SLHADA

Tableau de Bord

Bulletin d'Information, des membres de la

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

N°37
Janvier
2018

Le nouvel aéroport de Bron en 1973

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

Pour plus de renseignements : contact@slhada.fr

EDITORIAL

La diversité de nos activités, en 2017, témoigne, par le sommaire de ce numéro 37 du Tableau de Bord, tant de la multiplicité des actions communes et extérieures à l'association (Association du Fort de Bron, Ailes anciennes de Corbas, EALC Corbas, CVVL de Corbas…) que des différents lieux ayant accueilli nos expositions ou nos conférences (Quartier Général Frère, Fédération du Patrimoine de l'Est Lyonnais, Génébron, Eclose…) et des demandes de visites de l'aéromusée. En outre, le projet de convention avec l'Aéro-Club du Grand Lyon contribuera encore à accroître notre rayonnement.

Il convient, également, de souligner la régularité des dons que nous recevons et qui traduisent l'intérêt, mais surtout la confiance des donateurs dans la préservation et la valorisation des objets, documents ou archives dont ils nous gratifient. Nous sommes très reconnaissants envers ces donateurs que nous remercions vivement, car ils contribuent à la pérennité de nos activités.

Simultanément, l'abondance de ces entrées révèle, avec une acuité particulière, l'insuffisance des espaces dont nous disposons pour envisager l'avenir avec sérénité. En effet, la fixité de ces derniers s'accorde mal avec l'extension de la rançon du succès de l'association, évoquée dans le Numéro Spécial 30 ans de 2016 et dans le Tableau de Bord de juin 2017.

Notre avenir dépend, en conséquence, d'un élargissement de notre périmètre volumétrique au sein du Fort de Bron afin, d'une part d'améliorer le fonctionnement de la bibliothèque et, d'autre part d'exploiter nos archives et de valoriser nos maquettes, dans l'intérêt du public.

Enfin, n'hésitez pas à consulter notre page Facebook, qui procure désormais une meilleure lisibilité du sigle SLHADA, en tapant AeroLyon-SLHADA ou @aerolyonslhada. Vous y lirez les nombreux commentaires, que vous pourrez compléter ou alimenter par des articles.

Joyeuses fêtes de fin d'année !

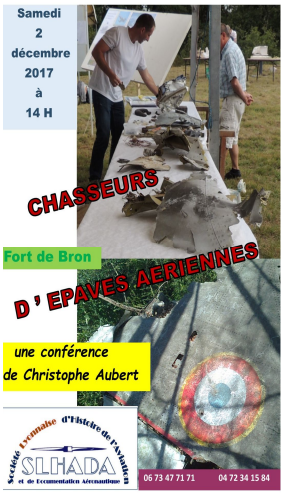
Le Président
Jacques BAILLET

HISTOIRE de l' AVIATION
EN POLYNESIE FRANCAISE
Fort de Bron – 14 H
SLHADA : 2 Septembre 2017
Christian BELLET

AEROMUSEE

SYRIE
1931 - 1933
Souvenirs d'un
observateur - mitrailleur
Par Pierre VALET
Samedi 14 octobre
Fort de BRON- 14 h
04 72 34 15 84
06 73 47 71 71
http://www.slhada.fr
Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation
SLHADA
et de Documentation Aéronautique

Samedi 4 novembre
14 H - Fort de Bron
LA GUERRE AERIENNE
EN COREE
1950-1953
une conférence de
Franck Bellucci
Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation
SLHADA
et de Documentation Aéronautique


Samedi
2
décembre
2017
à
14 H
CHASSEURS
Fort de Bron
D ' EPAVES AERIENNES
une conférence
de Christophe Aubert
Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation
SLHADA
et de Documentation Aéronautique
06 73 47 71 71
04 72 34 15 84

117207
R311

L'AERONAUTIQUE
MILITAIRE
EN REGION LYONNAISE
1914-1918 :
de la construction des appareils à l'envoi des
escadrilles vers les fronts
Exposition du 16 novembre
au 20 décembre 2017
au Cercle Mixte Bellecour
22 avenue Leclerc
69007 LYON
Gratuite et ouverte à tous
du lundi au jeudi
de 8h30 à 11h45 et de 13h30 à 16h30
le vendredi de 8h30 à 12h
Exposition organisée par la Bibliothèque
militaire
en partenariat avec
la Société lyonnaise d'Histoire de l'Aviation
et de Documentation Aéronautique (SLHADA)
et le Musée d'Histoire Militaire
de Lyon et sa Région
Tel : 04 37 27 20 66
bibliotheque.lyon.armees@orange.fr
www.bibliotheque-militaire-lyon.fr
Conférence du Lt-Colonel Jean-Claude MATHEVET (E.R) le jeudi 16 novembre 2017 à 14h à la bibliothèque

LE MUR DU SON
premier passage
le 14 octobre 1947
À bord du Bell X-1
par Chuck Yeager
conférence
de Yves Laurençot
Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation
SLHADA
et de Documentation Aéronautique
Vendredi 29 septembre 18 heures
Salle Vincent Lloret- Maison des Sociétés
Square de Weingarten 6500 BRON

Sommaire des rubriques

- p3 : **Editorial**
- p6 : **Activités internes** - Pique-nique et film
- p8 **et conférences** - Conférence : l'Aviation en Polynésie française
- p11 - Week-end du Patrimoine
- p16 - Journées Artisanales
- p19 - Conférence : Souvenirs d'un observateur-mitrailleur en Syrie
- p22 - Conférence : Guerre aérienne en Corée 1950 à 53
- p25 - Conférence : Chasseur d'épaves

- p29 : **Présence extérieure** - Paella aux Ailes Anciennes de Corbas
- p35 - Baptême de l'Ouragan chez EALC
- p37 - Les 40 ans du CVVL à Corbas
- p39 - Conférence « Mur du son » à Bron
- p44 - Conférences en Isère sur les as de 14-18
- p46 - Conférence et exposition « L'industrie aéronautique sur Lyon en 14-18 » au Quartier Gal.Frère de Lyon

:
- p53 : **Nos Stands** - Forum des Associations à Bron
- p54 - Patrimoine de l'Est lyonnais à Vénissieux

- p56 : **Autres rencontres** - Rencontre franco-italienne au Val d'Aoste
- p58 - Génébron fête ses 20 ans

- p60 : **Biographie** - Souvenir de Reine Givord à Villette-d'Anthon

- p62 : **Philatélie** - Survol de la Polynésie

- p64 : **Insolites**

- p69 : **Nouveautés de nos archives**

- p70 : **Conférences 2018**

Activités Intérieures

samedi 24 juin : *Pique-nique et projection film*

C'est un de nos nombreux pique-niques, mais cette fois en raison de la canicule, la magnifique salle Séré de Rivières nous a apporté sa fraîcheur et son espace, afin d'y déguster les nombreuses préparations culinaires de nos adhérents et comme l'on dit « tirées du sac »… !

Avec un grand choix aussi de boissons rafraîchissantes, depuis la pastèque, l'eau pétillante, les jus de fruits jusqu'au rosé de l'Esterel

le choix est difficile.. !

Notre Président et son Vice-président, en grande discussion.

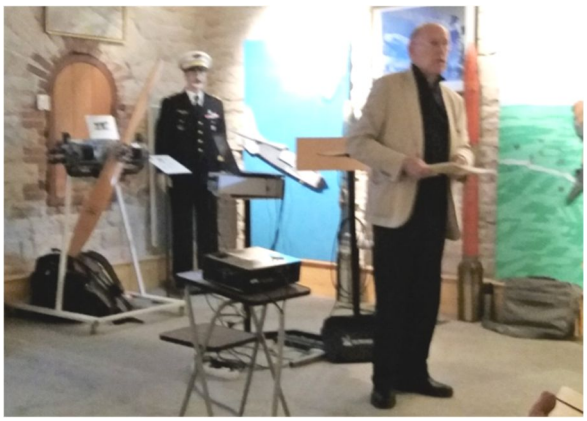
Après le café, il est temps de se retrouver dans notre salle de conférences, pour cette fois, assister à la projection d'un film choisi par Pierre Biard et relatant la montée de la passion d'une femme, pour l'aviation.

Film réalisé en 1943, avec de belles prises de vues sur l'aéroport de Bron pendant la guerre.

En fin d'après-midi, la vingtaine de participants se saluèrent en vue de se retrouver début septembre pour la reprise de nos activités.

-samedi 2 septembre : *Conférence*

par Christian Bellet, (sur la gauche) attendant sa prise de parole



C'est après le discours de bienvenue pour la rentrée, par notre président Jacques Baillet, que notre ami Christian nous a transporté dans des lieux paradisiaques, avec de très intéressantes informations, de splendides photos et anecdotes savoureuses sur l'histoire de l'aviation en Polynésie française.

A 17 000 km de la Métropole, les cinq archipels de la POLYNESIE FRANCAISE ont une histoire aéronautique plus originale que sa relative « jeunesse » peut le laisser supposer.

Survolés pour la 1ere fois en 1925 par un hydravion de l'US. NAVY, ils vont attendre quatre ans pour recevoir un hydravion français de type CAMS 37 de la MARINE NATIONALE. Elle représentera les ailes françaises jusqu'en 1941, à FARE UTE sur TAHITI.

Puis, les Américains reviennent pour installer une base à BORA BORA, le conflit mondial faisant rage dans le Pacifique. Et cette base va rester l'unique piste disponible réutilisée en 1950 pour un vol expérimental d'Air France et, enfin, une liaison régulière assurée par la T.A.I. en 1958 ! Entre temps, c'est le règne des hydravions « Catalina » de la TRAPAS, bravant les innombrables difficultés liées au matériel, l'absence d'infrastructures, la faiblesse des moyens et à la politique...Seuls le courage et le savoir-faire ne manquent pas.

Puis, dès 1951, les hydravions Australiens Short « Solent » de la TEAL participent au désenclavement de TAHITI, les « clippers » Américains Boeing et Sikorski venus d'HONOLULU, se posant surtout à BORA BORA .

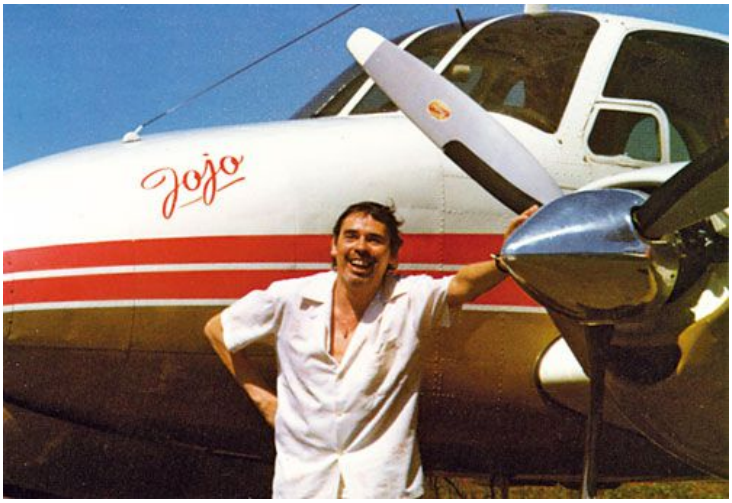
A partir de 1953, les correspondances s'organisent et la R.A.I (Régie Aérienne Interinsulaire) étend son réseau entre les archipels, des GAMBIER aux MARQUISES, volant sur « Catalina »et Short « Bermuda ».

Reconnue dès 1956, la ligne NOUMEA/BORA BORA est ouverte par la T.A.I. le 2/10/1958 et la jonction s'opère avec la PANAM, la TEAL, la RAI et la S.P.A.L (South Pacific Airways Ltd). La fin des années cinquante voit l'accroissement considérable du trafic à Bora Bora.

Mais pendant ce temps, les décisions enfin prises et l'Histoire aidant, la création d'un aéroport international à TAHITI va bon train et son inauguration fin MAI 1961 a été précédée d'un 1er vol en DC7 de la TAI en octobre 1960, puis du 1er atterrissage de jet , un DC8 , de la TAI, le 5/03/1961.
La base aérienne n°190 est également créée, ce qui permet le retour de l'Aéronautique Navale et l'arrivée de l'Armée de l'Air, cas rare de site partagé ! Une nouvelle ère commence, avec un développement accéléré des aéroports sur les archipels, lié à la création du Centre d'Expérimentation du Pacifique.

TAHITI-FAA'A devient la plaque tournante des réseaux aériens et de l'aviation militaire en Polynésie. Le nombre d'unités de la Marine et de l'Armée de l'Air présentes de Mururoa et Fangataufa aux archipels des Australes, de la Société et des Tuamotu est considérable et assure un trafic soutenu d'aéronefs variés, entre les îles.

Seules, les « Marquises » restent à l'écart, leurs reliefs rendant difficile la construction d'aéroport. Pourtant, elles seront équipées, d'abord de manière « rustique » puis compatible avec les avions d'AIR TAHITI, à capacité modeste il est vrai.



C'est dans ce cadre que JACQUES BREL rend des services appréciés par les habitants de UA-POU et NUKU-HIVA, avec son bimoteur personnel baptisé : « Jojo » parfois jusqu'à Papeete ! Car l'artiste qui « vivait » ses textes, vivait aussi pour l'aviation.

De nos jours, la plupart des îles sont reliées quotidiennement à Tahiti/Papeete par les ATR 42 et 72 d'AIR TAHITI ou les BEECH 200 et TWIN-OTTER d'AIR ARCHIPELS, spécialisée dans les vols à la demande ou sur petits atolls éloignés, tandis que AIR TAHITI NUI, AIR FANCE, AIR NEW ZEALAND , HAWAIAN, LATAM, ou AIR CALIN assurent les destinations lointaines au moyen des avions les plus modernes : AIRBUS A340, BOEING 777 et 787 « Dreamliner »...Que de progrès depuis le 1er vol expérimental du DC4 d'Air France joignant en 3 JOURS : PARIS à BORA BORA, alors à l'état d'abandon depuis 1946, en passant par : SAÏGON,DJAKARTA ,PORT DARWIN,BRISBANNE ,NANDI(FIDJI) , AIUTAKI(COOK) ! Et c'est un « Catalina » qui sert de tour de contrôle pour le guider !

Mais l'aventure existe toujours avec l'aviation légère, avions ou hydravions, les U.L.M, les hélicoptères, le parachutisme ou encore le parapente. Lancé avec peu de moyens en 1947, l'Aéroclub d'Océanie en a été le précurseur. Des vols à MOOREA, RAIATEA, ou aux MARQUISES sont des expériences d'une beauté qui reste gravée dans les mémoires et fait oublier les efforts financiers. L'amabilité des POLYNESIENS, leur hospitalité et la richesse de leur culture, accompagnent le voyageur qui constate vite la proximité de la nature et le respect d'autrui qui les caractérisent.

Une histoire riche en évènements, un avenir prometteur, que ce modeste « survol » vous encourage à approfondir, loin des clichés publicitaires, en acceptant les aléas météorologiques qui ne mettent que davantage en valeur les somptueux paysages et ciels de POLYNESIE dans lesquels je souhaite à tous de voler un jour.

-samedi 16 et dimanche 17 septembre :

Fort de Bron

Journées Européennes du Patrimoine

Arrivé à quelques mètres de l'entrée, laissez-vous guider, et nous sommes présents pour l'accueil.

Commencez la visite par un détour à l'Aéromusée. Dans les deux salles que nous avons aménagées vous découvrirez des mannequins, des instruments de bord, des hélices en bois des années 30, des photos illustrant l'histoire de l'aérodrome de Bron et quelques jolies peintures

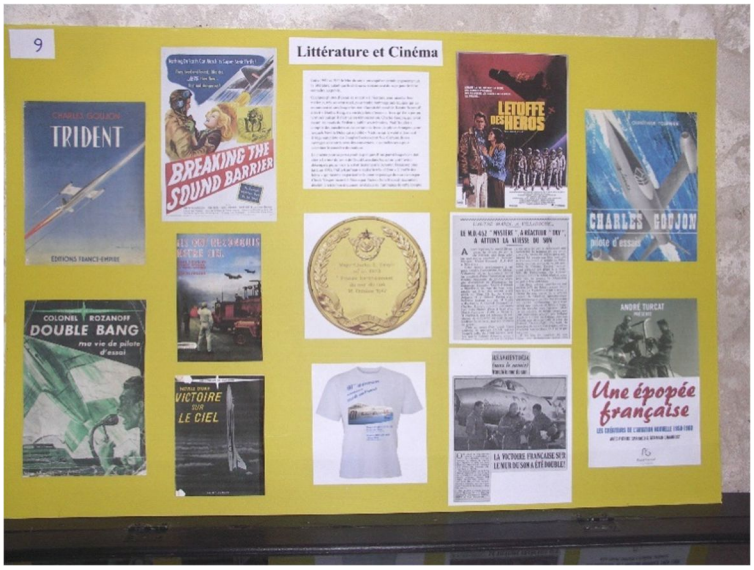
Cette année est aussi celle des 70 ans de ce fameux **« Mur du son ».** La salle 18 expose neuf panneaux et une vitrine sur l'histoire de la conquête ce fameux mur et sur la fantastique aventure qu'ont vécu les pilotes et les constructeurs dans le monde lorsqu'ils se sont attaqués à ce phénomène physique.

Cette exposition montée par Yves Laurençot et quelques adhérents de l'association va être complétée par une conférence publique qui sera donnée le 29 septembre à 18 heures à la Maison des Société de Bron salle Vincent Lloret.

Chaleur et furtivité. Les hommes de l'épopée

la Grande Bretagne et les USA

La vitrine complète efficacement toute l'imagerie



le panneau 9 illustre les films et livres relatifs à cet exploit.

Naissance d'une exposition

Par Yves Laurençot

Une exposition, ça ne s'improvise pas ; ça se décide, ça se murit puis un jour ça se réalise et enfin ça s'expose. En 2017 il fallait en faire une. Quel thème choisir ? En fait il n'y pas eu d'autre proposition que celle du « Mur du Son ». En effet cette année est le 70e anniversaire de la première perforation volontaire de ce fameux mur. On ne pouvait pas manquer ça. Preuve qu'après la seconde guerre mondiale il y a aussi une histoire de l'aviation.

Que mettre dans cette expo ? peu de choix. On y mettra quelques panneaux illustrés avec un petit texte et quelques maquettes dans une vitrine centrale.

Assemblage des photos 'à sec'.

On a décidé qu'il y aurait 9 panneaux avec sur chacun entre 8 et 12 photos selon les formats. Chaque photo sera légendée et votre serviteur rédigera les textes. Pendant 6 mois on a fouillé la bibliothèque et internet pour trouver de bonnes photos imprimables. Tout cela est mis dans un répertoire et une sélection est faite. Les images retenues sont données à l'impression par Pierre qui ramène d'excellents documents. D'autres images sortiront de mon imprimante personnelle.

Vient ensuite la fabrication des panneaux que nous amène Pierre. Dans mon garage, sur deux tréteaux et une planche, les photos et leurs légendes sont alignées au mm et collées par les petites mains attentives de Pierre, Louis et les deux Yves. Le résultat est jugé conforme à ce qu'on avait prévu et les panneaux partent au Fort de Bron où ils sont accrochés aux grilles installées dans la salle 19.

Cette expérience a été pour moi très enrichissante. Non point que je m'en sois mis plein les poches mais parce qu'elle m'a permis de (re) découvrir les vertus de la recherche documentaire et celle du travail en équipe. Je remercie sincèrement les trois camarades qui m'ont accompagné dans cette (petite) aventure.

Les petites mains Louis, Yves et Pierre à l'œuvre.

Une partie de l'exposition Mur du son

En continuant la visite vous arrivez à la salle 19 dans laquelle est installé le simulateur de vol.

Nicolas, le Cdt de bord concepteur et guide pour le simulateur.

Le magnifique tableau de bord est réalisé en briques de Lego (voir également le TB 35).

La famille au grand au complet !
De toute évidence, le Toutou n'est guère intéressé !

A droite, une maquette d'un hydravion monomoteur – tout en Lego bien sûr - dont les gouvernes sont manoeuvables à l'aide d'un mini manche à balai, afin de faciliter, pour les profanes, l'explication du vol et l'action des commandes.

Et puisque nous parlons aviation, pourquoi ne pas vous présenter le Fort en vue aérienne.

Le Château d'eau est implanté sur les bâtiments de la Cour des Cavaliers tandis que les salles que nous occupons sont situées sous la large bande verte. On distingue bien le Pont d'accès et la salle Séré de Rivière.

(photo prise d'hélicoptère par Mr André Chavanne président de l'Association du Fort de Bron)

Au cours de ces deux journées ensoleillées, le nombre de visiteurs est monté à 509 avec une présence totale d'une dizaine de membres SLHADA qui se sont relayés, suivant la disponibilité de chacun.

- **samedi 30 septembre**

et dimanche 1er octobre :

Comme tous les ans, nous profitons aussi pour exposer et vendre une partie de nos doublons, cette année les revues, sous chapiteau fourni par la mairie.
Notre Secrétaire Général,
Jacques Moulin fait bonne garde.

L'accueil de l'Aéromusée est assuré par de nombreux bénévoles, sous la houlette du conservateur en chef, Pierre Biard

Notre Vice-Président Pierre Lussignol ne manque pas d'inviter la fanfare « Band à Bron » à venir donner l'aubade devant l'entrée de notre Aéromusée

C’est aussi un moyen astucieux pour attirer les visiteurs !

Un grand bravo à Band à Bron !

Un artisan qui aime le bois et présente ses reproductions d’avions, hélico voitures et bateaux, a remporté un prix

Nous aussi, avons de belles réalisations artisanales, mais elles ne sont pas à vendre… !

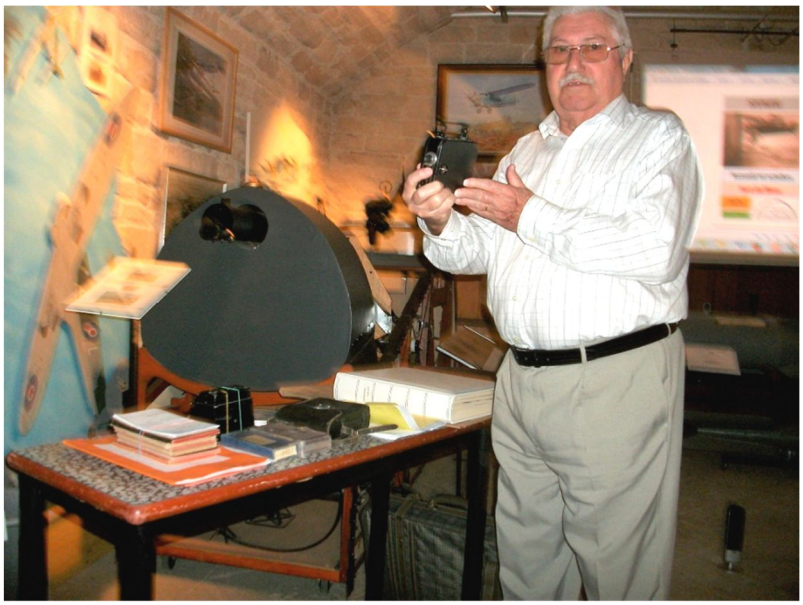
Pour ces deux jours, nous avons relevé un total d'environ 900 visiteurs

Pour la 22 ème fois, le Fort organisait cet évènement qui attire environ 2000 visiteurs (en fonction des caprices de dame météo). Si les chalands viennent dans la perspective de découvrir de nouveaux futurs cadeaux, ils ont également l'occasion de découvrir notre Aéromusée et pour la deuxième année d'acheter à des tarifs défiant toute concurrence nos livres et revues en doublons.

- **samedi 14 octobre :** *Conférence*

par Pierre Valet

Notre ami nous a présenté avec force photos et vidéos, (tirés de films familiaux émouvants), le trajet effectué par son père **Fernand Valet** (oct.1902-avril1944), adjt-chef dans l'armée de l'air, pour sa mission en Syrie avec son retour à Bron.



Pierre Valet a tenu également à nous montrer des pièces d'archives comme des plaques stéréoscopiques sur verre, avec le stéréoscope adapté, la fameuse caméra pour film argentique double-8 que son père avait toujours sur lui, ses carnets de vol, etc…

Une assistance très à l'écoute

Conférence….Fort Chemin vieux….Société d'Histoire de l'Aviation…. !!

Tous ces mots auraient pu décourager plus d'un auditeur, quel que soit son âge, mais au terme de deux heures de projections, de propos et de souvenirs, un vocabulaire chargé d'émotion, saluait et honorait Fernand Valet : hommage d'un fils

Bron, ville d'adoption de la famille Valet et terre d'aéronautique….Une époque du siècle dernier, une tranche d'histoire…..une tranche de vie.

Si la Syrie est actuellement une triste réalité, pendant quelques instants, grâce au mandat français, nous avons relu un chapitre de l'histoire de l'aviation, nous avons connu l'attrait de ce Proche-Orient qui a marqué chevaliers et croisés, chercheurs et explorateurs, diplomates comme Alphonse de Lamartine, écrivains et cinéastes.

Combien, à l'exemple de Fernand Valet, modestement, mais avec droiture et honneur, ont construit, aménagé, valorisé un patrimoine : celui de l'humanité.

En fin de séance, la chaleur et l'amitié et l'émotion qui ont marqué les propos tenus à Pierre Valet et à ses proches, ont été pour nous le bel hommage rendu à Fernand Valet et à sa famille.

« Tour de Syrie-1932 »second à gauche :
Sergent-chef Valet : mitrailleur

Rita la fidèle mascotte !

Michèle Auclair

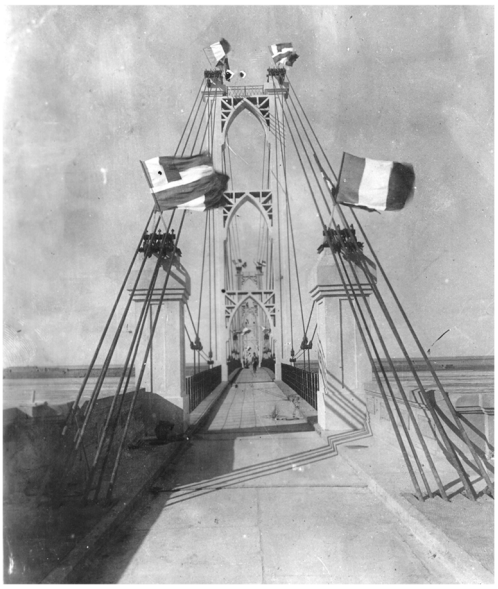
Parmi les nombreuses photos prises par Fernand Valet, l'on ne peut qu'admirer ces quelques clichés, souvenir de toute une époque et qu'il faut conserver précieusement

Entrée de la citadelle d'Alep

Krack des Chevaliers

Palmyre : intérieur du temple de Baal

Vue générale de Palmyre



Deir ez Zor : inauguration du Pont des Français juin1930, mais détruit par la suite, par les américains

comme il se doit, la famille était présente

- **Samedi 4 novembre :**
  Conférence
  de Franck Bellucci

Créé en 1942 au sein de la 8th Air Force en Angleterre, à partir des trois "Eagle" squadrons de la RAF composés de volontaires américains, **le 4th Fighter Group est**, à la fin de la guerre, le "top scorer" en nombre de victoires aériennes: plus de mille avions allemands abattus.

Dissous en 1945 aux Etats-Unis, il est reformé en 1946 et est équipé de jets F-80 "Shooting Star", puis du tout nouveau **F-86A "Sabre"** à ailes en flèche.

Mis en alerte aux USA suite au déclenchement de la guerre en Corée, le 25 Juin 1950, il est envoyé sur le théâtre d'opération en Décembre, afin de faire face au chasseur soviétique **MiG-15** récemment arrivé en Corée et avec lequel aucun chasseur américain présent sur place ne peut rivaliser.

Dès lors, et souvent dans des conditions climatiques et matérielles difficiles, les F-86 du 4th Fighter Wing vont combattre presque quotidiennement les MiG-15 à la frontière sino-coréenne, matérialisée par la Rivière Yalu, dans cette zone qui sera vite appelée la "**MiG Alley".**

Tout au long de la guerre de Corée, qui prendra fin le 27 Juillet 1953, la "Mig Alley" sera le théâtre principal de batailles aériennes, jets contre jets.

De nombreux vétérans américains de la seconde guerre mondiale combattent au sein du Wing, dont certains as. Parmi eux, citons les capitaine Jabara (officiellement le premier as sur chasseur à réaction en Mai 1951), Vermont Garrison, les colonels Meyer, Eaglestone, Johnson ou bien encore Mahurin.

capitaine Jabara

Vermont Garrison

D'autres pilotes, plus jeunes, comme Dick Becker, Ralph Gibson, "Boots" Blesse ou "Pete" Fernandez, vont faire largement aussi bien que leurs aînés.

« Boots » Blesse

R.S. Parr

A la fin de la guerre, le 4th FIW sera de nouveau en tête au classement du nombre d'avions abattus, avec plus de huit cent MiG-15 à son tableau de chasse. Il restera en Corée jusqu'en 1957 et servira quelques années plus tard au Vietnam.

- **samedi 2 décembre :** *Conférence*

Tout a commencé en 1978 dans l'Aube, quand j'ai vu la patrouille de France pour la première fois passer au dessus de la maison de mes parents. Ils volaient sur Fouga Magister à l'époque et du haut de mes 9 ans, j'avais eu l'impression qu'ils allaient toucher le toit de la maison.

Puis l'année suivante je quittais le département pour rejoindre le plateau d'Hauteville-Lompnes dans l'Ain. Ensuite c'est à l'âge de 14 ans que je croise des anciens du village de Cha**mp**dor, et j'entends leur conversation par hasard, une histoire d'avion tombé dans la **forêt de Vallorse** au dessus d'Hauteville pendant la guerre en février 1944. Donc cela m'intrigue et je décide d'organiser une expédition avec quelques copains.

En juillet 1985, nous retrouvons quelques morceaux de tôle, des balles de 9mm, un carter moteur et une stèle en pierre avec les noms et grades des sept personnes tués dans cet accident. L'avion était un bombardier anglais **Short Stirling** avec un équipage canadien, leur mission, ravitailler le maquis de l'Ain en armement.

En 1991, parti servir sous les drapeaux, je me suis engagé en tant que volontaire service long dans les parachutistes. Cette fois je volais mais n'atterrissais jamais avec l'Hercule C130 H, ainsi qu'avec le super Frelon, aussi à chaque attente d'embarquement, je pouvais admirer les décollages et atterrissages des Mirage 2000.

Pendant une dizaine d'années, j'allais assister à quelques meetings aériens et visiter quelques musées aéronautiques.

En 2001, je m'installe à **Saint Romain de Jallionas** en Isère. En face de ma maison sur la montagne, j'aperçois une petite chapelle. Je monte sur le sommet pour voir de plus près ce bâtiment. Sur son mur Est, deux plaques commémoratives sont fixées : deux crashs, l'un en 1944 et l'autre en 1969.

Et c'est en 2009, en faisant une randonnée sur les sentiers en crête de ce mont que je suis tombé nez à nez avec un petit morceau de métal de couleur jaune moutarde, derrière ce bout d'aluminium, je trouve un numéro de série. Ma curiosité était piquée au vif, je décide de rentrer dans la forêt qui borde le sentier et là je découvre au sol des dizaines de morceaux de tôle avec des rivets et des marquages. J'en ramasse quelques un, je les nettoie et je fais des recherches pour déterminer le type d'appareil, il s'agit d'un **CF 104 Starfighter** tombé en 1969. Quelques temps plus tard avec mes enfants, nous retournons sur le site et nous trouvons un élément de fuselage avec d'un côté la moitié d'une feuille d'érable et de l'autre une plaque signalétique, plus de doute sur le modèle de l'avion.

Je me renseigne donc sur cette petite chapelle, je rencontre une association qui l'entretien. Je leur montre quelques débris du CF104, j'obtiens une multitude d'informations sur le crash, les circonstances, je rencontre des témoins de l'époque et je décide donc d'approfondir mes recherches pour préparer une conférence sur ce drame avec la complicité de cette association. Une exposition des morceaux de l'avion fut présentée sur le **mont Annoisin** en août 2014… Voilà, j'avais mis le doigt dans l'engrenage. !

Avec monsieur Maniller André, ancien maire du village de Leyrieu, rencontré en 2011, j'ai pu reconstituer toute l'histoire du CF104 Starfighter et de son pilote.

Puis avec le temps, je me suis impliqué dans le nettoyage régulier de la chapelle avec l'association

Et un jour en défrichant les alentours, je trouve une petite plaque en aluminium de couleur vert armée, je la montre à André, et là il m'explique qu'un **avion américain North American B 25D Mitchell** est tombé sur la chapelle en septembre 1944. Et me voilà reparti dans mes recherches sur cette nouvelle histoire.

Mais cette fois, André m'a été d'une très grande aide, car il jouait dans l'épave quand il était petit et il avait créé un dossier avec des témoignages et photos de l'époque, plus un extrait du rapport d'accident 'une mine d'or' d'information.

En parallèle, je travaillais sur un autre projet à **Bourg saint Christophe** à coté de Meximieux, l'histoire d'un **Mosquito** touché par la flak allemande en juillet 1944. Le 8 mai 2015, une vidéo conférence à été animé à la salle des fêtes de Bourg Saint Christophe et deux ans plus tard, une autre conférence eu lieu à Meximieux.

Aujourd'hui, je travaille sur l'accident d'un **Mirage IIIE** qui à eu lieu en juin 1967, dans le massif du col de Porte, au dessus du village de **Villebois vers Montalieu Vercieu.**

La conférence à la SLHADA, s'est terminée avec l'histoire du CF104 canadien car c'était la toute première épave que je découvrais dans la région. Elle a été animée en trois parties : la construction et conception de l'appareil, des records et des drames du CF104 Starfighter et je terminais sur le crash lui-même, les circonstances et les témoignages, tout cela en illustrant avec des films et des photos datant de la guerre froide. Une foire aux questions et des échanges très riche d'histoire s'en est suivi.

Je remercie tout ces passionnés comme moi, qui passe leur temps libre et leur énergie à maintenir un devoir de mémoire pour toutes ces histoires dramatiques de ces hommes et de leurs drôles de machines volantes.

Présence extérieure

- samedi 17 juin :

Une soirée paella aux

Ailes Anciennes de Corbas

Yves Boël

Les appareils face à leur hangar, couleur « camouflage », avant de s'envoler devant les nombreux convives

Le MD 312 Flamant de Dassault, suivi de près par le North American T6 Texan biplace

Notre ami Bernard Large des A.A.C et également membre SLHADA, très attentif à leurs arrivées, après le passage en duo.

Et cerise sur le gâteau !

Non ce n'est pas le petit robot de Star Wars, mais l'ensemble du poste pour les deux mitrailleuses qui sera monté dans le milieu du fuselage, sur le **Douglas Invader A-26** qui se trouve en pièces détachées dans le hangar des A.C.C, pour une complète restauration.

Déjà le fuselage est revenu du sablage pour la mise en peinture effectuée dans leur atelier.

Le nez et l'empennage ne sont pas loin !

Et ce fut aussi l'arrivée des ailes dont ici, celle de gauche, avec le capotage de son moteur.

Qui, pour le moment dans sa position d'attente, intrigue bien des néophites qui voient en elle,.. un sous-marin.. !

.

Du haut en bas, le long des murs, ce ne sont que des caisses de pièces détachées, toutes bien marquées « A-26 »

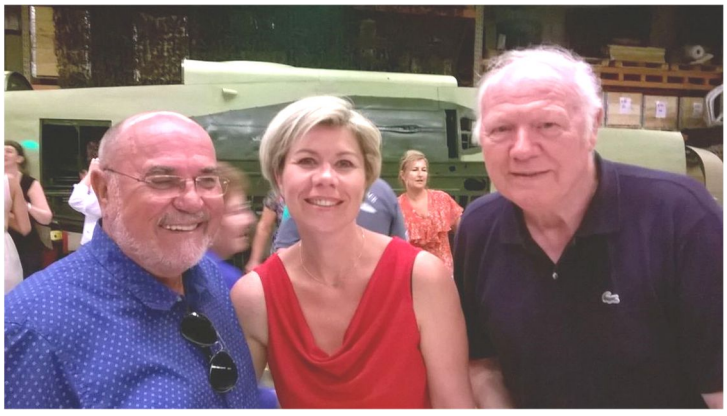
Les deux plus grosses, sont au sol, abritant chacune un moteur Pratt et Whitney 2x9 cyl.en étoile de 2 800 ch.

Aussi malgré ce stock en attente pour le remontage de ce riche patrimoine, les A.C.C ne manquent pas de se détendre avec leur disque-jokey, comme au cours de cette bien agréable paella, où il y aura encore bien du pain sur la planche, pour les années à venir.

En fin d'après-midi, à l'heure de l'apéro, belle vue, sur la piste d'envol, avant le coucher du soleil.

Présence également de notre ami Xavier Momin, ancien des A.A.C, face à Bernard.

Soirée réussie, sous les regards vigilants et avertis des charmantes hôtesses, très appréciées



- jeudi 29 juin **:** *EALC Corbas*

Baptême de l'Ouragan

Pierre Lussignol avec ses photos et de Bernard Large

C'est le premier chasseur à réaction Marcel Dassault. Il fut affecté à l'armée de l'Air en 1952.

Comme il se doit, un baptême est toujours effectué avec une bouteille de champagne, et c'est la roulette de nez qui en a l'honneur !

Au préalable, le président **Bernard Trible**, après son discours évoquant la future venue d'un Alphajet, n'a pas manqué de féliciter un à un, les membres de l'équipe s'étant occupé de sa restauration.

Egalement un grand moment, l'adoubement dans la confrérie du groupe Lafayette d'un ex-pilote, sous le regard de Bernard Trible.

On notait la présence d'un nombreux public attendant le passage d'un Mirage à 15h15. Il prendra son virage au-dessus du terrain pile à la minute annoncée.

Notre ami pilote Guy Stimbre, au côté du Président EALC

Quelques membres de la SLHADA :
Pierre Lussignol, Pierre Biard, Jean-Claude Mathevet ainsi que notre Président Jacques Baillet et Bernard Large absents de la photo

- **23 septembre :** *Aérodrome de Corbas*

Anniversaire des 40 ans du

Centre de Vol à Voile Lyonnais (C.V.V.L)

Mr André Monet et Mr Bruno Jonery l'actuel président.

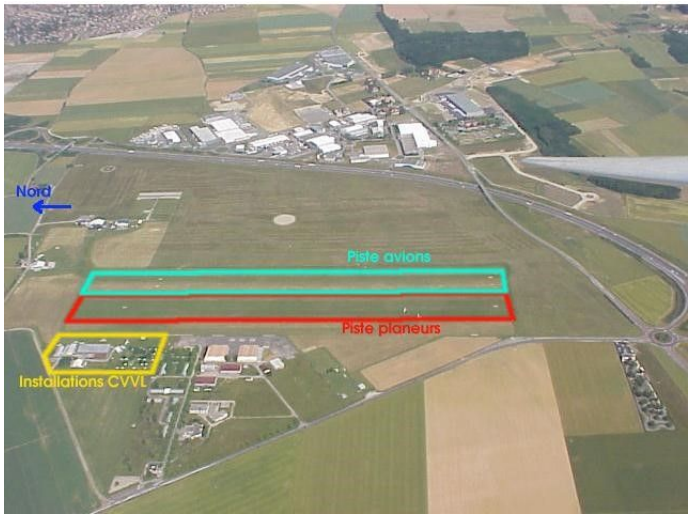
Conversation très amicale avec M. Alain Poulet qui a été le premier chef-pilote du CVVL. Nous avons parlé finesse, empennages en T, motoplaneurs et bien d'autre sujets. C'est bavard et tellement intéressant un homme comme ça !

Rencontre avec M. Yves Sargentini de Grenoble, grand amoureux de son planeur, le Bréguet 905 « Fauvette » de la fin des années 50 qu'il a entièrement reconstruit et avec lequel il s'offre de longues heures de bonheur.

Mr André Monet en compagnie de la délégation de la SLHADA à laquelle s'étaient jointes quelques épouses, devant le hangar du Club.

André Monet qui est lui-même membre de la SLHADA a été le premier président du CVVL après la séparation de la section vélivole de l'Aéro Club du Rhône et du Sud-Est. Il nous a raconté par le détail cet épisode qui fut parfois douloureux.

Les 40 ans du CVVL vu d'un drone



La plateforme Aéronautique de Corbas

Pour l'occasion, le Centre de Vol à Voile Lyonnais avait réuni ses anciens membres, invité les sympathisants et offert spectacle aérien et baptêmes de l'air. Nous étions sept pour la SLHADA, puisque le président fondateur André Monet est aussi un de nos fidèles adhérents.

Le soleil a permis de se plonger dans l'ambiance si particulière du vol à voile qui allie haute technologie et contact avec la nature. Quelques parachutistes du club voisin nous ont gratifié d'une démonstration mettant en valeur leur agilité et la précision de leur atterrissage.,

Après les saucisses chaudes et la canette de bière, l'heure était au discutage de coup devant les graciles fuselages et ailes souples en fibre. Une belle journée en plein air au milieu des oiseaux artificiels, surtout quand la visite a pu se prolonger à EALC et aux Ailes Anciennes qui bichonnent un A-26 (dont la gestation sera très longue). Il ne manquait que les modèles réduits pour profiter de tout le charme de Corbas.

- **vendredi 29 septembre :** *Bron*

à la Maison des Sociétés

Une bonne cinquantaine de personnes s'étaient déplacées pour cette conférence tant attendue

Notre ami Yves Laurençot, une fois de plus, nous a présenté avec son talent habituel cette magnifique épopée démarrée après la seconde guerre mondiale et qui n'a cessé d'évoluer jusqu'à nos jours toujours avides de « mach ».

Cette conférence est la suite logique de l'exposition dans nos locaux, et relatée dans ces pages lors de ces journées du Patrimoine. Elle nous a permis d'apprendre plus de détails techniques sur l'évolution des formes des appareils et de mieux connaître les constructeurs et pilotes qui ont participé à cette épopée. Le commentaire du conférencier était agrémenté de plusieurs vidéos de l'époque et de nombreuses photos. On parla théorie mais aussi avions et l'on oublia pas de parler des Femmes et des Hommes.

Yves n'a pas manqué également d'inviter notre fidèle ami **Guy Stimbre** à entretenir l'assistance de son expérience sur les différents appareils qu'il a piloté dans le contexte de l'approche de ce fameux « mur ». Il a parfaitement mimé l'angoisse du pilote tenant en main son manche « dans le béton » !

F 18

Concorde

17 octobre 1947: la première chute du Mur

Par Yves Laurençot

Lorsqu'on interroge les gens et qu'on leur demande en quelle année est tombé le Mur, invariablement ils répondent: 1989. Tout dépend de quel mur on parle. Celui dont ils parlent est un mur bien costaud fait de ciment, de pierres et de barres d'acier et c'est celui de Berlin. Mais celui qui nous occupe ce jour est parfaitement immatériel. Personne ne l'a jamais vu, personne ne s'y est cassé le nez et pourtant des avions y ont cassé le leur. C'est que le Mur du son est un ouvrage imposant qui ne s'est pas laissé démolir à coup de pics et de pioches. Lorsqu'il est tombé, Rostropovitch n'est pas allé jouer du violoncelle sur ses décombres.

Bell X-1 en cours d'accrochage sous le B-29

Dans les derniers mois de la dernière guerre les avions les plus performants ont ressenti lors de piqués à grande vitesse des réactions bizarres sur leurs gouvernes et certains se sont même désintégré en vol sous le coup des vibrations. Leur pilote venait de se confronter à la compressibilité qui est le signe de l'approche des vitesses soniques.
Et puis on a vite compris que les avions à moteurs à pistons, et donc à hélices, ne parviendraient jamais à dépasser ce seuil.

Heureusement les premiers réacteurs étaient apparus et laissaient entrevoir de futures performances. Mais les Me 262, Me 163, Gloster Meteor étaient encore trop « justes ». Les premiers jets Américains équipés d'ailes droites ne faisaient pas mieux. On comprit donc que si on voulait aller plus vite il faudrait disposer de plus de poussée. Les réacteurs de l'époque étant à bout de souffle on pensa à la fusée. Et c'est ainsi que naquit le Bell X-1, avion au fuselage très profilé « en balle de fusil » muni d'une aile droite et d'un moteur fusée. Incapable de décoller par ses propres moyens, l'avion était accroché sous un B-29 chargé de l'emmener vers 9000 m. Une fois largué, le pilote allumait la fusée et, vogue la galère, partait à l'aventure vers les grandes vitesses. C'est ainsi que Chuck YEAGER, pilote de chasse et As de la seconde guerre mondiale, passa le mur du son le 17 octobre 1947, il y a donc 70 ans. Disposant d'une forte poussée il ne resta que très peu de temps dans la zone de compressibilité et n'en ressentit pas les effets.

Chuck Yeager et le Bell X-1

Notez que ce même jour un nommé George Welch, chef pilote d'essai de North American tenta lui aussi de passer le mur du son avec le prototype du P-86 Sabre. Il se dit qu'il y parvint mais sa performance ne fut pas homologuée.

Lavotchkin La-176

En URSS il a fallu attendre le 26 décembre 1948 pour que le premier Bang retentisse dans le ciel de la Russie Eternelle. L'avion était le Lavotchkin La-176, avion rustique équipé d'une aile en flèche et du réacteur Kimov RD-45 version sous licence du célébrissime Nene de Rolls-Royce.

En Angleterre les ingénieurs commencèrent, comme tout le monde avec des avions à aile droite et se heurtèrent au mur. L'aile en flèche bien plus performante dans la zone fatale apporta des améliorations mais les phénomènes aérodynamiques causèrent des destructions en vol lors de piqués soniques. On se souvient du DH-110 se disloquant en plein vol au meeting de Farnborough. Et c'est Neville Duke avec la Hawker Hunter muni d'un réacteur axial Avon qui décrocha la timbale fin 1951.

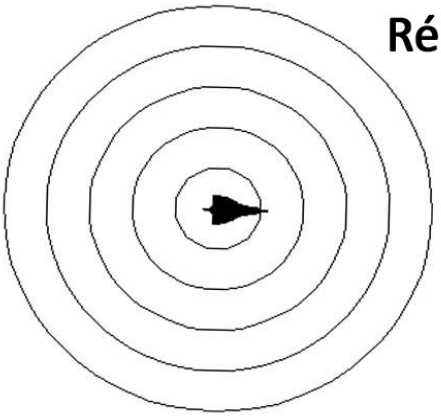
Hawker Hunter

Mystère II 03

En France la période d'après guerre a été marquée par de nombreux essais de formules inédites tant dans les formes que dans la propulsion. Les nombreux prototypes équipés du Nene échouèrent dans la conquête du mur du son. Il a fallu attendre octobre 1952 pour qu'un Mystère II muni d'un Tay plus puissant et piloté par un Français, en l'occurrence le Lyonnais Paul Boudier, passe le mach de manière non officielle. L'honneur en revint à un pilote du CEV, Roger Carpentier, quelques semaines plus tard.

Voilà en quelques lignes ce que fut la conquète du Mur du son dans les principaux pays aéronautiques de la planète. La Suède et le Canada rejoignirent plus tard le clan des « soundbreakers ». Et n'oublions les – nombreux– pilotes qui laissèrent leur vie dans cette aventure.

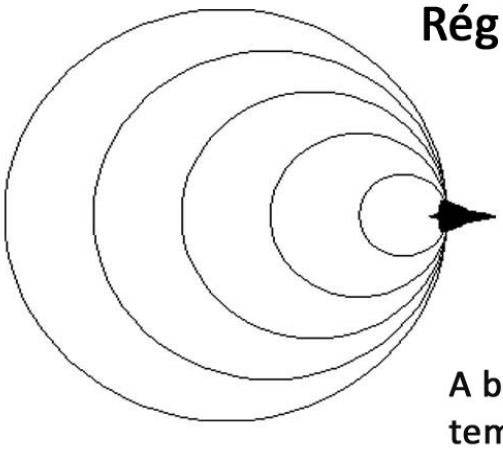
Les différents régimes soniques



Régime subsonique Mach <1

Les ondes se déplacent à la même vitesse que l'avion.

On entend l'avion avant de le voir.

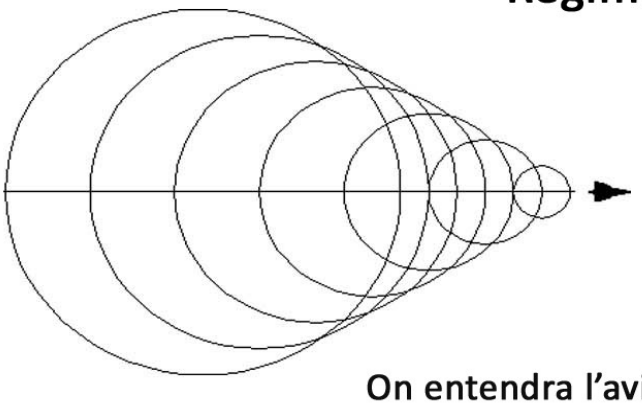


Régime transsonique Mach =1

L'avion vole à la même vitesse que le bruit qu'il produit. Les ondes s'amassent sur le nez ou certaines parties saillantes telles bord d'attaque ou empennage.

A basse altitude le son est perçu en même temps qu'on aperçoit l'avion

Régime supersonique Mach >1



L'avion va plus vite que le bruit qu'il produit et laisse les ondes derrière lui.

On entendra l'avion bien après son passage

- **vendredi 10 et samedi 18 novembre :**

Conférences en Isère sur les aviateurs de la Guerre 1914-1918

Philippe Brocard

En cette année de commémoration de la disparition du **Capitaine Georges Guynemer**, mort au champ d'honneur à Poelkapelle le 11 septembre 1917, ainsi que l'hommage rendu aux as de l'aviation militaire 1914-1918 par l'Armée de l'Air, Claude Thollon-Pommerol et Philippe Brocard, membres de la Slhada et conférenciers sur la période 1914-1918, ont eu l'occasion de donner plusieurs conférences.

Tout d'abord à Montbonnot Saint-Martin près du NE de Grenoble, où Claude Thollon-Pommerol donnait une conférence sur **Célestin-Adolphe Pégoud,** le vendredi 10 novembre, jour de l'inauguration d'une exposition sur les as de l'aviation militaire 1914-1918 à la Maison des Arts. Cette exposition qui devait durer 8 jours présentait des écrits, des photographies, des pièces d'avions, uniformes et tableaux.

Le 18 novembre, trois conférences étaient données :

par Claude Thollon-Pommerol sur **Guynemer**,

par Philippe Brocard sur le **Général Antonin Félix Brocard**,
(voir aussi précédents TdB N°15 et 32)

ainsi que Philippe Guillermin, autre conférencier, sur un pilote isèrois méconnu de la Grande Guerre : **Paul Prince**.

Une soixantaine de personnes assistait à ces conférences.

Ensuite ce fut une semaine plus tard, le samedi 25 novembre, à Eclose-Badinières au sud de Bourgoin-Jallieu, dans les locaux de la salle polyvalente où Claude et Philippe donnaient deux nouvelles conférences sur Pégoud et Brocard. Une exposition était également présentée au public.
Les classes de l'école communale ont assisté à une conférence particulière de Claude Thollon-Pommerol sur les as de la Grande Guerre et ont participé à un atelier de confection de modèles réduits d'aéroplanes en papier.
Rappelons que le Commandant Brocard, de l'escadrille des Cigognes, devenu plus tard général, était né à **Biol** (Isère), commune située à 7 km à l'est d'Eclose-Badinières. Pégoud étant né à **Montferrat**, à l'est de Biol et au sud de Les Abrets, ces deux enfants du pays étaient donc mis à l'honneur pour ces deux conférences.
Une trentaine de personnes y assistaient

-16 novembre au 20 décembre : *Lyon 7e*

Quartier Militaire Général Frère

En coopération avec la Bibliothèque et le Musée Militaire :

Exposition et conférence

Après l'inauguration et les allocutions de Madame Lecerf, directrice de la bibliothèque du Quartier Général Frère, et de Pierre Lussignol, Vice-président de la SLHADA, le Lt.Col.(er) Jean-Claude Mathevet a présenté l'exposition au Général Pierre Chavancy, Gouverneur Militaire de Lyon et au Colonel Serge Bare.

Dans l'assistance, des membres de l'ANSORAA et de l'ANORAA, lors de la présentation des panneaux

De nombreuses photos et documents émanaient de la SLHADA

Avec son talent habituel, Jean-Claude Mathevet a tenu à rappeler à l'assistance composée en majorité d'anciens militaires, l'importance de la position de Lyon et du terrain de Bron dans l'effort militaire aéronautique durant la période 14-18 en tant que construction d'appareils et matériels aéronautiques, formation des mécaniciens et constitution des escadrilles.

Bernard et Jules, deux des membres SLHADA
Qui ont œuvré pour cette magnifique exposition, entourent la maquette d'un Bréguet 14, présentée au bas de l'escalier menant à la bibliothèque.

A l' étage, plusieurs vitrines, avec celle de la revue semestrielle du « Tableau de Bord » dont les N°19 et 31 relatent les conférences de J.C Mathevet sur ce sujet..

à gauche, à côté du mannequin du Musée Militaire, Pierre Lussignol également à l'origine de l'expo.

La part prise par Lyon et sa Région dans le formidable développement de l'Aéronautique militaire pendant la guerre 1914-1918

Jean Claude MATHEVET

Au début des hostilités en 1914, l'aéronautique militaire française ne pouvait mettre en ligne que 134 avions répartis en 21 escadrilles ; 320 pilotes seulement étaient brevetés.
A la fin du conflit en 1918, le nombre total des avions en service sur les différents fronts et en réserve était de 11 836. L'aéronautique maritime, quant à elle, pouvait aligner un millier d'hydravions, une quarantaine de dirigeables et plus de 100 ballons d'observation à la mer, sans compter ses réserves.
Les effectifs de l'aéronautique étaient passés de 4 000 à 150 000 hommes, dont 12 000 pilotes, 4 000 observateurs-mitrailleurs, et 12 000 mécaniciens.

Ces chiffres montrent, à l'évidence, avec quelle prodigieuse rapidité l'arme aérienne s'est développée. On a pu parler de marche foudroyante dans la voie du progrès. En effet, les premiers vols significatifs ne dataient que d'une dizaine d'années… Il est intéressant de rappeler que le vol d'Armand Zipfel qui eut un grand retentissement et qui fut effectué sur le site du « Grand Camp » à Villeurbanne sur une distance de 600 mètres et à quelques dizaines de mètres d'altitude, n'eut lieu que le 19 novembre 1908 ; six ans seulement avant le début du conflit…
Très rapidement donc, grâce au travail acharné de concepteurs et de constructeurs de cellules et de moteurs, les vitesses sont passées de 120 à 220 km/h ; les plafonds atteints dépassant les 7 000 mètres. L'unique carabine de bord du début du conflit laissant rapidement la place à des mitrailleuses alimentées de centaines de cartouches et au terrible petit canon de 37mm.

Du **Caudron G3** du début du conflit ,
au célèbre **Spad** de Guynemer

Une production rationnelle

Au début du conflit, le grand rôle dévolu à nos forces aériennes était la reconnaissance des formations ennemies au sol et la détermination de leurs mouvements ; toutes les opérations étant décidées par les états-majors de l'Armée de Terre. Les informations obtenues grâce à ces reconnaissances aériennes, ont rapidement montré la réelle utilité de l'aviation. Mais la nécessité de protéger ces reconnaissances des attaques des avions ennemis a très vite imposé la création d'une aviation de protection, l'aviation de chasse. Ensuite, il est apparu qu'il était indispensable de frapper les positions de l'ennemi avec des bombes. C'est ainsi qu'est née l'aviation de bombardement.

Cette diversité d'avions spécifiques a rapidement nécessité la création d'une industrie de construction aéronautique tout à fait nouvelle sous l'égide d'un service centralisateur, le SFA (Service des Fabrications de l'Aviation). A ce service incomba la lourde mission de doter le pays du matériel nécessaire à la construction et à l'approvisionnement des escadrilles d'observation et de combat. (Une antenne du SFA viendra d'ailleurs s'installer à côté du Fort Lamothe à Lyon dès 1915)

Les constructeurs français, appelés avionneurs à cette époque, furent aussitôt mis à contribution : Blériot, Henri Farman, Rep, Voisin, Maurice Farman, Caudron, Morane-Saulnier. Ils produisirent des avions devenus célèbres :

- avions de chasse monoplace Spad de différents types – (Le Spad XIII fut construit à 7 300 exemplaires…)
- avions de chasse biplace (Hanriot)
- avions de chasse triplace (Caudron R-XI)
- avions de corps d'armée (Breguet XIV A, Salmson, Spad) – La série des Breguet XIV comprendra 5 500 unités. Après la guerre, un grand nombre de ces appareils provenant des surplus militaires, seront utilisés pour la création des lignes de l'Aéropostale où s'illustrèrent, Mermoz, Saint-Exupéry, Guillaumet…
- avions de bombardement de jour (Breguet XIV B)
- avions bombardement de nuit (Voisin X, Caudron C-23, Farman F-50, Caproni)

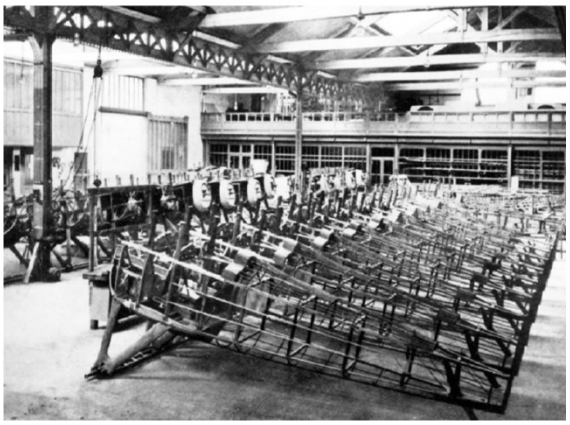
Avion canon Voisin

Le développement de la construction sera particulièrement rapide : en1914, 541 appareils seront construits ; en 1918, 24 652 appareils sortiront des usines. Au total, ce sont **52 146 appareils de tous types** qui seront produits en quatre années de conflit.
Si au mois d'août 1914, l'industrie française livrait par mois 50 avions et 107 moteurs, elle fournira 3 000 avions (et hydravions) et 4 500 moteurs en juillet 1918… Il est vrai que la durée moyenne d'un avion au front était relativement courte : deux mois, et même un mois et demi en moyenne pour les avions de chasse, trois mois pour les autres catégories. (i)
Cette production intensive n'a été égalée au cours de la guerre par aucun autre pays. Elle a d'ailleurs permis au gouvernement français, non seulement de satisfaire largement les besoins de notre armée aérienne, mais aussi d'alimenter les armées alliées : 9 460 appareils.

La construction aéronautique dans la région lyonnaise

Dès le début de la guerre, de nombreux constructeurs d'avions craignant l'avance des forces allemandes, quittent le Nord de la France et la région parisienne, et se replient sur Lyon et sa banlieue qui possèdent déjà un tissu industriel très important, notamment des usines de construction automobile et des entreprises de travail du bois. Ces entreprises possédant déjà des machines-outils particulièrement évoluées, elles étaient facilement reconvertibles pour la construction des avions.
C'est ainsi que quinze usines, certaines situées dans l'ancienne zone de la Buire – aujourd'hui quartier de la Part-Dieu - accueilleront des constructeurs d'avions ; neuf autres des constructeurs de moteurs et aussi d'accessoires. Quelques exemples d'installation :
- « Gaston et René Caudron » quittent leurs usines situées à Rue et au Crotoy dans la Somme, et s'installent 32 chemin des Alouettes Lyon 8ème, dans des bâtiments de 7 000 m^2 de la firme automobile "Baron-Vialle". Quelques 3 000 cellules sortiront de cette usine.

- « Charles et Gabriel Voisin » utilisent les locaux de la société "Société Nouvelle Buire-Automobile", 29 rue Danton Lyon 3ème. De ces usines sortiront les célèbres "Voisin V" équipé du canon de 37.
- « Les frères Farman » installent des ateliers dans le 7ème arrondissement, 39 bis route d'Heyrieux. Spécialistes des biplans, ils produiront le célèbre "Farman F40".
- « Atlas-Aviation » installé dans les locaux de la « Cie lyonnaise de l'Industrie du bois » 117 rue Félix Faure, produira en série des avions "Caudron" et "Spad", ce type d'avion sur lequel Guynemer remportera 53 victoires homologuées.
- « Robert Esnault-Pelterie », installé rue Croix-Molon, (aujourd'hui rue Bataille) fabrique les avions REP ; c'est la plus grande usine aéronautique française où travaille un millier d'ouvriers et autant chez des sous-traitants.
- « Letord » construit des appareils de reconnaissance et de bombardement à Villeurbanne (route de Vaulx-en-Velin et route de Crémieu), ainsi qu'à Lyon chemin Saint-Isidore dans le 7ème.
- « La Société Lyonnaise d'aviation » installée à Villeurbanne et cours Gambetta à Lyon, travaille en sous-traitance pour Breguet, Caudron, Letord, Michelin, Nieuport, Sopwith, Spad et Voisin.



La région lyonnaise a ainsi fabriqué une bonne moitié des 52 146 appareils construits.
A noter que ces derniers étaient transportés en pièces détachées, montés et essayés sur le terrain de Bron, par les pilotes d'usine ou par des pilotes militaires ; Bron, base-école par excellence, puisqu'elle a formé la plupart des mécaniciens d'aviation, les monteurs-avions, tous les monteurs de hangars-Bessonneau (ces fameux hangars - 5 000 fabriqués - que l'on retrouvera sur tous les terrains du front et de l'arrière), et les chauffeurs-automobiles. Au total, plus de 12 000 stagiaires seront formés dans les différentes sections de Bron.
Après montage et quelques essais, les appareils partaient pour les unités du front, parfois en escadrilles constituées, afin de combler les pertes.
Les fabricants de moteurs et d'accessoires furent également très actifs dans la région lyonnaise ; huit établissements fabriquèrent et assemblèrent une bonne partie des 92 600 moteurs produits durant le conflit : 75 moteurs sortaient chaque mois des usines Salmson, rue Poisat à Villeurbanne ; Gnome et Rhône, cours Emile Zola à Villeurbanne fabriquait les célèbres moteurs de 80 HP, et les 160 HP de 14 cylindres. Les fabricants d'accessoires nécessaires à la construction des appareils (toile pour avions, bois, contre-plaqués, métaux spéciaux, huiles, graisses spéciales, plaques photographiques pour vues aériennes etc.) ont montré un savoir-faire étonnant, et une productivité sans cesse en augmentation: les usines « Zénith » par exemple qui étaient installées chemin Feuillat à Villeurbanne, ont produit 125 000 carburateurs durant le conflit…
Tous ces chiffres permettent de mesurer l'extraordinaire vitalité de la production aéronautique de guerre dans la région lyonnaise.

Les acteurs
Ce formidable développement, on le doit à des Hommes et des Femmes d'exception : ingénieurs, ouvriers, monteurs d'avions, pilotes, mitrailleurs, mécaniciens ; tous, jusqu'au plus humble des monteurs de hangars et des chauffeurs d'automobile ont été, à des degrés différents, les artisans de cette avancée technique.

Bien sûr, on connaît mieux ceux que l'on appelait les As. Il fallait cinq victoires aériennes pour mériter ce titre : lieutenant Fonck (75 victoires),capitaine Guynemer (53 victoires), lieutenant Nungesser (43 victoires) ; soixante-dix-neuf pilotes mériteront ce titre.

De 1912 à 1914, les premiers pilotes – ils appartenaient en général à l'arme du génie ou à la cavalerie - étaient formés au sein d'écoles civiles, notamment à l'Ecole Nationale d'Aviation de Lyon-Bron, dirigée par le célèbre Kimmerling, mais dès le début du conflit, la création d'écoles purement militaires fut décidée : Chartres, Etampes, Le Crotoy, Buc, Ambérieu, Châteauroux, Tours, Istres et Dijon. Au total, 16 834 pilotes obtiendront le brevet militaire. 5 533 de ceux-ci seront tués ou portés disparus en combat aérien ou par accidents, les trois-quarts des pertes intervenant dans les deux dernières années de la guerre.
Soixante-trois aviateurs lyonnais sont Morts au Champ d'Honneur, surtout des pilotes et des observateurs.

En quatre années de guerre, l'Aviation, arme pratiquement inconnue au début du conflit, a gagné ses lettres de noblesse. Mais elle ne commencera à gagner son indépendance de décision et surtout d'emploi, qu'en 1934, en devenant, enfin, l'Armée de l'Air.

[1] *- Données extraites de l'ouvrage « L'Aéronautique pendant la Guerre mondiale » édité en 1919 – Article du colonel Paul DHE, à cette époque directeur de l'Aéronautique militaire*

Nos Stands

-dimanche 10 septembre : Bron

à l'Espace Roger Pestourie

Forum des Associations

Comme tous les ans, toujours au côté de nos amis du Club de l'Air, avec le passage des élus et du maire Mr Longueval.

Parmi les nombreux visiteurs, il est à noter les prises de contacts suivantes :

- Aéro-Club du Grand Lyon avec Mr Philippe Guet qui souhaite développer les relations avec SLHADA : conférences, articles dans le Tableau de Bord, etc…

- A.E.T.A (**A**ssociation des anciens **E**lèves de l'Ecole d'enseignement **T**echnique de l'Armée de l'**A**ir, (site Internet) située à Saintes et Rochefort : un article de leur journal « Les Arpètes » sur les Frères Wroblewski-Salvez nous a été remis avec en échange un TdB pour une première prise de contact.

- **samedi 21 et dimanche 22 octobre :**

à Vénissieux

La Présidente de FPEL Madame Danielle Coste, bien entourée à gauche de Yves Boël pour le Tableau de Bord, notre Vice-président Pierre Lussignol et de notre ami Louis Gitchenko à droite.

Discours d'accueil de la Présidente Danielle Coste en compagnie de Madame la Maire de VénissieuxMichelle Picard et de Monsieur Clément Barioz Président du Viniciacum : Association d'histoire et de défense du patrimoine de Vénissieux

C'était la troisième édition de ce salon qui se tient les années impaires. Chaque association du Patrimoine de ce secteur (une vingtaine) y présente ses publications.

La SLHADA se devait d'y être, non seulement parce qu'elle est adhérente à la Fédération du Patrimoine de l'Est Lyonnais, mais parce que c'est l'occasion de faire connaître notre action de valorisation du patrimoine aéronautique lyonnais.

C'est une manifestation particulièrement intéressante car elle permet d'échanger avec les autres associations et le public. Le patrimoine Est lyonnais est très riche. En plus de l'aéronautique et des forts, il faut ajouter les constructions de pisé, les églises et chapelles, l'art funéraire et …les roses.

De plus en parallèle, dans des locaux adjacents, se sont tenues 4 conférences.

Merci à ceux qui ont bien voulu consacrer leur temps à nous représenter et en particulier Louis, présent sur 2 jours

Présent à nos côtés, Mr André Chavanne, Président de l'association du Fort de Bron

Rencontre franco-italienne au Val d'Aoste

Pierre Lussignol

Ce dernier été, j'ai eu l'opportunité de rencontrer notre unique adhérent au-delà des Alpes, *Ivan Ferrando.* Il n'était pas seul, deux autres historiens locaux, *Fabrizio Dassano et Roger Juglair* m'attendaient également. Ils étaient rassemblés pour une exposition et une conférence qu'ils avaient organisées à Pont-Saint-Martin, petite ville à cheval sur un torrent qui se jette dans la Doire Baltée, elle- même affluent du Pô et prenant sa source en amont d'Aoste.

Pourquoi ce lieu a-t-il un intérêt aéronautique ? Tout simplement parce que c'est ici que les North-American B 25 du 340 th Bombardment Group basé à Comiso en Sicile déversèrent leurs bombes le 23 août 1944.

Quel intérêt de déplacer 36 bombardiers chargés de 116 bombes pour détruire un pont romain en plein centre-ville ? C'était pour barrer une vallée. Il faut se placer dans les circonstances de l'époque où il s'agissait pour les Alliés d'entraver au maximum les mouvements des allemands afin d'accélérer les effets du débarquement du 15 août en Provence. L'objectif initial était en fait un pont ferroviaire au Sud-Ouest d'Avignon. (à plusieurs centaines de kilomètres) . Nos trois historiens avec l'appui de la municipalité locale avaient organisé une exposition et une conférence auxquelles je fus convié avec mon épouse.

La conférence me permit de découvrir le travail réalisé par Ivan à partir de notre documentation sur le rôle joué, en 1944-45 par les escadrilles basées sur le versant français des Alpes en appui aux troupes des Alpes face aux allemands encore présents en Italie du Nord. J'ai eu plaisir à voir le bon usage des photos estampillées SLHADA.

Le déblaiement des ruines,

mais le pont est intact.. !

Fabrizio, présentait les crashes qui se produisirent sur les 2 versants des Alpes.

La soirée se termina devant des pizzas et des échanges sur les visions respectives de nos histoires aéronautiques nationales …en français …car la région d'Aoste est très proche de la France géographiquement et culturellement.

Il y a là certainement des informations à échanger sur l'histoire aérienne de ce territoire commun que constituent les Alpes et où l'aviation a pris des formes particulières.

L'Association amie

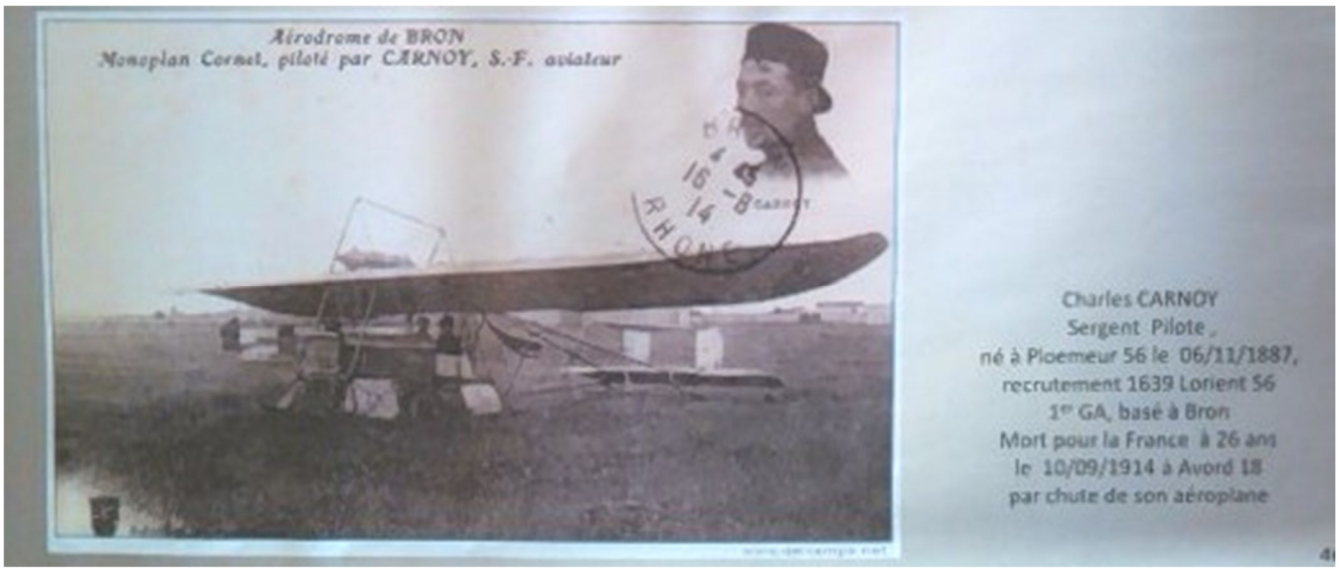
Génébron

fête ses 20 ans… !

Pierre Lussignol

Magdleine Eymere , présidente de Génébron et Michel Ardouin nous ont invité pour leur remarquable exposition sur leur 20 ans de recherche sur la vie brondillante

Une partie des nombreux panneaux d'exposition a été réalisée avec notre apport documentaire en particulier sur les pilotes, dont un monument représentatif, celui de Jean Desparmet se situe dans le milieu du cimetière de Bron.



Pilote ayant été au 1er GA à Bron

Un avion dans le cimetière de Bron !...

L'on peut y voir en particulier un panneau sur un avion qui a fait un retour au sol malencontreux, dans le cimetière.

Le 2 décembre 1921, un avion du 35ème régiment d'aviation atterrit accidentellement dans le cimetière de Bron où il endommage 15 tombes. Les frais de remise en état des monuments funéraires seront pris en charge par le Ministère de la Guerre qui alloue 4 300 fr. Mr Emile Chaze, maire de Bron accuse réception des travaux.

Rien n'a été trouvé à ce jour sur les conséquences pour le pilote et l'appareil, pas plus que sur la cause de l'accident. Il semblerait que le pilote s'en soit sorti sans trop de mal. Les recherches sont donc ouvertes sur ce crash peu banal …

NDLR: Informations recueillies auprès de l'association Génébron qui a présenté cet accident lors de son exposition du mois de novembre . Ses sources étaient les archives municipales.

La commune de Villette d'Anthon a bien connu la parachutiste **Reine Givord**

Tiré du Bulletin Municipal de Villette d'Anthon (Avril 2017)

remis à Jean Denis

Ci-joint le récit de son histoire présenté par son neveu Denis Nesme habitant Villette d'Anthon :

Ma tante est née à Oullins en 1899. Son père était chef d'équipe à la compagnie P.L.M C'était la benjamine des trois filles de la famille. Très jeune, elle étonnait déjà ses parents en collectionnant les journaux ayant trait à l'aéronautique. Son désir de voler est devenu au fil des années, une véritable obsession ; en ce temps-là, l'aviation commençait à prendre de l'importance et passionnait la jeunesse qui rêvait des exploits des aviateurs devenus célèbres durant la Grande Guerre.

En 1920, Reine travaille à l'aéroport de Bron comme sténo-dactylo et apprend que la Base aérienne du Bourget offre un poste au sein de ses bureaux. Elle postule et est agréée. La voilà donc sur place. Elle peut côtoyer ses héros. Les pilotes gagnés par son enthousiasme l'acceptent dans leurs coucous, d'abord comme passagère, puis en double commande et enfin elle vole seule.

Dans les années 20, les français sont sceptiques sur l'avenir de l'aviation. Il faut les convaincre que voler ne conduit pas à une mort certaine…en cas de pépins. L'idée du parachute comme garantie fait son chemin. Déjà en 1914 un aviateur officier français **Jean ORS**, avait sauté d'un « zinc » en parachute à Juvisy : il mit au point en 1920 un parachute de 64 m2 qu'il avait testé avec des mannequins.

Notre intrépide Reine se présente à lui et lui propose d'essayer son parachute. Devant son obstination et surtout ses compétences, il accepte. Il faut savoir qu'en ce temps là, le parachute « ORS » était attaché sous la carlingue de l'avion et il se décrochait lors de la chute du parachutiste dans le vide. Il fallait être vraiment intrépide pour ses jeter ainsi dans l'inconnu…

Le 14 avril 1920, l'essai est réussi. Reine ne trouve pas les mots pour décrire la sensation de cette plongée dans l'espace. Depuis ce premier saut, c'est la gloire. Elle est sollicitée de partout, elle saute aux quatre coins de la France. Des milliers de personnes assistent à ses meetings. La presse et le cinéma s'emparent de son histoire. Elle est sacrée « vedette ».

En 1923, au meeting d'Orange, elle enjambe la carlingue d'un Caudron, s'élance de 1 500 m d'altitude, mais là, elle ne ressent aucune secousse caractéristique de l'ouverture du parachute. Elle pense qu'elle va s'écraser… miracle, il finit par s'ouvrir. Ce n'était pas son heure ! Mais la secousse de l'ouverture est rude… !.

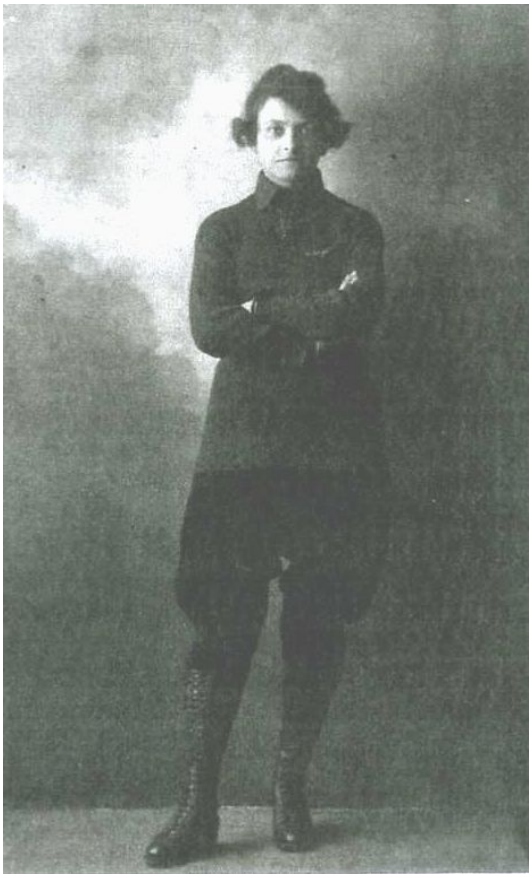
Hospitalisée, les médecins diagnostiqueront un déplacement du cœur ! Elle est interdite de sauts. !

Discrète, elle retourne dans l'anonymat. Elle élève son petit Georges Besson né en février 1921
(fils d'un aviateur qui se tue la même année en septembre)
En 1940 elle épouse Monsieur Verdot. Elle était très fière de son petit Georges qui dès octobre 1940 rejoignait De Gaulle et devint un responsable des FFI. En 1964, il fut choisi pour déposer les cendres de Jean Moulin au Panthéon.

Ma tante Reine aimait venir à Villette d'Anthon au sein de la famille Nesme et profiter de son neveu. Elle est décédée à l'âge de 93 ans.

C'était une grande dame trop peu connue, qui a contribué à la mise au point de cette invention

Bazin et Pecarodo



Survol philatélique de la POLYNESIE

Florilège philatélique....

Il serait injuste de limiter l'image de ce territoire à la beauté de ses paysages, pourtant bien réelle, et cet aperçu de la vie aéronautique dans les archipels le suggère.

On imagine les vols hasardeux des premiers CAMS de la Marine, le courage des Polynésiens ralliant ceux qui refusaient la défaite et allaient en payer le prix, puis cette épopée commerciale pour enfin, rompre l'isolement, à 17 000 km de PARIS !

Des Catalina de la TRAPAS aux SHORT Bermuda de la R.A.I , du DC4 d'Air-France venu en 3 jours de la Métropole aux DC6 de la T.A.I. aussi fiables que réguliers, d'abord sur BORA BORA puis à PAPEETE-FAA, les lignes sont ouvertes avec des moyens techniques souvent réduits et des cieux pas toujours cléments.

L'ère des « réacteurs » apporte ensuite sécurité et confort avec les BOEING 707 et DC8 qui atterrissent dès 1961 sur un aéroport de niveau international à TAHITI, suivis par la génération des « gros porteurs » : Boeing 747 d'Air France et DC10 d' U.T.A., facteurs indéniables de l'essor touristique. Aujourd'hui, les AIRBUS A340 d'Air Tahiti Nui et les Boeing 777 d'Air France assurent un service de haut niveau.

Moins représentés sont les aéronefs de l'Armée de l'Air et de la Marine assurant depuis la création du Centre d'Expérimentation du Pacifique en 1962 des vols de liaisons entre bases mais aussi et toujours, des missions de service public avec leurs avions et hélicoptères, dont le Twin-Otter, fidèle compagnon des antipodes, est ici le témoin.

Ces vols permettent l'assistance médicale et matérielle auprès des habitants d'archipels éloignés de TAHITI .

Sans oublier Jacques BREL qui, installé aux MARQUISES, passionné d'aviation et pilote reconnu, aida la population disséminée sur ces îles montagneuses L'aéroport de HIVA HOA porte son nom...

Ce modeste regard philatélique illustre donc un passé ou l'aventure était bien présente, les « ailes du territoire » étant maintenant bien déployées pour entrer dans le futur que ce peuple Polynésien si accueillant et chaleureux saura construire pour préserver sa qualité de vie et ses splendides paysages !

Christian Bellet

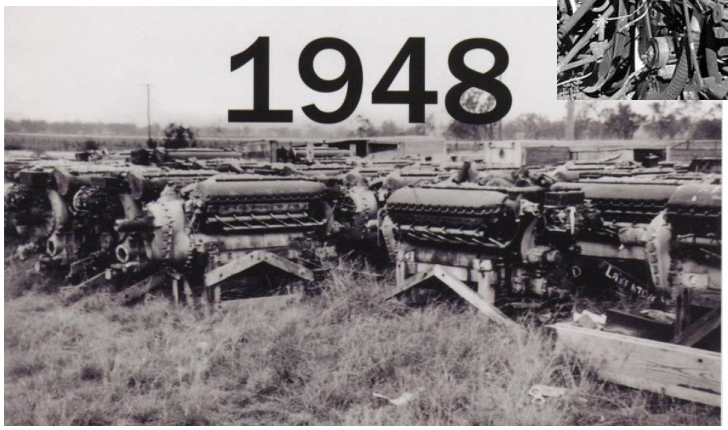
Nos Insolites

Dégagez la piste,
je suis en approche… !

(Pierre Lussignol)

Moteurs à vendre .. !

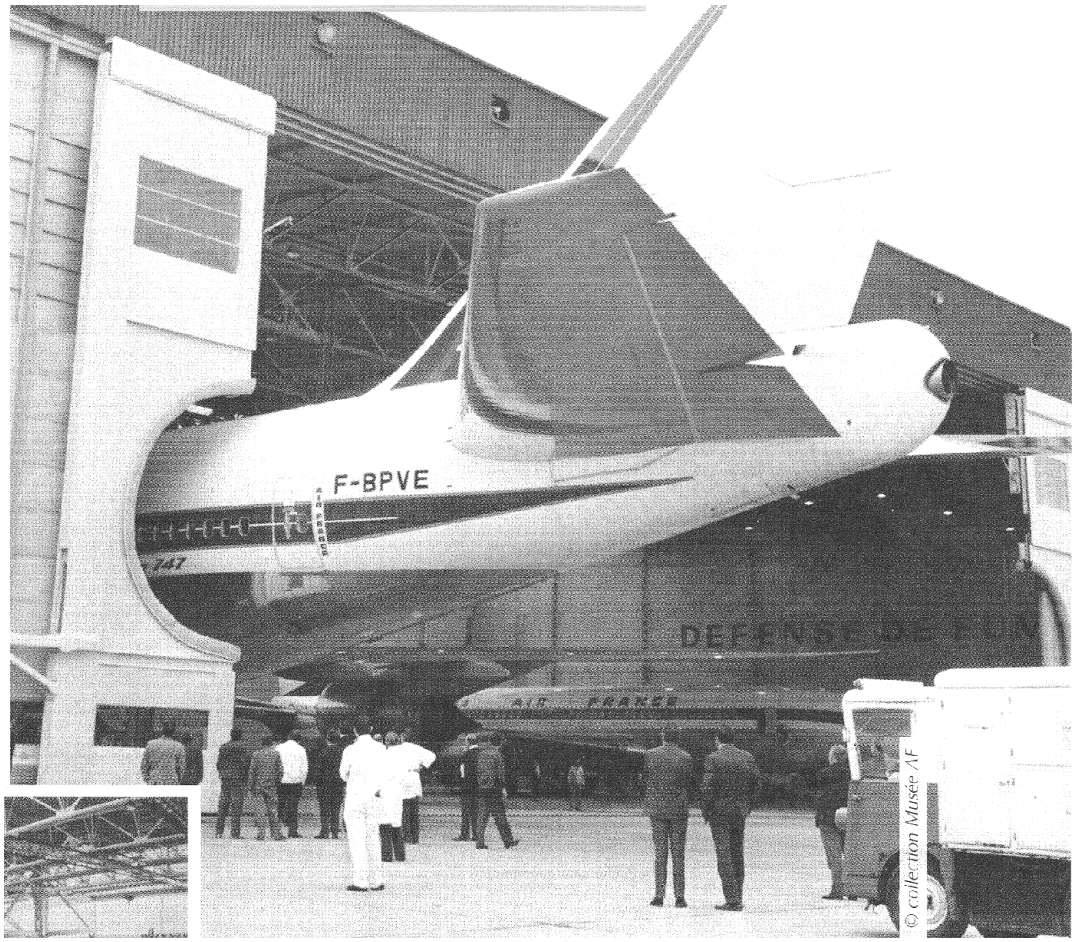
radial ou en « V » ?



(Yves Boël)

J'étais là
avant vous.. !

(Yves Laurençot)



Dans les années 70, chez Air France, le hangar HN3 possédait une porte en coupe-cigare permettant le logement du B 747… sauf pour la partie arrière !

(Jean Denis)

Le Jaguar a besoin d'une deudeuche pour sortir ses griffes .. !

(Pierre Lussignol)

Pou du ciel

pour enfant :

un petit réglage s'impose !

Johnny Hallyday n'est plus. A priori il n'y a guère de place pour lui dans la revue de la SLHADA. Pourtant nous avons déniché dans nos archives la trace de son passage à Lyon où il était venu en avion et avait, bien entendu, atterri à BRON. Mais nous n'avons pu déterminer la date de ce cliché

Il est d'ailleurs venu se produire plusieurs fois au stade de Gerland ou à la halle Tony Garnier durant ses 57 ans de carrière !

En 1998, la descente d'une Alouette au Stade de France : c'est son ami Michel Drucker qui pilote

Cet appareil frappe 4 immeubles de plein fouet !!!

Des images difficiles à regarder.

Cela vous démontre le danger d'assister à ces évènements publics.

Surprenante photo montrant tout en détail.
Le pilote a effectivement perdu le contrôle de son appareil à très basse altitude.

La foule de spectateurs est évitée de justesse mais pas les quatre édifices.
On peut seulement imaginer l'horreur subi par les occupants à l'intérieur des édifices.

Personne n'a perdu la vie, ... mais ils ont probablement vécu une journée de merde.. !

(Yves Laurençot)

NOUVEAUTES DE NOS ARCHIVES

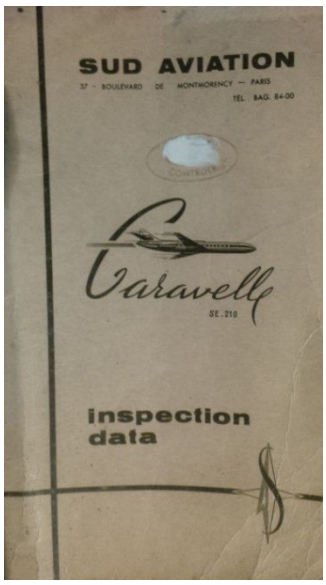
Notre documentation s'enrichit constamment grâce à l'apport du public ou des adhérents. Nous récoltons ainsi albums et photos, livres, revues. Après répertoire, scannage, classement elles sont mises à la disposition .

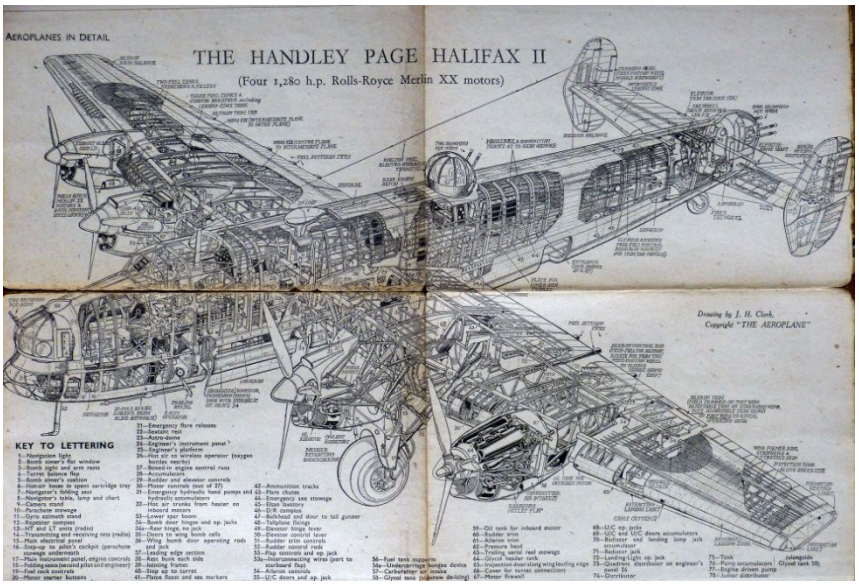
Cette rubrique est destinée à vous faire connaître les arrivées depuis notre dernière parution :

revue INTERAVIA : 15 années
- revue AEROSPACE MONTHLY : 5 années
- revue FLIEGER : 10 années
- revues et encyclopédies sur l'aviation et les véhicules militaires
- livres et monographies sur l'aviation
- album photo d'un mécanicien de la 35 ème escadre à la fin des années 1930
- Groupe FAFL «Guyenne » en 1944-1945
  album de cartes postales sur les productions de Robert Esnault-Pelleterie
- Livrets militaires
-

Que les familles BIHR, BONNIN, BRAZIER, DUBOIS, DURAND, MONSEAU soient remerciées de nous avoir confié ces « trésors ».

Ci-joint pêle-mêle quelques reproductions :





CONFERENCES 2018

1er semestre

3 Janvier : Laérostat de 1782 à nos jours Jean-Marc TRUCHET

3 Février : Assemblée générale

3 Mars : Histoire du vol à voile sur Lyon André MONET

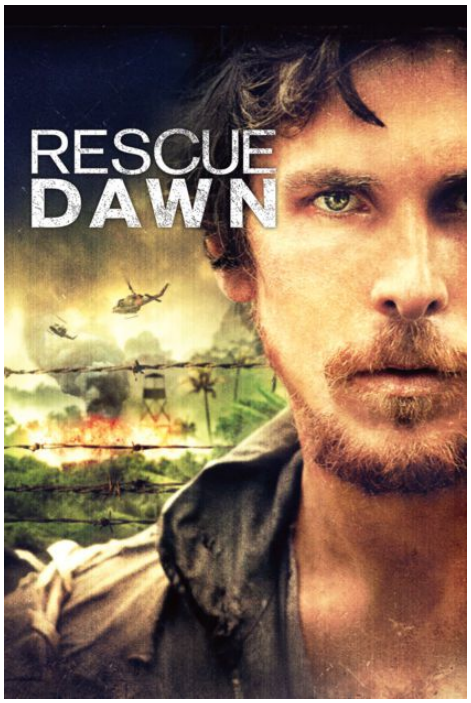
7 Avril : Jean MERMOZ « l'Archange » Pierre BIARD

5 Mai : L'Aviation sanitaire Pierre LUSSIGNOL

16 Juin : pique-nique

+

film « Rescue Dawn »



2eme semestre

8 Septembre : Le moteur R 2800Pratt et Whitney Alain BRETON

13 Octobre : Thoret et le vol dans les remous Lionel PASTRE

10 Novembre : l'Aventure aérospatiale Roland FRANCON

1 Décembre : L'histoire des premiers réacteurs Jean SCHREIBER

Association loi 1901, fondée en 1986
Siège social : Maison des sociétés, Square Grimma, 69500 BRON
http://www.slhada.fr
contact@slhada.fr
Facebook : Aerolyon-slhada

Composition du Bureau

Président :	Jacques BAILLET
Vice-président :	Pierre LUSSIGNOL
Secrétaire Général :	Jacques MOULIN
Trésorier :	Chantal PATURAUX

Chargés de Mission

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

Bulletin de liaison rédigé par les membres de l'Association
Conception, mise en page : Yves BOEL
Directeur de Publication : **Jacques BAILLET**

ISSN 2263-4851