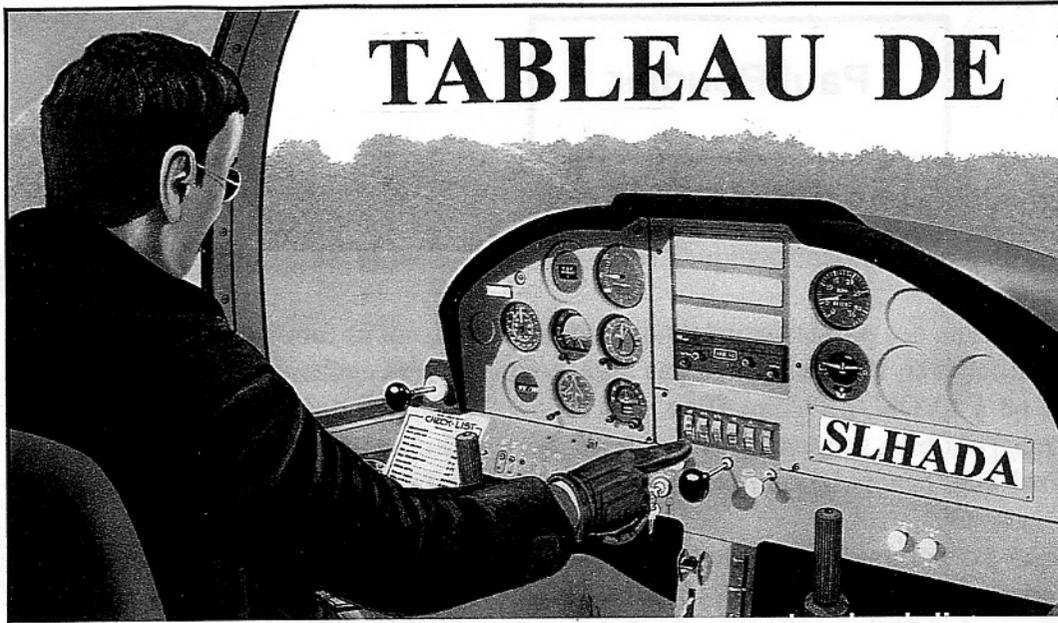


TABLEAU DE BORD



N° 11
JANVIER
2005

Bulletin d'Information, de Communication et d'Expression
des Membres

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

Siège Social - SLHADA - 14 bis rue Martin - 69500 BRON

Editorial

L'année commémorative qui s'achève souligne, à l'envi, l'importance de l'Histoire, mais aussi le rôle croissant de la mémoire collective dans la société contemporaine. Force est pourtant de relever, face à l'état du monde, qu'elles n'inspirent guère la sagesse à la déraison immémoriale du genre humain et de rappeler que rien n'est jamais acquis à l'homme.

La SLHADA a, depuis sa création en 1986, écrit et rassemblé les pages glorieuses et injustement méconnues de l'histoire aéronautique lyonnaise et de sa région. La notoriété de notre association n'est que la légitime contrepartie du sérieux, du désintéressement et de la fidélité de ses membres.

Pourtant, certains semblent encore découvrir le passé aéronautique de la région et ambitionnent de « fédérer », au sein de structures aux contours nébuleux, les associations s'intéressant à l'histoire et au patrimoine aéronautique de notre région. La vigilance est donc à l'ordre du jour face aux miroirs aux alouettes et aux filles de l'air.

Il convient, dès lors, de préserver notre originalité, notre identité et notre autonomie car d'autres rendez-vous historiques nous attendent : le prochain centenaire de l'aviation à Lyon, pour n'en citer qu'un seul.

Nous remercions la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon d'assurer la pérennité de nos activités en nous accueillant dans des locaux mieux adaptés à celles-ci et voisines du tarmac, notre terre d'élection.

Joyeuses Fêtes de fin d'année !

Le Président,
Jacques BAILLET

Paul Boudier

Nous l'avons appris il y a seulement quelques semaines, mais c'est le 24 octobre 2003 qu'est décédé à Antibes (06) Paul Boudier.

Paul Boudier n'était pas de ces professionnels qui se mettent en avant et font l'actualité. Il a fait l'actualité bien contre son gré d'ailleurs en 1955 et il ne l'a pas faite, contre son gré également en 1952.

Paul Boudier était né à LYON, à l'Hôtel Dieu le 4 février 1919. Son enfance et sa jeunesse, passées à Bron et à Villeurbanne, l'ont bien souvent amené au bord des aérodromes de la région lyonnaise et à Bron en particulier. C'est ainsi que, bénéficiant du grand élan de l'Aviation Populaire, il fait un stage de pilotage de début à Bron.

Définitivement piqué par la mouche, il entre à l'école de l'Air de Salon en 1937. A peine formé, le voilà lancé dans les opérations de guerre entre 1940 et 1943 au groupe des Cigognes. Son groupe, rebaptisé II/5 "La Fayette", traverse la Méditerranée avec des P-36 aux moteurs peu fiables, sans Mae-West, sans dinghy et avec comme carte une page découpée d'un Atlas géographique. Basé à Oran il raccompagne un beau jour des avions Anglais sur leur porte-avions et les voit redécoller pour attaquer Mers-el Kebir dans le but d'empêcher la flotte de combat française de tomber dans le giron Allemand. Selon lui cet épisode aura un effet catastrophique sur une cinquantaine de pilotes de chasse, Officier et Sous-Officiers, qui souhaitaient alors rejoindre l'Angleterre.

15 jours après le débarquement des Américains en AFN, le La Fayette est rééquipé avec des P-40 par la volonté d'un général qui combattait au groupe pendant la Grande Guerre. C'est dans ces circonstances que Boudier rencontre Le Cdt Kostia Rozanoff qui commande le groupe et aura une influence certaine sur sa carrière.

Puis il part en Palestine, revient en AFN et participe à la campagne d'Italie du nord avant de rentrer en France en 1945 avec le Groupe Auvergne sur P-47.

On lui propose alors un poste d'Etat-Major ou une préparation au concours d'entrée à l'école de Guerre. Il est reçu et passe ainsi 6 mois à Paris dans les dures conditions de logement qui sont celles de l'après-guerre. Au hasard d'une rencontre lors d'un voyage en train, il apprend que 4 places sont offertes à la France pour des stages de pilotes d'essais à Boscombe Down en Angleterre. Notre homme postule mais finalement une seule place est attribuée et c'est Jacques Guignard (Espadon, Trident, Vautour et Concorde pour finir) qui en bénéficie. Sur la recommandation du Médecin Colonel Olivier il entre au CEV de Brétigny dirigé alors par l'IG Cambois et participe à la session de l'EPNER (Ecole du Personnel Navigant d'Essais et Réceptions) en 1948. Il a comme condisciple un certain Carpentier.

Au CEV commence donc sa seconde carrière. Il est affecté aux essais du Dassault MD 450 Ouragan. Avec cet avion il connaît le 2 mai 1950 un crash sans gravité dû à un blocage des trappes du train avant. Il vole sur quantité d'avions dont certains "exotiques" tels le Me-262 sur lequel il ne fait qu'un demi tour de piste avant de se poser d'urgence vent arrière, son cockpit étant envahi de fumée. Expliquant l'incident à Roger Receveau "Le" spécialiste du Me 262 et par ailleurs grand casseur d'avions, il s'entend répondre: *"Ah merde, j'avais oublié de te dire: c'est toujours comme ça quand on rentre le train maist ça passe au bout de trois minutes"*. Il n'y eut pas d'autre vol sur cet avion. Au cours de son passage au CEV il pilote entre autres: Espadon, Triton, Ouragan, Vampire, Météor, Martinet, So-95, So-30, Ju-52, Bl-161, Léo-45, P-63, P-47, B-26 et MS-730 avec lequel il se pose d'urgence en campagne après rupture d'une pale d'hélice, ainsi que toute une ribambelle de "trapanelles" issues du concours lancé par l'Etat pour équiper les Aéro-Clubs. Ce sera une autre source de fortes émotions.

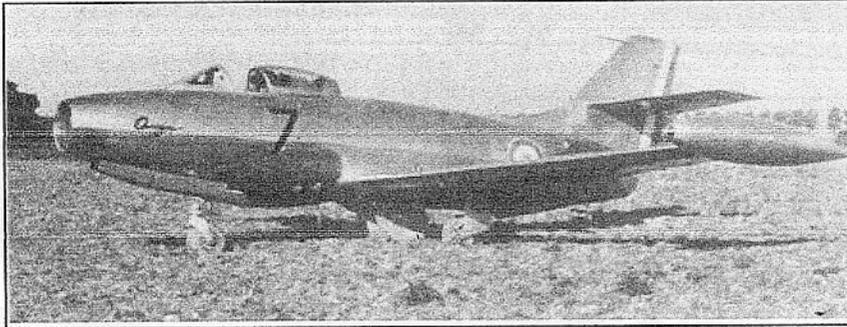
Au cours d'un bref détachement à l'Arsenal pour remplacer Modeste Vonner blessé et Decroo pas encore remis de son accident sur le VB-10, il fait 8 ou 9 vols sur le VG-90. Mais il met fin de lui même à l'expérience estimant que les équipes au sol sont pour le moins peu soucieuses des observations et suggestions faites par le pilote.

Toujours au CEV il rencontre Charles Monnier, dit Popoff (EPNER 1947) depuis son passage au Normandie - Niemen, qui part chez Dassault.

En 1950 Marcel Dassault, le Père Dassault comme il l'appelle avec beaucoup de respect et d'affection, le rencontre et lui dit de sa célèbre voix nasillarde qu'il imitait à la perfection: "*Alors Boudier vous venez chez moi. Je vous embauche*". On ne refuse pas une offre comme celle-ci et voici Paul Boudier chez Dassault qui devient l'adjoint de Rozanoff.

Rozanoff: Une personnalité affirmée et un caractère bien trempé. Capable "*de vous payer un gueuleton ou de vous foutre son poing dans la gueule*".

Chez Dassault il participe beaucoup aux essais des Ouragan de pré-série et en particulier ceux du N° 7 équipé d'un TAY. Par ailleurs, il s'intéresse de très près à ce dérivé tous terrains de l'Ouragan et baptisé "Barougan". Cet épisode lui donnera le goût des essais sur herbe puisqu'il deviendra le spécialiste maison de cet exercice avec l'Etendard IV puis les Communauté et Spirale.



L'Ouragan N° 7

Puis viennent les Mystère: Interviewé par mes soins en 1992, Boudier reste remarquablement discret sur cette période, se souvenant seulement que "*les Mystère, c'était l'affaire de Rozanoff. Monnier et moi, pendant ce temps on dépotait la pré-série des Ouragan*". Paul Boudier vole cependant sur Mystère II et garde "*en travers de la gorge*" jusqu'à sa disparition le fait qu'on n'ait pas voulu reconnaître que c'est un pilote Dassault qui a franchi pour la première fois le mur du son en France. L'honneur du premier Mach 1 fut attribué à Carpentier, du CEV, quelques jours après que les Américains ont montré aux Français comment faire pour orienter le "Bang".

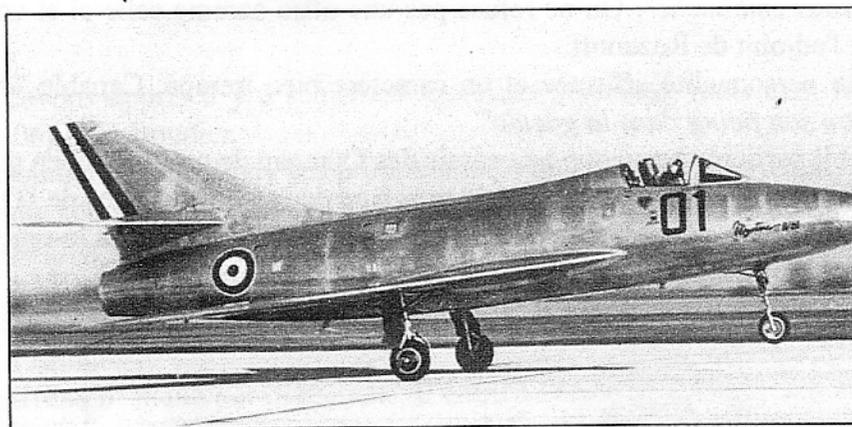
Puis vint le Mystère IV A. Rozanoff s'était tué le 3 avril 1954 à Villaroche en présentant à des officiels le Mystère IV B 01. Boudier fit les premiers vols de tous les avions de pré-série du IV A et prit la responsabilité des essais du type tandis que Gérard Muselli prenait en charge les IV B.



Le Mystère IV A 05

Enfin le 2 mars 1955, Boudier a la satisfaction de réaliser le premier vol d'un avion vraiment nouveau. Il s'agit du Super Mystère IV B 1 qui deviendra vite Super Mystère B 1 puis SMB1 et connaîtra le succès comme SMB2. Le B1 est un excellent avion, très performant en vitesse horizontale et en montée, grâce à son réacteur Rolls Royce Avon à post combustion. Hélas, la consigne est : voler français.

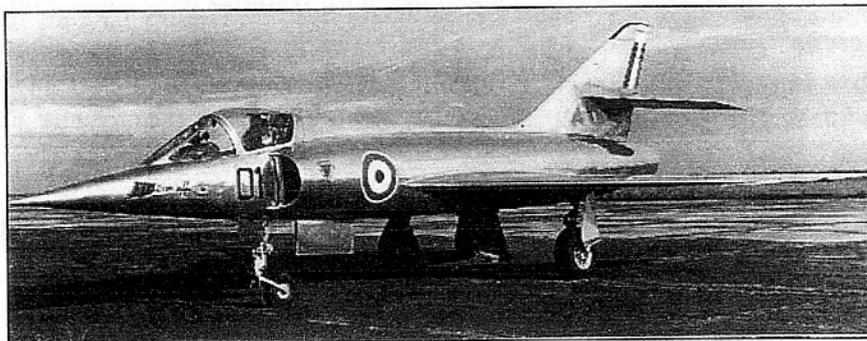
Et c'est le SMB2 qui sera construit en série avec un ATAR 101 G2 ou G3 moins puissant et plus lourd. L'avion sera sous motorisé et ses performances s'en ressentiront.



Le Super Mystère IV B1

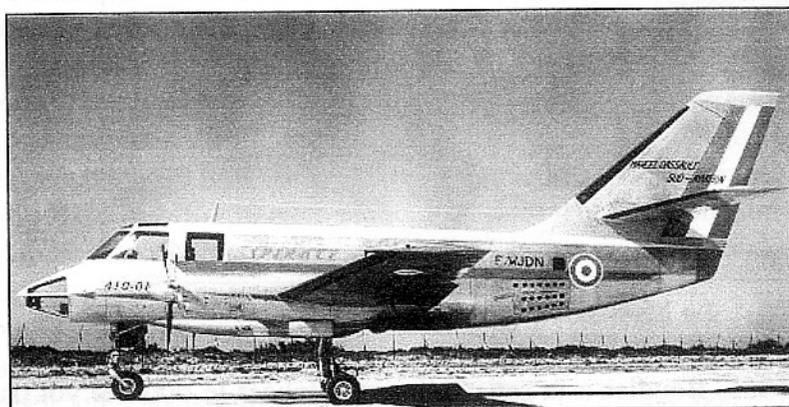
Le 3 mars, à son quatrième vol sur l'avion, Boudier passe le mur du son à l'horizontale. Aussitôt Marcel Dassault somme son pilote de revêtir sa tenue Armée de l'Air N°1 avec "*décorations pendantes*" et Boudier se retrouve en couverture de Jours de France, l'hebdomadaire du Patron.

Suit alors dans la carrière de Paul Boudier une période sur laquelle il ne s'étend pas, mais on devine que des différends se sont faits jour avec les directeurs des essais en vol de la maison à la succession de Rozanoff. Il semble que Boudier n'ait pas eu la reconnaissance à laquelle il pensait avoir droit. Il continua les essais avec en particulier le premier vol de l'Etendard II le 23 juillet 1956. En 1957, avec l'Etendard IV, il participe comme pilote maison au concours OTAN de chasseur léger que remporta le FIAT G-91.



L'Etendard II

On le retrouve ensuite aux essais des avions MD-410 Spirale et MD-415 Communauté qui sont en fait une même aile pour deux fuselages



Le MD 410-01 Spirale

Une anecdote montrant le professionnalisme du pilote d'essais qu'il était. Rentrant d'un vol de mesure de taux de roulis de l'Etendard IV il se retrouve manche bloqué en piqué au moment d'arrondir. Deux solutions: s'éjecter et perdre l'avion ou sauver l'avion et le ramener complet au sol. Le remède: simple. Il suffit de mettre un grand coup de gaz, ce qui a pour effet de faire remonter le nez. Atterrissage dur, gros effort des freins et tout est fini. Fini ? Non. Car Boudier reste sur son siège manche collé sur sa butée arrière tant que "la mécanique" n'a pas trouvé la cause. Elle se révèle être un écrou baladeur venu bloquer la timonerie de profondeur après la séance de voltige infligée à l'avion.

En 1962 nouveau virage. Boudier quitte Dassault et entre à Air Inter d'abord comme instructeur puis comme chef pilote chargé de l'étude des nouveaux matériels.

Il met en ligne les premiers avions de la compagnie. Il s'agit de 5 Vickers Viscount récupérés en fin de carrière à Air France, puis participe activement à la certification du système d'atterrissage tous temps sur Caravelle. Enfin, il a de nouveau l'occasion de travailler avec les équipes de Dassault, en particulier avec Jean Coureau, sur le programme Mercure.



Le Mercure



Paul BOUDIER

Le Mercure qui fit son premier vol en 1971 a été mis en ligne à Air Inter en 1974 soit à peine 3 ans plus tard ce qui constitue pour l'époque une jolie performance dont Boudier est très fier.

En 1975 Paul Boudier met fin à sa carrière. Il prend une retraite bien méritée à Antibes où j'ai eu le plaisir de passer une après midi en sa compagnie en 1992. Il avait cessé toute activité aéronautique disant que *"quand on a tout fait en aviation il vaut mieux faire du bateau que des tours de pistes en aéro-club"*

En 1955, Paul Boudier avait publié "Ils ont reconquis notre ciel" aux éditions Amiot-Dumont dans lequel il raconte quelques faits dans le domaine des essais en vol.

En 1957 il publiait aux éditions du Livre Contemporain en collaboration avec ces deux autres ténors des essais en vol que sont Léonard Bridgeman (Douglas Skyrocket et X-3) et Neville Duke (Hawker Hunter) un ouvrage qui reprend les pages principales des ouvrages précédemment écrits par les trois auteurs. Près de 40 ans plus tard, il avait eu la gentillesse de me dédicacer ce livre en me remerciant de faire en sorte *"que les efforts de certains ne tombent pas dans l'oubli"*. En rédigeant ce papier, ce soir, je pense servir leur mémoire, à ces "certains"

Avec Paul Boudier disparaît, encore, un de ces hommes qui contribuèrent au redressement de l'Aviation Française après la guerre. Nous lui devons beaucoup.

Yves Laurençot
le 21 mai 2004

Ceux qui nous ont quittés.

Monsieur Georges BOYER, notre bibliothécaire, nous a quittés le 6 avril 2004.

Nos adhérents, pour peu qu'ils fréquentent la bibliothèque, ont eu affaire avec cet homme discret, qui connaissait particulièrement bien l'histoire de l'aviation et les ouvrages retraçant les divers aspects de celle-ci.

Il était né le 22 juillet 1925 dans le quartier des Charpennes à Villeurbanne, et était entré très jeune en apprentissage aux Ateliers de Delle, route de Crémieu. Il fit carrière au sein de cette société pendant 44 ans, successivement ajusteur-fraiseur, dessinateur, puis projeteur.

Très jeune, il avait été attiré par l'aviation, et suivit les cours théoriques pour la pratique du vol à voile; mais les circonstances ne lui permirent pas, à son grand regret, de passer de la théorie à la pratique. Il aurait souhaité devenir mécanicien d'aviation, et garda tout au long de sa vie un intérêt pour tout ce qui avait trait à l'aviation. Pratiquant notamment le maquettisme, il fut d'ailleurs un des premiers adhérents du « Club de l'Air » de Bron, et rejoignit plus tard les rangs de la SLHADA.

Il avait également deux autres violons d'Ingres, la photographie qu'il pratiquait avec art, développant lui-même ses clichés, et participant à des expositions, ainsi qu'à l'histoire de Lyon, collectionnant les ouvrages traitant de ce sujet.

Nous conserverons de Georges BOYER, le souvenir vivace d'un homme qui nous était très proche, car il partageait notre passion commune, l'histoire de l'Aviation.

Daniel GERBE

Monsieur Michel FOURNIER

A l'issue d'un long combat contre une terrible maladie, notre ami Michel Fournier de Chassieu, s'est éteint à l'hôpital St Jean dans le 8^{ème} arrondissement de Lyon, le 31 août 2004. Il avait 64 ans.

Michel Fournier était, comme beaucoup d'entre nous, un passionné d'avions. Il aimait par dessus tout les avions à réaction militaires de toutes nationalités. Titulaire d'une carte de presse et d'une accréditation auprès du SIRPA Air, il avait su se construire un réseau de connaissances allant du jeune Lieutenant entrant en escadre, au Général chevronné qu'il avait connu Lieutenant. Il échangeait des photos avec un nombre considérable de correspondants dans le monde entier.

Il a été membre de SLHADA pendant plusieurs années et a laissé auprès de tous le souvenir d'un garçon très droit et d'une correction exemplaire.

Lors de notre réunion mensuelle de septembre, une minute de silence a été observée à sa mémoire.

A son épouse Geneviève, sa fille Alexandra ainsi qu'à sa maman, la SLHADA présente ses sincères condoléances.

Les collections aéronautiques régionales

Lors de notre dernière Assemblée Générale de janvier 2004, un adhérent a posé une question qui nous a paru mériter l'ouverture d'une nouvelle rubrique dans « Tableau de bord » : ***Où voir des exemplaires de ces appareils qui font l'objet de notre intérêt pour les Choses de l'Air ?***

Cette rubrique a donc pour objet de situer autour de Lyon tout d'abord, les lieux où l'on peut approcher, voir, admirer, photographier sous le bon angle, les avions exposés. Puis, au fil du temps, nous élargirons le cercle en essayant d'établir un panorama aussi complet que possible d'appareils préservés en exposition statique, ou remis en état de vol, en nous aidant d'informations glanées dans diverses revues aéronautiques (Aviasport, Fana, Trait d'Union etc), mais également en vous mettant à contribution. Si au cours d'un voyage, d'un déplacement, il vous arrive de voir sur un aérodrome un appareil intéressant, signalez le nous, afin de nous permettre de la mentionner dans le prochain numéro de « Tableau de Bord ». Les collections les plus importantes sont connues et parfaitement localisées, mais il suffit parfois d'un peu de curiosité pour découvrir un appareil peu connu du public, entretenu avec soin par son propriétaire. Nous nous efforcerons dans la mesure du possible de préciser, outre la localisation exacte, les jours et les heures où ces avions sont visibles.

Ce préambule développé, la collection d'aéronefs la plus proche de Lyon est celle des « **Ailes Anciennes de Corbas** » qui maintient en état de vol les appareils suivants :

- Morane-Saulnier MS 505 « Criquet » F-AZTB
 - Nord1203 « Norécrin » N° 160 F-BEUS
 - Max-Holste MH 1521 « Broussard » n°299 F-GHUO
 - Marcel Dassault MD 312 « Flamant » n° 189 F-AZVG
- Ceux-ci sont visibles le week-end, sur ce terrain de **Saint-Symphorien**, où est également basé l'aéro-club de Villeurbanne.

Sur l'aérodrome du **Bourget du Lac**, à côté de Chambéry, AIR-B Aviation fait voler deux impressionnants warbirds :

- le P 51 D « Mustang » Sériel 44-74506 F-AZJJ.
Il est baptisé « Miss Juliette » et sa décoration n'est pas inspirée par celle d'un avion utilisé en opération en 1944/1945.
- le Grumman F8F2 « Bearcat » F-AZRJ reproduit sur chacun de ses flancs, la décoration portée par un appareil codé J des Groupes I/22 et II/22 ayant utilisé ce type d'appareil en Indochine entre 1952 et 1955.

« L'Association pour la Sauvegarde des Avions de Chasse » basée à **Dijon-Longvic**, présidée par M.J.F. Poiteaux, fait voler en CNRAC, le Fouga Magister n° 435 F-AZZE

N'omettons pas de rappeler l'existence sur ce même terrain, de l'intéressant « Musée de la B.A 102 » créée par Bernard Regnier. Ce musée est inclus dans le périmètre de la base et est visitable chaque mercredi. Visites par groupes, soumises à autorisation préalable du Commandant de la B.A 102.

Il présente un siège éjectable, un cockpit de Mirage III E, des documents photographiques retraçant l'histoire de la base, et en extérieur, un Mystère IV, un Mirage III C, et un Mirage 2000.

L'Association « Les Vieilles Hélices du Pays de Montbéliard », qui est implantée sur l'aérodrome de **Montbéliard-Courcelles**, et présidée par M. Jean-Claude Miniggio, restaure, en état de vol, des aéronefs tout en « *préservant les traditions civiles et militaires des Ailes Françaises* » Sa flotte actuelle se compose :

- du MS 315 n° 350 F-AZHL à moteur en étoile Salmson 9 NC de 135 CV
- du NC 856 n° 25 F-AZHA (ex ALAT) à moteur Régnier 4LO4 de 135 CV
- du Piper PA 18/25 n° 18-20766 F-BNLR (ex ALAT)
- de l'avion de voltige Piel CP 750 A BERYL n° 14 F-PRBM

Le département de la Drôme abrite deux collections particulièrement intéressantes, à savoir « AERO-RETRO » sur l'aérodrome historique du **Creux de la Thine**, dont le Président, M. Martin est contrôleur aérien à Lyon-Saint-Exupéry. Si le P 51 Mustang « Jumpin'Jack », propriété de M. Bourret a été récemment vendu en Angleterre, on peut encore voir un « Skyraider » décoré aux couleurs de l'US Navy et différents avions légers, tels que Caudron « Luciole » Stampe SV4, Morane 230 et 315, Morane 500 « Criquet », Piper-Cub, Cessna L 19 et le dernier à avoir été restauré, un NC 853 aux couleurs de l'aéro-club d'Air-France.

Une des dernières acquisitions de l'association, est un Scottish Aviation « Bulldog », biplace côte à côte d'entraînement élémentaire à train fixe, qui porte toujours les couleurs blanche et rouge qui étaient les siennes lorsqu'il était en service dans le RAF.

Les appareils d' « Aéro-Rétro », tous en état de vol, sont visibles le week-end.

Sur l'aérodrome de **Montelimar-Ancône** est basée la très importante collection statique du « Musée Européen de la Chasse » qui présente Mystère IV, Fouga Magister, Vampire, Mig 21, Mig 23, Starfighter, et même une Caravelle. Récemment, la presse aéronautique a fait état de dissensions survenues au sein de l'équipe dirigeante. Souhaitons que celles-ci ne mettent pas en péril la pérennité de cette collection.....

L'entrée de ce musée est payante.

Chronique présentée par Daniel Gerbe.

Membres du Bureau

Président :	Jacques BAILLET	- Secrétaire Général :	Philippe BROCARD
Vice-Président Délégué :	Yves LAURENCOT	- Secrétaire Administratif :	Jacques MOULIN
Secrétaire général :	Philippe BROCARD		
Bibliothèque :	Daniel GERBE et Pierre LUSSIGNOL		

Contacts téléphoniques : Paul MATHEVET - 04.78.00.17.33

Bulletin de liaison rédigé par les Membres de L'Association,
Directeur de Publication : **Jacques BAILLET**

Imprimé par nos soins