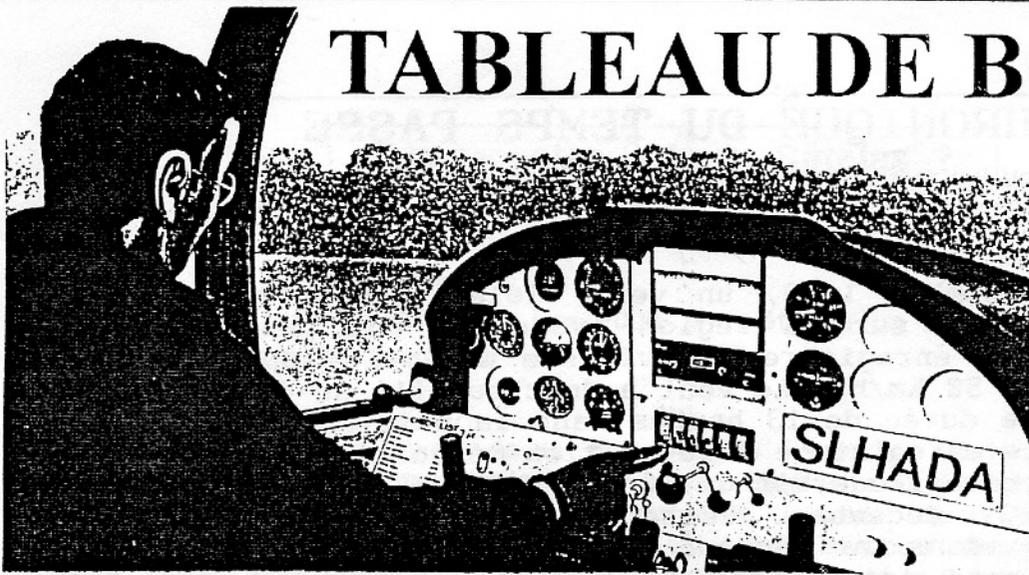


TABLEAU DE BORD



N° 2
Juin
2000

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 - Maison des Sociétés - Squarre Grimma 69500 BRON

Nouvelles brèves de l'Aéronautique régionale

- Le jeudi 29 juin, à Bron, entre 0 et 5 heure du matin, arrivée du rallye aérien "Vol de Nuit" - Bastia/Hyères/Lyon - (50 avions au départ de l'aéroport Bastia/Borgo pour l'aéroport Lyon/St Exupéry, avec escale sur la base aéronavale de Hyères).
- Le samedi 22 juillet, à Bron, passage du 48^{ème} Tour Aérien des Jeunes Pilotes. Dans l'après-midi, meeting aérien organisé par Air France, Total et le Centre Inter Clubs.
- Les 15 et 16 juillet, à Dijon, sur la base aérienne 102, l'Armée de l'Air et l'Aéro-Club de France organisent le second "Mondial des Patrouilles". Une quinzaine de patrouilles sont attendues.
- Le Lieutenant de vaisseau Régis de Lassus et le Canadien André Cantin se préparent à entamer leur tour du monde du millénaire en hydravion. Pendant douze mois, ils traverseront les cinq continents, portés par l'esprit mythique des pilotes de l'Aéropostale, incarné par Mermoz et Saint Exupéry. Ils piloteront un De Havilland Turbine Otter, rouge et blanc, couleurs du Laté 28, équipé de flotteurs. Avant de se lancer autour du monde, cet appareil sera présenté à Lyon, sur la place Bellecour, dans le cadre des commémorations du centenaire de la naissance de Saint-Exupéry.
- Du 5 au 20 juin, les Peintres de l' Air exposeront leurs oeuvres dans le salon d'Honneur de la Mairie de Bron. Visite de l'Exposition aux jours et heures d'ouverture de la Mairie.

CHRONIQUE DU TEMPS PASSE

ou les méfaits des ouragans sur l'aéroport de Bron

Du 25 au 28 décembre 1999, un vent violent de secteur sud a soufflé en tempête sur la région lyonnaise (un vent est dit violent lorsqu'on enregistre une vitesse maximale supérieure ou égale à 16m/s ou 58 km/h). Le vent a donc soufflé au-dessus de 50 km/h pendant une durée de 13 heures dans la nuit du 27 au 28. La vitesse maximale enregistrée à la station météorologique de Bron, au cours de cette épisode, est de 104 km/h (30 m/s) à 20 h 17 dans la soirée du 27 décembre. Cette période ventée reste assez exceptionnelle dans la région, mais se situe en dessous des records de vitesse enregistrés. Des dégâts importants ont été causés aux forêts avoisinantes, mais aucun dégât significatif n'a été signalé sur les installations de l'aéroport.

Dans le passé de l'aéroport, des tempêtes furent à l'origine de drames :

- Le dimanche 22 février 1914, de 2 heure du matin à 14 h 30, un vent violent de sud a soufflé sur la région lyonnaise.

A l'observatoire de Saint Genis Laval, on a enregistré pendant 14 heures de façon continue, un vent moyen de 16 mètres/seconde.

Une rafale, vers 10 h 40, a atteint 42 mètres/seconde (environ 150 km/h). A cette époque, depuis 45 ans qu'existe l'observatoire, c'est la plus forte vitesse qui ait été enregistrée.

La presse de l'époque relate que dans l'est de Lyon, des toitures ont été emportées ; au Parc de la Tête d'Or, cinquante arbres sont brisés ou déracinés. Au terrain d'aviation de Bron, 300 000 francs de dégâts (soit 50 millions environ de francs 2000).

A l'époque, le terrain d'aviation de Bron abritait, depuis une année, deux escadrilles de l'aviation militaire. Une dizaine de hangars d'aviation, de structure légère, avaient été édifiés en bordure est du terrain. Ils étaient constitués d'une armature en bois ou métallique recouverte de toile épaisse, et chacun d'eux abritait un ou plusieurs appareils. Ces "coucous" de structure frêle et légère coutaient très cher à l'époque. Et c'est ainsi que le vent détruisit sept hangars et treize appareils de type Farman.

- Le dimanche 6 juillet 1930, après une matinée lourde et chaude, un violent orage éclatait vers 14 h 45. Un fort coup de vent de sud en rafales est suivi par le tonnerre et les éclairs, qui sont accompagnés de violentes précipitations. Des arbres sont arrachés au Parc de la Tête d'Or, la foudre tombe sur plusieurs maisons à Bron, et à proximité de l'aérodrome, des rues sont coupées par les eaux.

Sur l'aérodrome, un hangar métallique abritant des appareils de la Compagnie Aérienne Française et du centre de l'Aviation civile, voit ses portes coulissantes arrachées et une partie de la toiture emportée. Six appareils sont détériorés et trois hors d'usage. La station radio est inutilisable, alors que la base aérienne militaire est peu touchée.

P.M.

Un monstre à Lyon-Satolas ?

Dans les premiers jours de l'an 2000, il a été vu un monstre sur les pistes de l'aéroport de Lyon-Satolas.

Au fait de quoi s'agit-il ?

Renseignement pris, il s'agit de la présence de l'Antonov AN-124-100, appareil de construction russe. Cet appareil s'est posé à Lyon-Satolas le 31 décembre 1999.

Sa mission était de transporter huit hélicoptères "Ecureils" de la Société Mont-Blanc Hélicoptères, en partance pour Dakar où ils ont été utilisés pour assurer la couverture du rallye "Dakar 2000". La préparation des hélicoptères a débuté le 2 janvier dans la matinée et la cargaison a été embarquée par le nez de l'appareil. Les opérations étant falicitées par un système permettant à l'avion de "s'agenouiller", abaissant ainsi son seuil de chargement.

L'appareil a décollé dans la soirée du 2 janvier, et son retour à l'aéroport a eu lieu le 24 janvier.

L'AN-124 correspondant aux mêmes missions que le C-5 Galaxy (avion de transport stratégique gros porteur), il n'est pas surprenant que sa configuration générale soit identique à celle de l'avion américain.

Equipé de quatre turboréacteurs de 23 430 Kg de poussée chacun, il emporte dans ses dix réservoirs placés dans les ailes, environ 220 000 kg de carburant. Ce qui constitue un véritable record mondial.

Ses dimensions sont impressionnantes :

Envergure : 73,30 m - Longueur max : 69, 10 m - Hauteur max : 21,08 m.

Masse à vide de 175 000 kg - Masse maximale au décollage : 405 000 kg -

Charge utile maximale : 120 000 kg.

Performances : Vitesse de croisière maximale à 12 000 mètres d'altitude, 865 km/h.

Vitesse de croisière : 800 km/h. - Distance franchissable avec charge utile maximale, 865

km/h. - Vitesse de croisière, 800 km/h. - Distance franchissable avec charge utile maximale, 3 900 km.- Distance franchissable avec capacité maximale de carburant, 16.000Km.

Son train principal est constitué de 20 roues et le train avant est doté de deux roulettes de nez à deux roues chacune. Sa vitesse d'atterrissage d'environ 220/280 km/h nécessite une piste de 3.000 mètres.

L'équipage de l'appareil, en version civile, est de trois hommes.

Les particularités de cet appareil, sont :

- d'une soute , avec un volume de fret de 1 000 m³, d'une longueur de 36,50 m, d'une largeur max de 6,40 m et d'une hauteur max de 4,40 m. Elle est accessible, à l'avant du fuselage, par une rampe qui se déploie dès que le nez est relevé ; à l'arrière, par une porte d'accès avec rampe pour les véhicules. Deux ponts roulants peuvent se déplacer sur toute la longueur de la soute.

- d'une cabine située au dessus de la soute, pouvant être aménagée pour 88 passagers.

Le premier vol de cet appareil a eu lieu le 26 décembre 1982, et sa certification civile a été obtenue le 30 décembre 1992. Cinquante quatre appareils de ce type ont été construits entre 1984 et 1997 ; vingt six sont opérationnels dans les forces aériens russes.

Cet appareil est exploité par la Compagnie britannique "Heavylift Cargo Airlines". Pour cette mission, il était spécialement affrété par la Division Lemoine Pérignon de Daher International.

P.M.

LA SURVEILLANCE AERIEENNE DES RESEaux DE PIPE-LINE DANS LA REGION RHONE-ALPES

Que de fois n'avez-vous remarqué, sur les talus et les bas-côtés des routes de la région Rhône-Alpes, des petites bornes ou balises de couleur blanche ou jaune ! De même, si vous empruntez les petits chemins de campagne, vous pourrez constater que sur ces mêmes bornes ou balises sont inscrits un sigle ou des chiffres.

Ces repères ne sont autres que le jalonnement en surface d'un réseau de conduites enterrées dans le sous-sol de notre région à une profondeur variant d'environ 1m à 1,50 m. En effet, ce sous-sol est parcouru par un réseau dense de pipe-line ou gazoducs.

Dans les années 1955, au moment de la "guerre froide" avec l'URSS, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), regroupant les pays d'Europe occidentale et des USA, a réalisé en France un réseau de pipe-line. A partir des ports de l'Atlantique et de la Méditerranée, des pipe-line alimentaient en kérosène les principales bases aériennes de l'Est de la France et de l'Allemagne de l'Ouest. Dans la région Rhône-Alpes, un réseau de pipe-line suit le couloir rhodanien et la vallée de la Saône. En 1998, l'ensemble de ce réseau est exploité à usage civil par la société TRAPIL, regroupant 16 sociétés pétrolières françaises et étrangères.

En 1962, la Société du pipe-line sud-européen (SPSE) met en service un pipe-line destiné au transport du pétrole brut. A partir du terminal de Fos-sur-Mer, et remontant la vallée du Rhône, ce pipe-line dessert le dépôt de stockage de Saint-Quantin-Fallavier qui alimente la raffinerie de Feyzin. Puis à travers la Bresse et la Franche-Comté, il poursuit son cheminement vers la vallée du Rhin pour alimenter les raffineries allemandes.

Ultérieurement, la Société du pipe-line Méditerranée-Rhône (SPMR) réalise un pipe-line, proche du tracé du SPSE, destiné au transport des produits issus du raffinage entre le complexe pétrolier de Berre et la raffinerie de Feyzin. A partir du centre de stockage de Vilette-les-Vienne, ce pipe-line dessert les dépôts de Grenoble, Chambéry et Genève.

En 1967, un pipe-line spécialisé dans le transport de l'éthylène - un sous-produit du raffinage - est mis en service dans notre région. Au départ du complexe pétrolier de Berre, un pipe-line exploité par la société Transéthylène Transports, remontant la vallée de la Durance, dessert l'usine chimique de Saint-Auban, puis continuant vers le Nord par le col de Lus-la-Croix-Haute, il atteint le complexe chimique de Pont-de-Claix près de Grenoble. De même, la société Elf Antargaz exploite un pipe-line réservé au transport de l'éthylène au départ de la raffinerie de Feyzin en direction du complexe chimique de Pont-de-Claix et de l'usine chimique de Tavaux, près de Dolc.

Au cours de ces vingt dernières années, Gaz de France a réalisé un réseau de gazoducs pour le transport de gaz naturel. Depuis le Languedoc, un gazoduc de gros diamètre remonte la vallée du Rhône pour s'interconnecter à une autre branche qui contourne le Massif Central par la Bourgogne. Ce gazoduc dessert les stockages souterrains de la Galaure et de la Bresse. Les

principales agglomérations de la région Rhône-Alpes sont alimentées par un réseau secondaire de gazoducs.

Dans les pipe-line de transport pétrolier, constitués en éléments d'acier soudés les uns aux autres, les fluides circulent à une vitesse moyenne de 6 à 7 km/h et tous les 60 à 80 km, une station de pompage régule la pression. Ces canalisations sont calculées pour résister à des pressions importantes mais restent vulnérables aux agressions extérieures et surtout celles qui sont provoquées par des engins mécaniques.

A la suite d'incidents d'exploitation, un système de contrôle sophistiqué et une surveillance humaine sont indispensables pour assurer la sécurité et prévenir les risques d'accidents tout au long du parcours. Les différents contrôles n'ont pas empêché qu'une fuite importante se produise dans la nuit du 9 au 10 août 1980 à la hauteur de Palud-de-Nives dans les Bouches-du-Rhône. La rupture d'une soudure provoque l'épandage de 8 à 9 tonnes de pétrole brut dans les vergers et la pollution des ruisseaux voisins.

Pour prévenir les agressions extérieures, on fait appel :

- aux reconnaissances aériennes à grande échelle à très basse altitude le long du tracé du pipe-line.
- aux équipes au sol qui effectuent à pied de longues balades sur le cheminement souterrain du pipe-line.

En quoi consiste la reconnaissance aérienne des pipe-line ?

Dans les années 1967, René et Roger EMERIAT, pionniers de la reconnaissance aérienne du tracé des pipe-line, établirent une méthode de reconnaissance qui préconisait la qualification IFR des appareils et des pilotes ainsi que la mise à jour des cartes des réseaux au 1/25000^e des pipe-line. C'est ainsi que les pilotes de Rectimo Air Transport sont accompagnés dans leur mission de reconnaissance par René ou Roger EMERIAT qui connaissent toutes les difficultés ou astuces pour reconnaître du haut du ciel le tracé des pipe-line.

Les appareils volent à une hauteur de 100 à 150 mètres/sol et à vitesse réduite avec le maximum de volets, soit environ 120/150 km/h. Des journées de 12 heures de vol sont assurées en été, et les missions de reconnaissance peuvent durer plusieurs jours avant de rejoindre la base de départ. Les conditions de vol sont difficiles en hiver, par temps de brouillard dans le survol des régions urbaines ou à forte densité de lignes électriques à haute-tension. Les vols au-dessus de la vallée du Rhône ne sont pas de tout repos lorsque souffle le Mistral.

Lors de ces missions de reconnaissance, le rôle de l'observateur consiste à repérer les travaux de génie civil ou de construction à proximité du tracé du pipe-line, à détecter les effondrement de terrain, les plantations d'arbres, la décoloration de la végétation ou la présence de plaques suspectes pouvant provenir d'une fuite.

Les observations sont l'objet d'un rapport, fait au retour aux sociétés d'exploitation. Dans le cas où une observation nécessite une intervention urgente, l'observateur dispose de tracts qui sont lancés à proximité du lieu afin de prévenir de la présence du pipe-line.

La fréquence des vols de surveillance dans les années 1980 est de trois fois par mois sur le tracé du pipe-line SPSE, deux fois par mois pour TRAPIL et SPMR, une fois par mois pour Transéthylène et une fois par semaine pour Elf Antargaz.

Cette activité de surveillance aérienne des pipe-line n'est pas sans danger. Courant janvier 1982, l'appareil où a pris place Roger EMERIAT en tant qu'observateur se trouve en mission dans la région du Grand-Lemps. La présence d'une ligne électrique à haute-tension n'est pas décelée à temps et la dérive de l'appareil est sectionnée par un câble. L'appareil se pose en catastrophe sur le terrain de Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs. Plus de peur que de mal. Il n'en est pas de même le 1^{er} février 1982.

En effet, le Cessna/172 Rocket immatriculé F-BURA piloté par Bernard LAFAY, stagiaire pilote de ligne, avec pour observateur René EMERIAT, effectue une reconnaissance sur le tracé du pipe-line Transéthylène entre Pont-de-Claix et Lavera. Les conditions météorologiques sont mauvaises. Les nuages traînent le long du rebord oriental du massif du Vercors à l'approche du col de Lus-la-Croix-Haute, lorsque l'appareil s'écrase sur les pentes du mont Barral, à quelques kilomètres de Saint-Maurice-en-Trièves. L'équipage trouve la mort dans cet accident.

A la suite de l'accident aérien survenu à Gérard POIRIER, c'est Gilbert BELLOTTO qui assure, de 1978 à 1981, les fonctions de chef-pilote à la société Rectimo-Air Transport, installée sur le terrain de Chambéry-Voglans. Ce dernier nous livre quelques souvenirs : « *On volait sur Morane Saulnier 893E 180 GT, immatriculé F-GAYD, sur Reims/Cessna FR 172 J Rockett, immatriculé F-BURA (appareil accidenté le 1er février 1982), sur Reims/Cessna FR 172 J Rockett, immatriculé F-BVIO. Une équipe formidable de huit jeunes pilotes : Jean-Marie POINTET, Jean-Pierre MICHARD, Michel BRANCHARD, Yves DRIAN, Patrick PROISY, Jean BORDET, Jean-Luc GUIRBIGUE, Bernard LAFAY, tous des pilotes qui ont acquis une expérience extraordinaire et que l'on retrouve quelques années plus tard, commandants de bord sur Boeing ou Airbus. Et sans oublier les observateurs extraordinaires qu'étaient les frères EMERIAT, Alain VALAIS, Aimé TEPPE et Christian CHAMPAGNON* ».

En 1998, nous retrouvons Christian CHAMPAGNON, responsable d'exploitation à la société Rectimo-Air Transport, toujours basée sur le terrain de Chambéry-Voglans. Les 9/10^e de l'activité de cette société est la surveillance aérienne des pipe-line en France, soit environ 200 heures par mois. Son activité en Rhône-Alpes, en ce qui concerne la surveillance aérienne des pipe-line, est d'environ 50 heures par mois. La société Rectimo-Air Transport dispose d'un parc de cinq Cessna 172 Rockett immatriculés F-BUMB, F-GAGY, F-GAPG, F-GEOT, F-GBEM.

Sur le mur de son bureau grand ouvert sur le parc des avions de la société, une devise extraite et adaptée d'un écrit d'Antoine de Saint-Exupéry : « Le courage pour un équipage, c'est de savoir s'arrêter à ses limites de façon à pouvoir toujours ramener l'appareil qui lui a été confié, avec les informations pour lesquelles la mission a été programmée ».

En hommage à René EMERIAT

P.M.

Célébration du centenaire de la naissance de Saint-Exupéry

Lyon, 29 juin



Comité Saint-Ex 2000

Base de programme prévisionnel avec l'autorisation, le parrainage et la présence de la famille d'Agay (succession Saint-Exupéry)

LYON

Samedi 17 juin et Dimanche 18 Juin 2000

Aéroport Grande Opération «100 Classes pour 100 Petit Prince» de J.-Ph. Moyal
Lyon-Bron Baplémes de l'air non-stop par l'Aéroclub du Rhône

du Samedi 24 juin au jeudi 29 juin 2000 - Bellecour

Passage au-dessus de Lyon du Bréguet XIV de Saint-Exupéry, avion mythique de l'aventure de l'Aéropostale appartenant à la Société Michelin.
Inauguration des expositions en présence de la famille d'Agay (succession Saint-Exupéry), de très nombreuses personnalités et élus, des autorités militaires et de tous les partenaires.

Expositions

toute la journée Aéronautique avec avions anciens et actuels de l'Armée de l'Air : présence de 15 avions, du P38 des Ailes Anciennes d'Alsace au prototype 01 du Rafale Marine, base aérienne 942 de Lyon Mont Verdun et 278 d'Ambérieu.
Planeurs de l'époque de Saint-Exupéry et planeurs modernes.
Grande exposition philatélique organisée par La Poste.
Vente anticipée du nouveau timbre Saint-Exupéry.
Exposition des plus belles enveloppes illustrées par les concurrents du concours «Le Petit Prince et ses amis»
Participation de l'exposition «Au-delà de Mermoz et Saint-Exupéry»
Diverses expositions photographiques (Saint-Exupéry, Mermoz, Guillaumet, littéraire, libraires, Aéropostale, etc.).

17h30 et 19h Parachutage de cinquante militaires et civils.

19h et 20h Inauguration et départ de la montgolfière Inter technique *Le Petit Prince*, puis de cinquante montgolfières (sous réserve de conditions météorologiques favorables).

Aéroport

Concert de la Musique de l'Air.

Jeudi 29 juin 2000

Concert de sirènes avec passage au-dessus de Lyon du Bréguet XIV de Saint-Exupéry.

Le matin

Aéroport Lyon-Saint Exupéry

de 0h à 5h Arrivée du rallye aérien «Vol de Nuit» Bastia-Hyères-Lyon (50 avions au départ de l'aéroport Bastia-Borgo pour l'aéroport Lyon-Saint Exupéry, avec escale sur la base aéronavale de Hyères).

11h

Inauguration du nouveau nom officiel «Aéroport Lyon-Saint Exupéry».
Guy Mailher, président de la C.C.I. de Lyon, Bernard Chaffange, directeur des Aéroports de Lyon, Franck Béjat, vice-président fondateur du Comité Saint-Ex 2000 et Bruno Faurite reçoivent : le Président de la République ou le Premier Ministre, les ministres concernés, la famille d'Agay (succession Saint-Exupéry), les autorités militaires et 1 000 maires de la Région Rhône-Alpés.
Présence de très nombreuses personnalités et d'élus, de spationautes.
Passages de la Patrouille de France, du Bréguet XIV de Saint-Exupéry et de la montgolfière *Le Petit Prince*.

Place Bellecour, l'après-midi

17h30 Goûter des 3 000 enfants devant les expositions des meilleurs textes et illustrations des différents concours.
18h Résultats du Concours «Le Petit Prince et ses amis».

Résultats du concours *100 Petits Princes*, de J.-Ph. Moyal. Remise des prix : voyages à New York et à Casablanca.
Cérémonie officielle devant la maison natale d'Antoine de Saint-Exupéry.

vers 19h30

Passage de la Patrouille de France accompagnant le Bréguet XIV de Saint-Exupéry.

Inauguration d'un monument Saint-Exupéry place Bellecour en présence soit du Président de la République, soit du Premier Ministre. Présence de 1 000 maires de la Région Rhône-Alpes, de la famille d'Agay (succession Saint-Exupéry) et de très nombreuses personnalités et élus.

20h (J. T.)

Passage de la Patrouille de France et du Bréguet XIV de Saint-Exupéry.

Concert de sirènes d'alerte avant l'envoi de la montgolfière *Le Petit Prince* qui s'échappe de la main du Petit Prince représenté sur la fresque géante réalisée par les 3 000 élèves «Saint-Exupéry».

Concert : interprétation de la chanson *Le Petit Prince* par Les Petits Chanteurs de Lyon et 500 choristes de toute l'Europe, sous la direction de Jean-François Duchamp.

Discours, soit du Président de la République, soit du Premier Ministre.

20h30 Concert de cloches de toutes les églises du Grand Lyon.

Vers 22h30

Dès que la nuit sera entièrement tombée, toutes les lumières de Bellecour seront éteintes pour permettre la projection sur écran géant de documents d'époque sur Saint-Exupéry. Quand, à la fin de la projection, son portrait géant apparaîtra à l'écran, aura lieu le dernier passage sur Lyon du Bréguet XIV de Saint-Exupéry, illuminé par les faisceaux des nombreux projecteurs anti-aériens installés par l'Armée de l'Air. Ensuite les projecteurs s'éteindront et l'avion disparaîtra dans la nuit.

24h

«Envol de Nuit» du *Petit Prince* avec cinq autres montgolfières.

Samedi 1^{er} et dimanche 2 Juillet 2000 :
grand meeting aérien à Bourg-en-Bresse.

Pour tout renseignement complémentaire, contacter Franck Béjat :

Comité Saint-Ex 2000

9, quai Tilsitt - 69002 LYON

Tél : 04 78 37 69 71 ou 04 72 98 35 22

Fax : 04 78 92 95 15 ou 04 72 98 35 23

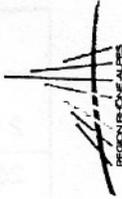
Association loi 1901 n° 0691042516 enregistrée à la Préfecture du Rhône le 29 juin 1998

En partenariat avec :

PROJET DE FONDATION

ANTOINE DE

SAINT-EXUPÉRY



Comité Saint-Ex 2000

LA POSTE

AIR FRANCE