment du crash et a été récupérée intacte par un chasseur de souvenirs.

Se pourrait-il que ce soit celle qui, depuis bientôt cent ans, accumule la poussière dans un grenier non loin de là ?

Plusieurs années s'écouleront avant que je puisse, à nouveau, approcher cette hélice, la photographier et en mesurer les principales dimensions.

Se pose ensuite le difficile problème de l'identification.

Fort heureusement, un outil magique est à la disposition de tous les passionnés d'aviation !

Fondés par le -ô combien- regretté Philippe Ballarini- les Aéroforums constituent une véritable mine d'informations.

Dans la rubrique Technique, je dépose ma question avec quelques photos de l'hélice mystère et ne tarde pas à recevoir les premiers éléments de réponse.

Très rapidement, il est démontré que cette hélice ne peut pas être celle du Farman car :

- ses bords d'attaque ne sont pas blindés
- elle n'est pas laquée.

Honte à moi ! Comment n'ai-je pas remarqué ces détails ?

L'identification complète m'est ensuite donnée par M. P.M.Decombeix, du Musée Figeac.

Il s'agit d'une hélice propulsive de marque Régy série 212 n°410, montée sur avions Voisin LA à moteur Canton- Unné de 140 (Salmson M9).

Fabriquée en 1915, elle est en noyer et n'a, apparemment, pas eu d'autres usages entre 1914 et 1919.

Ses dimensions réglementaires sont les suivantes :

Longueur : 2,85 m

Pas : 1,45m

Largeur maximum des pales : 250 mm

Poids approximatif : 9,5 kg



Comme elle a été réparée au moins deux fois, ses dimensions actuelles sont légèrement inférieures.

Mon intuition n'était donc pas la bonne !

Ce n'est pas l'hélice gauche du malheureux Farman dont le vol s'est brutalement interrompu en octobre 1924 aux abords d'Hauteville-Lompnes.

C'est, beaucoup plus vraisemblablement, celle d'un avion Voisin LA, biplan, biplace, destiné à la formation et à l'entrainement des pilotes sur la base d'Ambérieu en Bugey, dotée à partir de l'année 1915 de ce type d'appareils.



Voisin LA

Photographie aimablement mise à notre disposition par M. Albin Denis

Réformée après plusieurs petits accrocs et réparations, l'hélice a dû être récupérée sur cette base par un amateur de souvenirs aéronautiques.

Ses propriétaires actuels ont, fort aimablement, accepté de me la céder pour la transférer au Musée de la SLHADA où Pierre Biard a, d'ores et déjà, commencé à en prendre le plus grand soin. Qu'ils en soient chaleureusement remerciés ainsi que MM Y. Cruiziat et Bourquin de l'Association Le Dreffia et, bien sûr, M. P.M.Decombeix du Musée Ratier.



L'hélice récupérée et déjà entourée d'une partie de l'équipe SLHADA dont Pierre Biard (2e à gauche) ainsi que notre « dénicheur » Roland Françon (à droite de l'hélice)

Un pilote de l'aéronavale entre au musée

Pierre Biard

Bien qu'au milieu des terres, notre Aéromusée se voit enrichi par le prêt d'une tenue de vol d'un pilote de la Navale.

Grace à notre ami Eric Bihr, nous sommes entrés en contact avec le propriétaire de cette tenue, portée dans les années 1978-1982 sur Super-Etendard par le Capitaine de vaisseau (Colonel AA) Robert Feuilloy.

Ramenée de l'Aveyron, elle est présentée par nos soins, dans le respect de la carrière bien remplie de Monsieur Feuilloy.



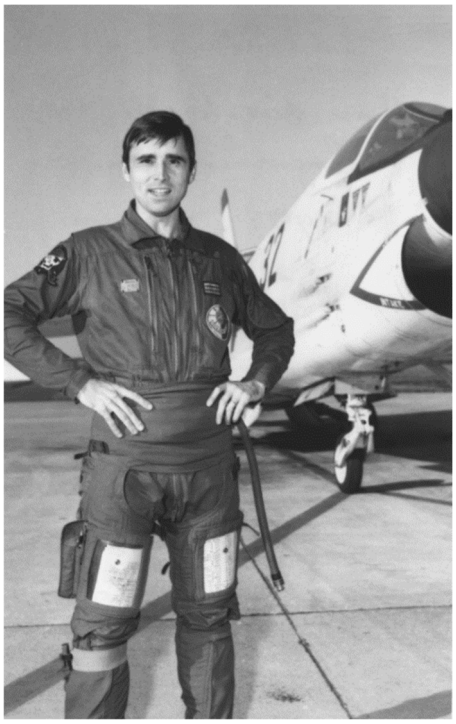


Entré à l'Ecole Navale en 1964, il suivra les courts de pilote dans l'Armée de l'Air à Salon et à Tours où il sera breveté en juin 1969

Puis ce sera une qualification à l'appontage en fin 1969 sur Fouga CM 175 Zéphyr à bord de l'Arromanches,



Il est affecté en Flottille en 1970 sur les porte-avions Clémenceau et Foch



De 1975-77, il volera comme pilote en échange dans l'US. Navy sur A-7B Corsair II

À bord du porte-avions USS. John F. Kennedy.



Officier en second (1978) puis Commandant (1980-82) de la Flottille 11 F, première flottille équipée de Super Etendard. Également sur le Clémenceau et le Foch

Comme Commandant de flottille, il met en service l'arme nucléaire tactique sur Super Etendard, développe les tactiques d'emploi de dispositifs d'assaut utilisant l'AN-52 et les missiles antinavires Exocet.

Il effectuera le premier appontage de nuit d'un Super Etendard en janvier 1980,



Robert Feuilloy au centre

Totalisant 3.340 heures de pilotage dont 580 de nuit et 655 appontages dont 174 de nuit (Crusader, Corsair II et Super Etendard), dépassant le record d'appontages de l'histoire de l'aviation embarquée, qui depuis 22 ans appartenaient au vice-amiral Mosneron Dupin, avec 611 appontages, nous précisant que son propre record est dépassé depuis.

Stagiaire à l'Ecole supérieur de guerre navale en 1982-83 et au cours supérieur interarmées en 1983-84.

Chef du groupement Opérations du porte-avions Foch 1984-87, puis commandant de l'aviso-escorteur Protet 1987-88 basé à Djibouti.

Affecté en 1988 à l'état-major de la Marine, division matériel, il est officier de programme

du **porte-avions Charles de Gaulle.**

Après un retard de 2 ans et demi et le décalage dans le financement du porte-avions, alors que récemment promu capitaine de vaisseau, il quitte la Marine.

Pendant six mois employé chez Electronique Serge Dassault (ESD), il entre à la Sagem en 1990 en tant que responsable de zone export au sein de la Direction des affaires internationales de la division Défense.

La mission est de placer la société dans les meilleures conditions pour emporter des marchés internationaux : il sera nommé directeur régional en 2004.

Historien amateur de l'Aéronautique Navale depuis 40 ans, il prend un vif intérêt dès 1970 pour l'histoire des formations dans lesquelles il est affecté, ainsi qu'à l'ensemble de l'Aéronautique Navale, puis à celle de l'Armée de l'Air, de l'US Navy et de la Fleet air arm britannique.

Sollicité par l'amiral Guirec Doniol, fondateur de l'Association pour la recherche de Documentation de l'Histoire de l'Aéronautique Navale (ARDHAN), il en est le secrétaire général depuis vingt-huit ans.

Co-auteur de livres et articles sur l'Aéronautique Navale, il participe à la rédaction et à la gestation d'une trentaine de livres et d'une vingtaine de cahiers édités par l'association : celle-ci comptant 725 membres.

Il sera à l'Académie de l'Air et de l'Espace en 2005, comme titulaire à la section d'Histoire, Lettres et Arts.

Eric Bihr et moi-même vous remercions, Monsieur Feuilloy, pour le prêt de cette tenue, pour votre accueil et celui de votre épouse, dont nous avons été très sensible.

Votre tenue enrichira grandement le musée de la SLHADA.



Porte-avions Charles de Gaulle

VIE et MORT d'un SOUS-LIEUTENANT RADIO du GROUPE de BOMBARDEMENT I/9 « GASCOGNE »

Marc TOUAILLES

1913-1945

Né le 10 juillet 1913 à Vire-sur-Lot, Marc Touailles s'engage le 17 novembre 1932 à Cahors.

Il est affecté à la BA de Nancy Malzéville où il sert comme radiotélégraphiste embarqué au régiment 21.

Les évènements du printemps 1940 l'amènent en AFN.

Au 23 octobre 1940, il totalise 1013 heures de vol dont 13 en mission de guerre et est cité à l'ordre de la nation .

Mis en congé d'armistice le 1 février 1941 il continue d'exercer ses fonctions dans des organismes paramilitaires comme les Services des Liaisons Aériennes.



L'arrivée des anglo-américains après le 8 novembre 1942 lui permet, à partir du 1 juillet 1943, d'intégrer à nouveau le I/9 comme combattant, sur du matériel américain , en particulier le B 26 « Marauder ».

A son bord , il participe aux bombardements, à partir de la Sardaigne, sur le nord de l'Italie et le Sud de la France. Il est nommé sous-lieutenant le 1 août 1944.

Après le débarquement du 15 août en Provence le groupe s'installe à Istres et Marignane. C'est de cette base qu'il s'envole le 5 septembre pour une mission qui lui sera fatale.

Il a alors atteint 2000 h de vol. A titre posthume, il est nommé chevalier de la légion d'honneur le 5 février 1945.



Histoire reconstituée grâce aux souvenirs et documents de la famille Botte-Touailles que je remercie vivement.

Pierre LUSSIGNOL

Autres sources

- www.memorialgenweb-orgmemorial3
- https://www.passionair1940
- Camargue insolite over.blog
- Sudwall.superforum.fr

HISTORIQUE du GB I/19

1919-1939 : LE TEMPS DE PAIX

1919 : à MALZEVILLE(Nancy), le 21ème régiment d'aviation naît de la fusion des GB 1 et 7 de la Grande Guerre.

1934 : le 3ème groupe déménage à MERIGNAC (Bordeaux) et devient le GB I/19. Il participe à des manœuvres, des défilés et des vols de nuit sur Bloch 210 ou Potez 25.

1939-1940 : LA PREPARATION A LA GUERRE EN AFN

1939 : à ORAN, KSAR-EL-SOUK (Maroc), SETIF, KALAA-DJERDA (Tunisie), le I/9 s'entraîne au tir, au pilotage sans visibilité et surveille la frontière tuniso-libyenne.

1940 : à MEDIOUNA (Casablanca), CAZAUX-TOULOUSE, le I/9 s'accoutume au Douglas DB7 acheté aux Etats-Unis.

20 mai : à MEDIOUNA (Casablanca) - MAISON BLANCHE (Alger), stationnement du I/9.



mai-juin 1940 : la CAMPAGNE de FRANCE

Après un court passage à CAZAUX pour régler les armes et camoufler les appareils, le I/9 gagne des terrains à l'est de Paris pour intervenir au nord de la capitale. Le recul puis la dislocation des forces terrestres entraînent le repli en AFN .

21 mai : MAISON-BLANCHE puis MARIGNANE

22 et 23 mai : CAZAUX

24 au 31 mai: DANVILLE (Evreux)

(dont une mission au départ d'ORLY)

2 au 10 juin : BLEVILLE (Le Havre)

11 au 15 juin : LISSAY-LOCHY (Bourges)

16 Juin : AGEN

17 juin : SOUK-EL-ARBA (Tunisie)



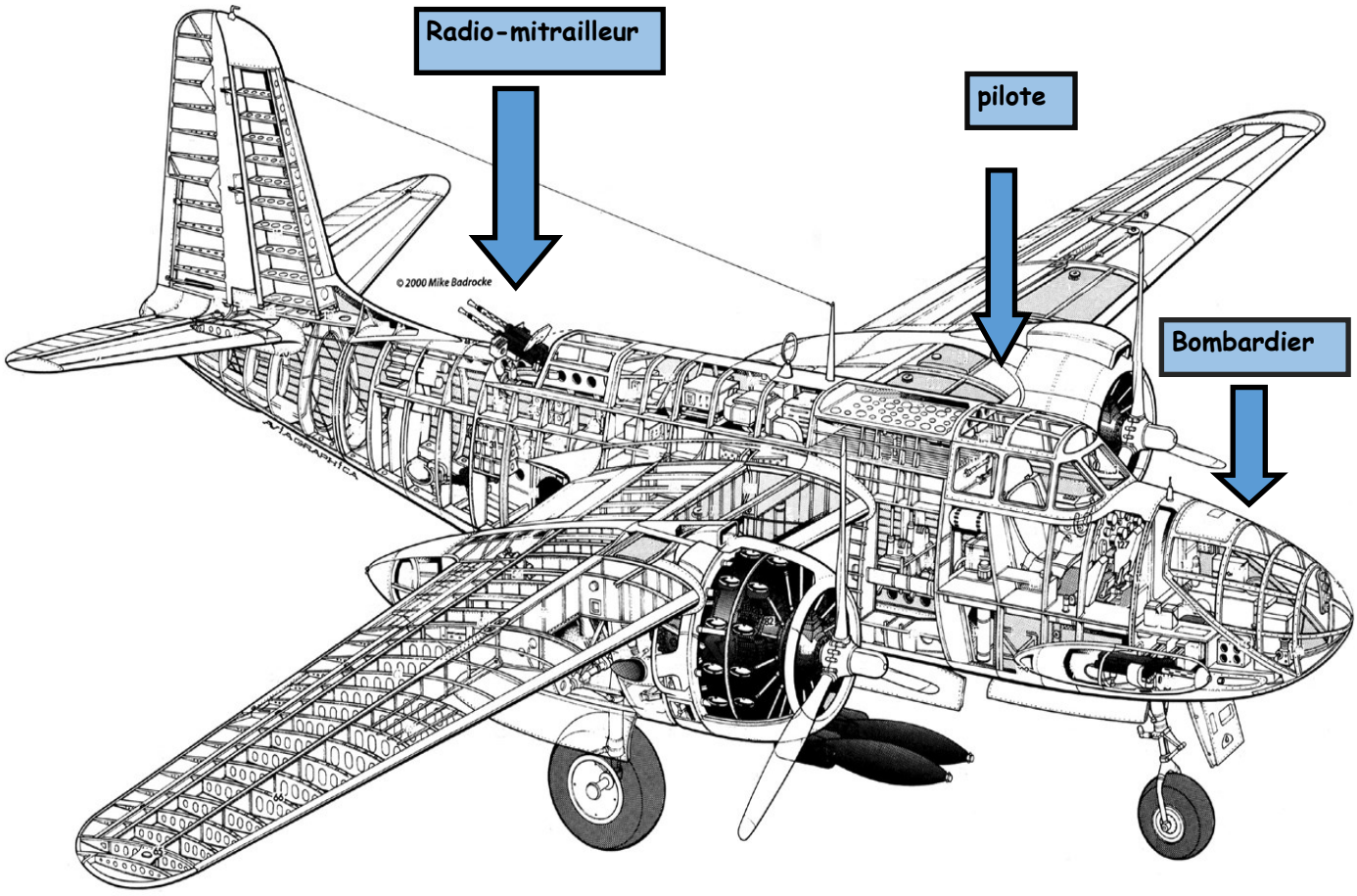
DESCRIPTION D'UNE MISSION

L'objectif est soit des buts fixes (ponts, carrefours, batteries de canons, concentrations de troupes) soit mobiles (convois). La formation est de 4 à 6 appareils.

L'équipage de chacun se compose de 3 personnes : pilote, chef de bord, bombardier et radio –mitrailleur qui assure liaison air-sol et défense du secteur arrière.

Le chargement est composé de bombes de 10, 50 et 100 kg jusqu'à un total de 720 kg, lâchées entre 100 et 1000 m.

Grains météo, défense anti-aérienne lourde et légère généralement très dense et aucune couverture de chasse font qualifier ces missions, de « sacrifice», par le personnel navigant .



BILAN

21 tonnes de bombes larguées en 14 missions de guerre (dont une de reconnaissance au départ d'ORLY) durée moyenne d'une sortie : 1 H 30.

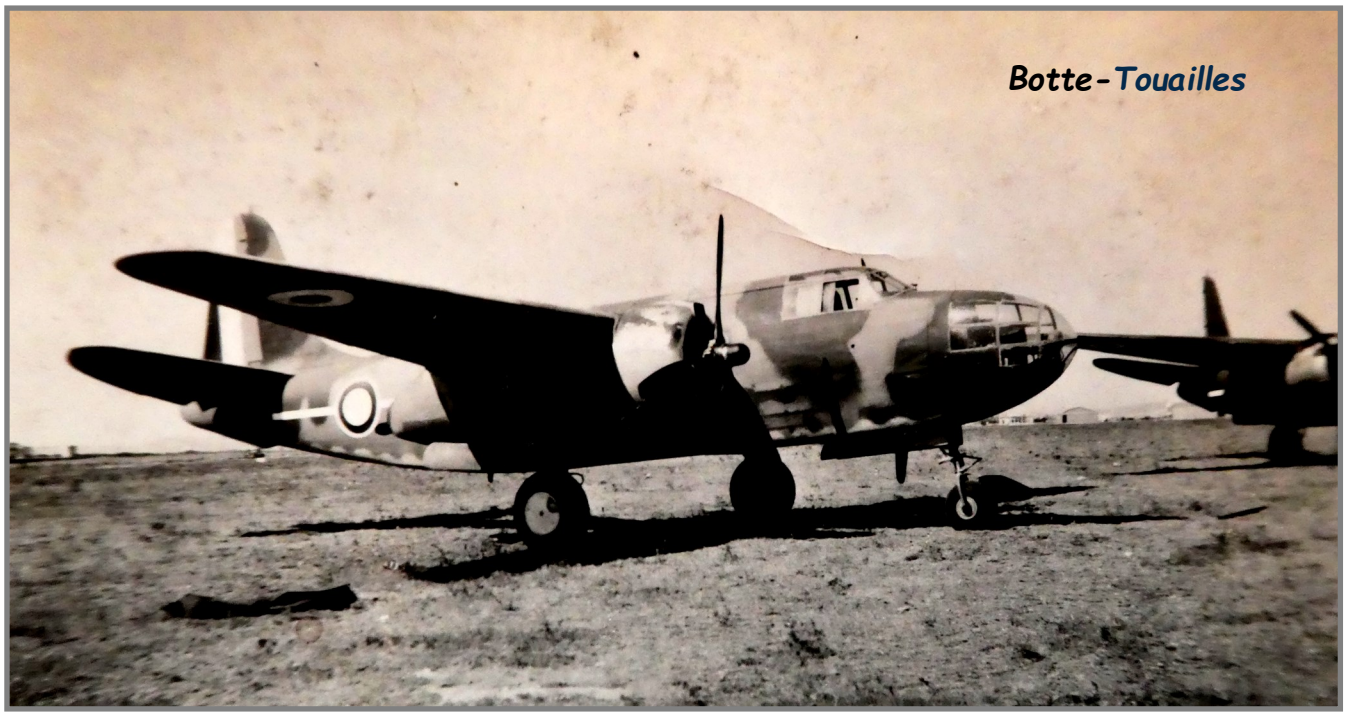
Sur 17 officiers – 52 sous-officiers – 15 hommes du rang :

9 tués, 1 prisonnier, 2 blessés.

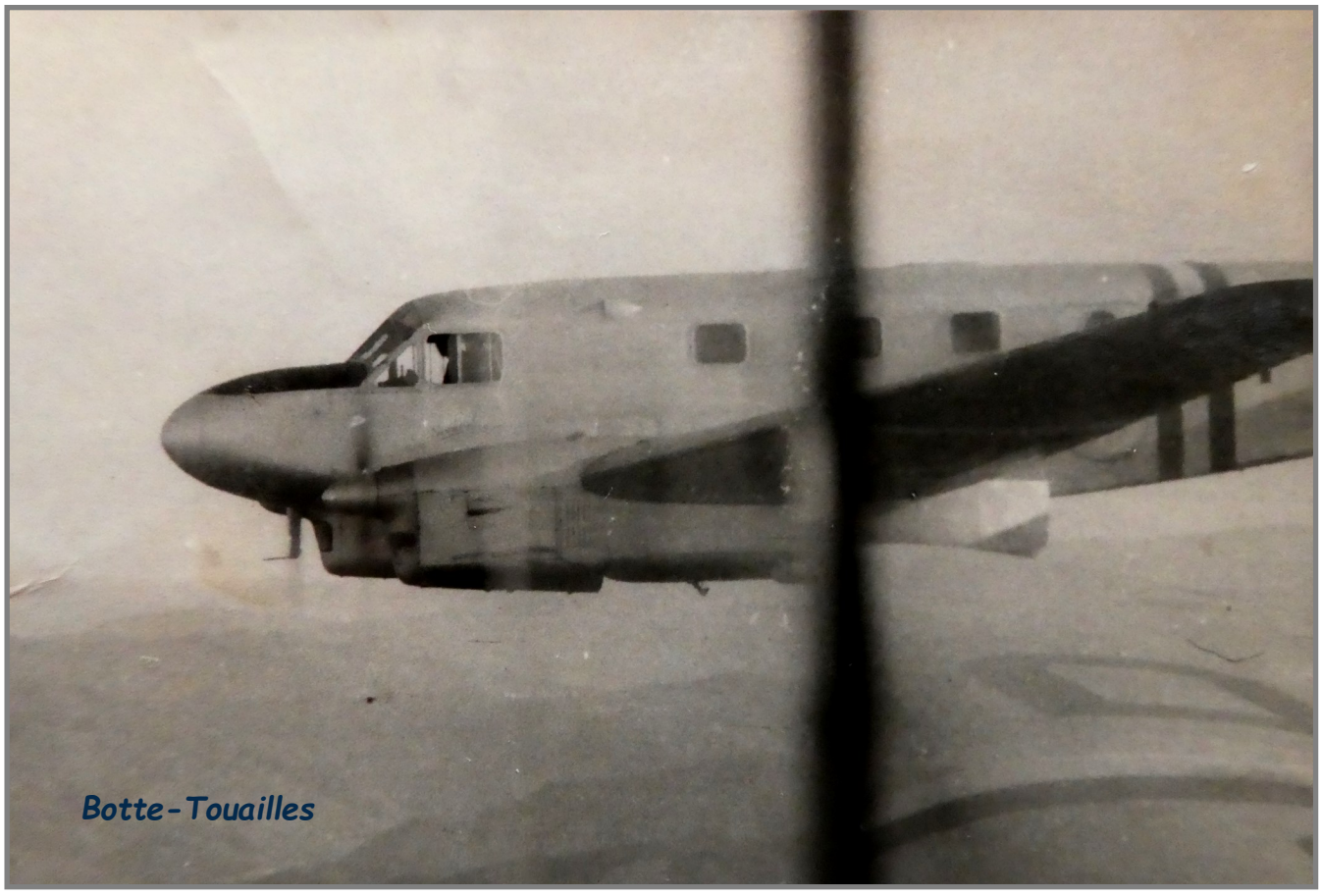
Sur 12 appareils : (6-18-18-20-30-31-33-41-42-43-44-46).

2 sont abattus par la chasse, 1 par l'artillerie anti-aérienne,

2 sont portés disparus et 3 endommagés.



Bombardier de fabrication américaine Douglas DB 7 Boston
en service d'avril 1940 à février 1944 .



Caudron 445 « Goéland » bimoteur de liaison et de transport léger

LES EQUIPAGES











L'ACTIVITE en AFN et SARDAIGNE

Juillet 1940 à novembre 1942 : VIE AU RALENTI EN AFN

Stationné à BLIDA le I/9, dès le 1 septembre, est en alerte contre les éventuels envahisseurs. L'action contre Gibraltar n'aura pas lieu et celle contre le débarquement anglo-américain du 9 novembre très réduite.

Décembre 1942 à avril 1945 : FORMATION SUR MATERIEL AMERICAIN

A ROVIGO, COLOMB-BECHAR, CONSTANTINE, SETIF, avec d'autres groupes de bombardement le I/9 s'entraîne sur les Martin B 26 « Marauders» livrés par les Etats-Unis.

Mai1 944-mai 1945 : MISSIONS DE GUERRE

Depuis VILLACIDRO (Cagliari), ISTRES, BRON, SAINT-DIZIER le I/9 précède les combats



L'ACCIDENT DU 5 SEPTEMBRE 1944

Le 29 août 1944, le sous - lieutenant TOUAILLES reçoit l'ordre de se rendre d'Alger à Marseille récemment libérée.
Mission : remettre en état les aérodromes en France.
C'est dans ce cadre qu'il décolle de Marignane pour le Bourget le 5 septembre à 9 h15 avec du matériel radio.
A bord, en plus de lui-même et du pilote, embarquent à bord du Caudron «Goéland» deux passagers, un lieutenant-colonel et un sergent. Atterrissage à 10h30 à Istres pour faire le plein car en raison d'une météo défavorable, le Massif Central sera contourné par l'ouest. L'équipage profite de la présence des mécaniciens américains pour signaler un bruit anormal au roulement. Ceux-ci ne décèlent rien .

Nouveau décollage à 11h30 en légère surcharge. Dix minutes pus tard au-dessus du Rhône , bruit sec et fortes vibrations sur le moteur gauche qui émet une épaisse fumée blanche. Le pilote met l'hélice en drapeau et fait demi-tour pour regagner Istres. Mais l'appareil descend trop vite, au-dessus d'un sol rendu impraticable à l'atterrissage. En effet , les Allemands ont fait ériger sur toute la plaine de la Crau des pyramides de pierres. Un endroit dégagé apparaît. Le pilote s'y pose.

Dès le toucher des roues, c'est l'explosion. Le réservoir s'enflamme. Les 3 passagers, puis le pilote évacuent par la porte arrière. Ils ne peuvent parcourir que quelques mètres avant d'être victimes de nouvelles explosions. Ce sont des mines anti-personnel placées à 10 cm du sol et reliées par des fils de fer à des piquets fixes. Le pilote, le moins blessé, trouvera un téléphone dans une usine à 5 km pour alerter la gendarmerie de St Martin de Crau. Après brancardage, une ambulance conduit les blessés à l'hôpital d'Arles. Le surlendemain ils sont transférés à Marseille pour être opérés de leurs blessures, fractures et brûlures .

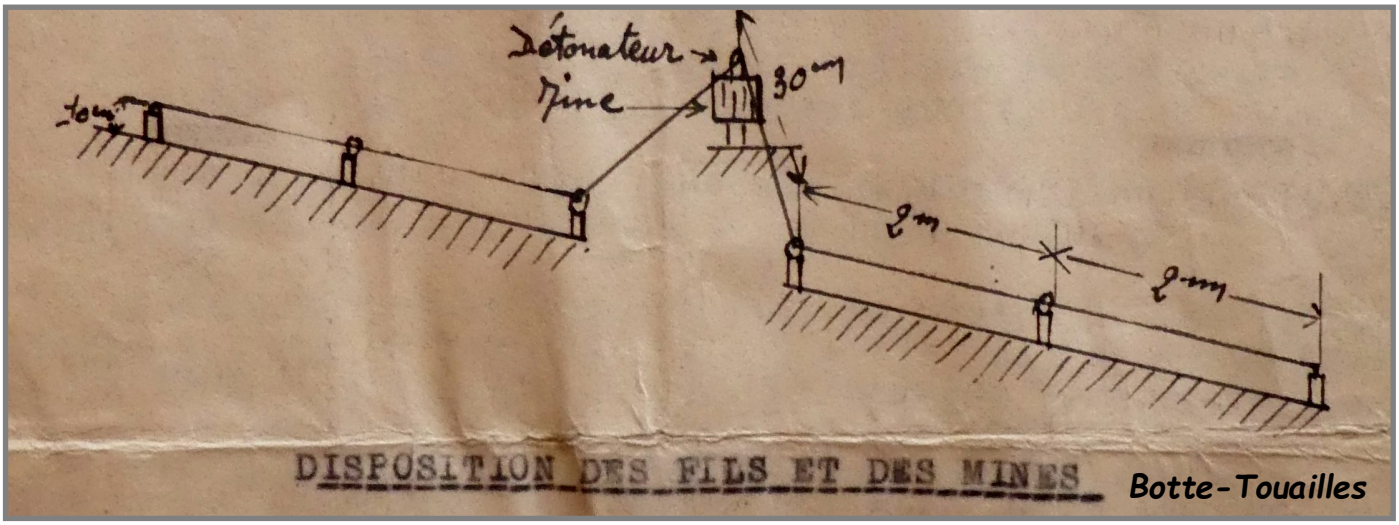
Le SLt Touailles, la moelle épinière sectionnée, ne survivra que quelques mois. Il décèdera à Alger à l'hôpital Maillot, le 3 septembre 1945. Ses funérailles auront lieu à Vire sa ville natale en 1949.



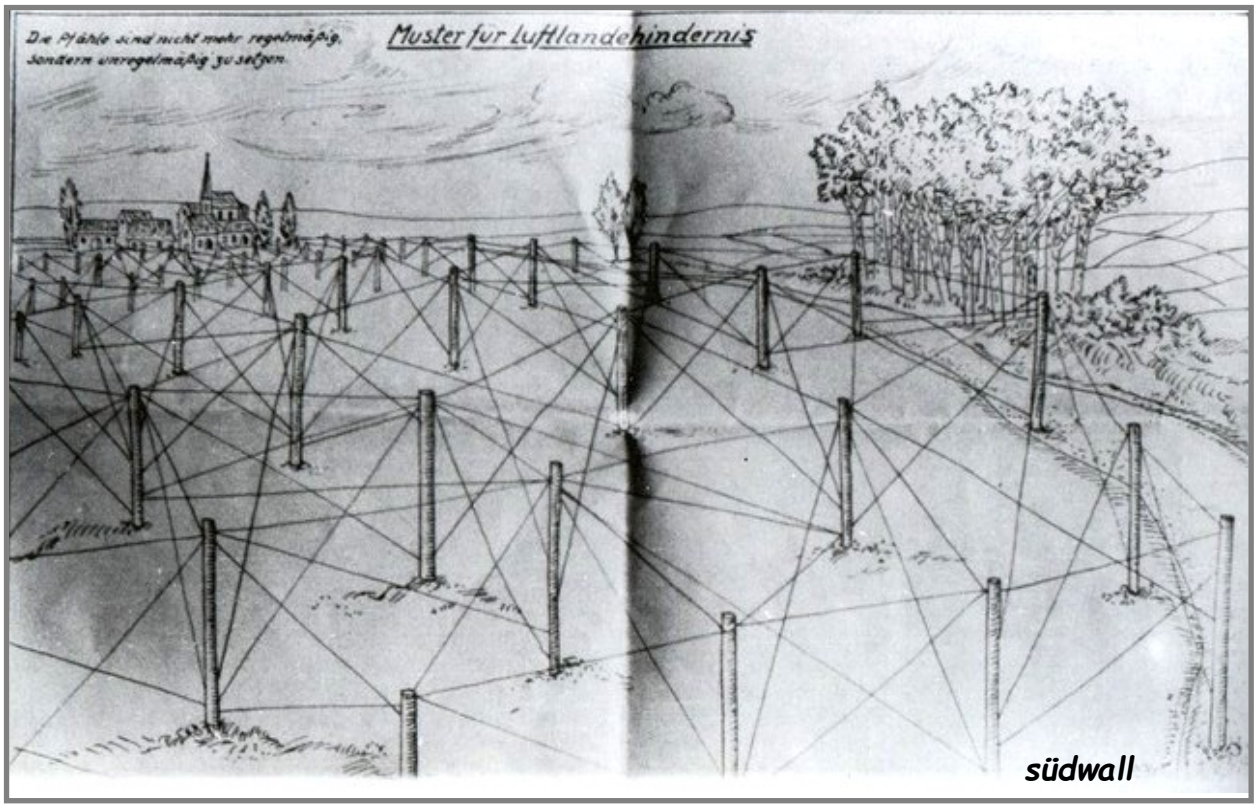
Le PIEGEAGE des TERRAINS

C'était une pratique des allemands que d'empêcher l'usage de potentiels terrains d'atterrissage ou de décollage par des obstacles divers. Le but est d'éviter toute opération aéroportée, soit le dépôt ou l'enlèvement d'agents de liaison pour la Résistance, soit le posé de troupes par des planeurs ou des parachutes. Ils consistent, selon la nature du sol, en tranchées, tas de pierre ou piquets, travaux réalisés, bien entendu, par la population locale, paysanne en particulier. Le piégeage par les mines anti-personnel placées à un mètre du sol est un raffinement supplémentaire.

Dans le cas de l'accident dont furent victimes les passagers du Goéland, ce champ de tas de pierre et de mines, comme la presque totalité de la Crau, était connu des locaux mais pas de l'autorité militaire installée depuis peu (Marseille n'a été libérée que le 28 août).



DISPOSITION DES FILS ET DES MINES **Botte-Touailles**

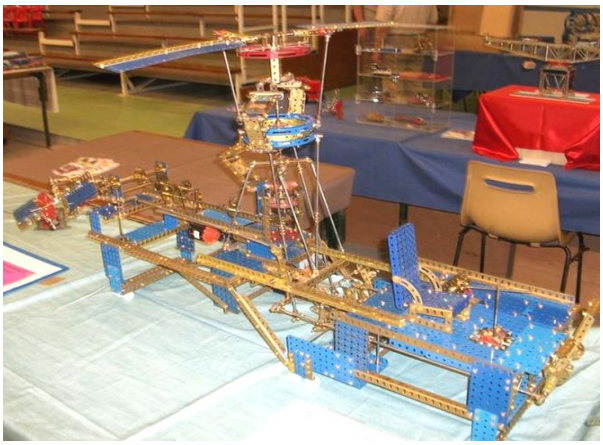


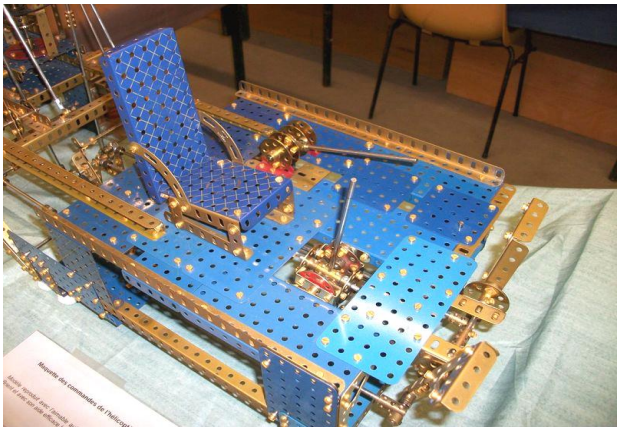
südwall

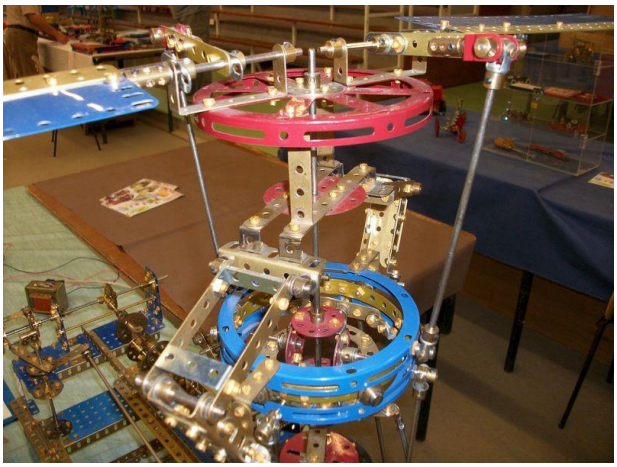
MECANO INSOLITE

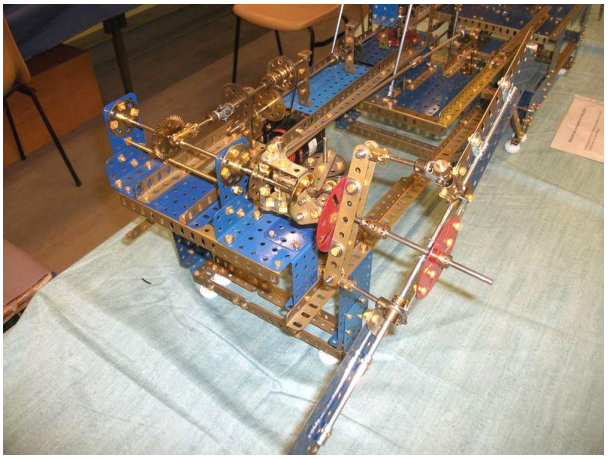
Yves Boël

Cet ancien jeu Meccano aux pièces métalliques perforées et boulons de 4mm, reste de mode et de plus, bien pratique pour expliquer le mécanisme entre autres, de l'hélico





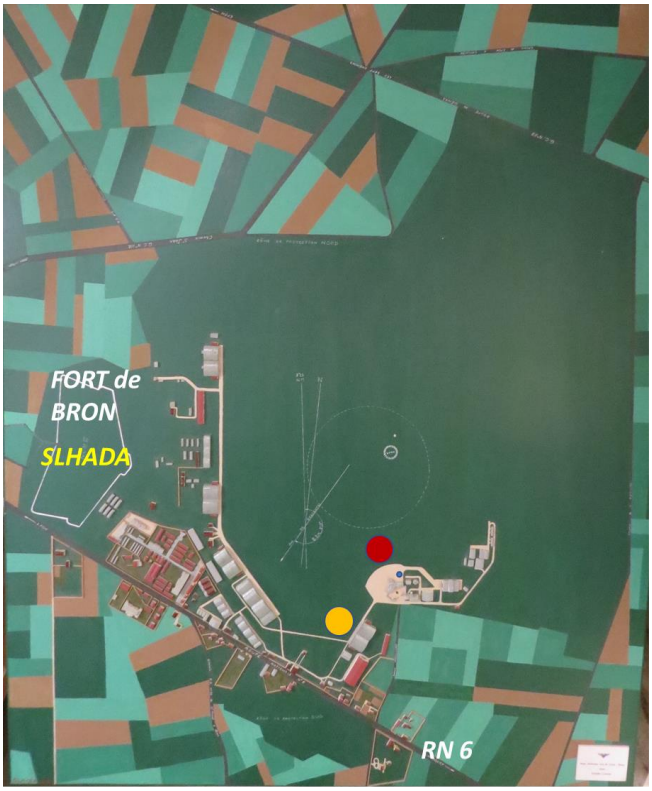




Le poste de pilotage

le pas collectif et les gaz, pour 395 t/mn par le levier sur le côté gauche du siège-pilote, pour l'altitude, et le **pas cyclique** par le maniement du manche placé au milieu, pour la direction ainsi que la variation du pas de l'hélice anti-couple par le palonnier, pour l'orientation du fuselage, en direction.

La maquette peut même être animée par un petit moteur électrique à variation continue de vitesse.
(Vu lors d'une exposition sur les irréductibles mécanophiles)





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



BRON 1939
La BASE et le PORT AERIEN

Association loi 1901, fondée en 1986

Siège social : Maison des sociétés, Square Grimma, 69500 BRON
http://www.slhada.fr
contactslhadabron69500@gmail.com
Facebook : Aérolyon-slhada

Impression aux bons soins du service Reproduction de la Mairie de BRON.

Composition du Bureau

Président :	Jacques BAILLET
Vice-président :	Pierre LUSSIGNOL
Secrétaire Général :	Rodolphe PELLETANT
Trésorier :	Guy DROZ
Aéromusée :	Pierre BIARD

Chargés de Mission

Adhérents - Abonnements :	Suzanne LAURENCOT
Bibliothèque :	Christian BELLET
Communication-Tableau de Bord :	Yves BOEL
Siite 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