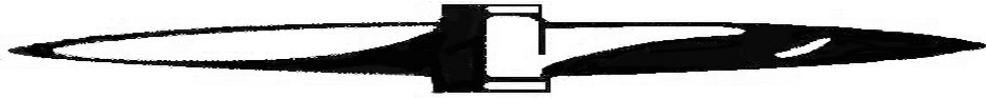


# SLHADA



## Tableau de Bord

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

N°38  
Juin  
2018



*Piste de l'Aéroport de Bron avec au fond la ville de Lyon*

*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](mailto:contact@slhada.fr)*

# EDITORIAL



Le cycle commémoratif du centenaire de la Première Guerre mondiale s'achèvera le 11 novembre 2018. Il a donné lieu à une très abondante littérature et à une mobilisation sans précédent de la mémoire collective par la collecte des archives familiales. En outre, les multiples manifestations mémorielles qui ont jalonné ces quatre années, les expositions et les programmes télévisés ont souligné l'intérêt national pour l'évocation de la première grande tragédie du XXe siècle et ont éclairé les zones d'ombre de celle-ci.

Ce cycle a, tout autant, rappelé les progrès que la dureté des combats a induits en tous domaines (technologique, médecine et chirurgie de guerre...) et a réuni tous les anciens belligérants sur le credo d'une Europe réconciliée, seule à même de lutter efficacement contre les nouveaux défis auxquels elle est aujourd'hui confrontée.

Il a, enfin, retracé l'épopée de l'aéronautique militaire et de ses héros, dont les exploits ont définitivement scellé la suprématie de l'arme aérienne dans la maîtrise des nouveaux champs de bataille éloignés de nos frontières.

Mais c'est surtout l'association des jeunes générations à cette mobilisation nationale du souvenir qu'il faut retenir et perpétuer, tout en insistant sur l'impérieuse nécessité de restituer à l'enseignement de l'Histoire les contenus qu'elle exige désormais durablement dans un monde qui persiste à ne pas en tirer les leçons.

En particulier, l'accueil des classes de CM2 de Bron et de leurs professeurs au sein de l'aéromusée et du Fort de Bron a souligné l'intérêt, la curiosité des jeunes élèves et nous suggère la reconduction de cette réception l'an prochain.

Enfin, la perspective d'une synergie associative nous invite à nous rapprocher des associations du Fort de Bron et des Archers afin de conjuguer nos actions, à l'instar des partenariats que nous avons formalisés avec EALC (Musée Clément Ader de Corbas) et avec l'Aéro-Club du Grand Lyon.

Gorgez-vous de soleil en pointant le nez vers le ciel, très encombré cet été.

Bonnes vacances à toutes et à tous !

**Le Président,  
Jacques BAILLET**

# L'AEROSTAT

## DE 1782 A NOS JOURS

### UNE VIEILLE IDEE MODERNE



Une conférence de Jean-Marc TRUCHET



## SAMEDI 3 MARS

### conférence

#### 14 H Fort de Bron

André Monet

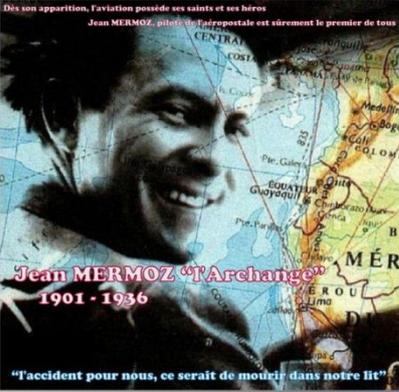
# Le VOL A VOILE

## à LYON

### de Louis Mouillard à nos jours

SOCIÉTÉ LYONNAISE d'HISTOIRE de l'AVIATION et de Documentation Aéronautique  
Maison des Sociétés-Boîte 57 - Square Grima - 69500 Bron  
contact@slhada.fr 06 73 47 71 71 - 0472 34 15 84

Dis son apparition, l'aviation possède ses saints et ses héros  
Jean MERMOZ, pilote d'essai, postale est sûrement le premier de tous



Jean MERMOZ "l'Archange"  
1901 - 1936

"l'accident pour nous, ce serait de mourir dans notre lit"

### Conférence de Pierre BIARD

## SAMEDI 7 AVRIL

#### 14 H Fort de Bron

SOCIÉTÉ LYONNAISE d'HISTOIRE de l'AVIATION et de Documentation Aéronautique  
Maison des Sociétés-Boîte 57 - Square Grima - 69500 Bron  
contact@slhada.fr 06 73 47 71 71 - 0472 34 15 84



1910-1960  
Une histoire militaire de l'AVIATION

## SANITAIRE

SAMEDI 5 MAI 14 H Fort

Conférence de Pierre Lussignol

SLHADA  
SOCIÉTÉ LYONNAISE d'HISTOIRE de l'AVIATION et de Documentation Aéronautique

Maison des Sociétés-Boîte 57 - square Grima - 69500 Bron  
contact@slhada.fr 06 73 47 71 71 04 72 34 15 84



## Elles & Ailes

LE 8<sup>e</sup> s'envole

Mairie du 8<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon  
12 avenue Jean Mermoz 69008 Lyon





VILLE DE LYON 8<sup>e</sup>

LE GASTON CAUDRON (1872-1918)  
Mort pour la France  
Constructeur pilote  
Chevalier de la Légion d'honneur  
Cité de Guerre avec Palmarès

Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation  
SLHADA



## Sommaire des rubriques

- p3 : **Editorial**
- p6 : **Activités internes**
  - p10
  - p19
  - p23
  - p28
  - p43
- conférence « L'Aérostat de 1782 à nos jours »
- Assemblée Générale
- Réception de Classes CM2 les 1, 15 et 22 mars
- conférence « Histoire du Vol à Voile à Lyon »
- conférence « Jean Mermoz l'Archange »
- conférence « L'aviation sanitaire »
  
- p47 : **Présence extérieure**
  - p49
  - p50
  - p52
  - p53
  - p59
  - p61
- Lyon 2<sup>e</sup> : Commémoration à Guynemer
- Lyon 8<sup>e</sup> : projection film « le Ciel est à vous »
- Mairie 8<sup>e</sup> : Exposition « Elles & Ailes »
  - : conférence « Elles & Ailes »-
- Lyon : hommage URAA aux Aviateurs régionaux :
  - Louis Antoine Chartoire- André Bellouard
- Caluire: A.G de l'URAA
- Mairie 8<sup>e</sup> : stand aux « Journées de l'Aviation »  
et conférence « La construction aéronautique à Lyon »
  
- :
- p65 : **Nos Stands**
  - p67
- Bron : Club de l'Air
- Eurexpo Chassieu : Foire de Lyon
  
- p71 : **Nos rencontres**
  - p73
- Charbonnières : Présentation des vœux ANORAA -  
ANSORAA et conférence  
« Du duel aérien à l'aviation de combat 14-18 »
- Chez EALC
  
- p77 : **Histoire régionale  
de l'aéronautique**
  - L'Ecole Nationale d'Aviation à Bron
  
- p79 : **Philatélie**
  
- p81 : **Ils nous ont quittés**
  - Camille Dupin
  - Alain Fradet (Conservatoire Aéronautique du Limousin)
  - Maurice Monier
  
- p84 : **Insolites**

## Activités intérieures

- samedi 13 janvier : *Conférence*



Depuis que la première montgolfière s'est élevée dans les airs en novembre 1782, l'aérostat a toujours plus ou moins fait rêver. Toutefois, s'il a largement participé à l'essor de l'aviation civile ce fut aussi une machine de guerre dont les dégâts qu'il infligea à l'Angleterre et à la France furent bien loin d'être négligeables.

Cependant, si la mémoire collective garde toujours l'accident du Zepplin LZ HINDENBURG à Lakehurst dans le New Jersey le 6 mai 1937, elle a en revanche oublié les performances de ces appareils pourtant à l'époque gonflés à l'hydrogène.

Désormais plus ou moins relégué au rang de curiosité face au développement de l'avion tant commercial que militaire, à une époque où la préoccupation écologique devient si importante, le plus léger que l'air fait régulièrement l'objet de grands projets mais qui, au moins à ce jour, n'ont guère eu de suite. Pourtant, compte tenu des technologies actuelles, comme moyen de transport inter-régional il devrait pouvoir retrouver une place non négligeable.



Toutefois, quelle que soit son évolution future, dès l'origine du plus léger que l'air, captif, libre ou dirigeable, se posa immédiatement la question de la fabrication en grandes quantités du gaz sustentateur, évidemment à un prix abordable.

Le dihydrogène ( $H_2$ ) fut en premier retenu même si quelques essais eurent lieu avec le gaz d'éclairage, redoutable à plus d'un titre car contenant une large proportion d'oxyde de carbone (CO) mais de toute manière offrant une masse volumique peu intéressante, soit une force ascensionnelle de 0.75 daN au lieu de 1.20 pour le dihydrogène.

Comme on peut s'en douter, une longue marche fut nécessaire entre les expériences de laboratoire puis la fabrication en considérables quantités et à bon marché du dihydrogène afin d'alimenter la consommation aussi bien pour des aérostats civils que pour ceux destinés à l'Armée.

Remplir un ballon d'observation de  $800\text{ m}^3$  et de surcroît un dirigeable de  $40\ 000$  à  $60\ 000\text{ m}^3$  représente une opération importante pour laquelle il faut évidemment disposer d'un gaz le plus léger possible.

A cela, il convient d'ajouter la consommation courante destinée à compenser les fuites et le phénomène d'osmose à travers les parois, soit environ 4 % du volume.

Néanmoins, hormis les problèmes liés à la fabrication d'un gaz léger destiné au remplissage des ballons, se posait également la difficulté de le transporter.

Pour la fabrication, tout à fait au début, soit vers 1793, on utilisa la réaction de l'eau sur le fer chauffé au rouge mais les quantités récupérées étaient faibles et il fallait ainsi plusieurs jours pour espérer gonfler un ballon de quelque importance.

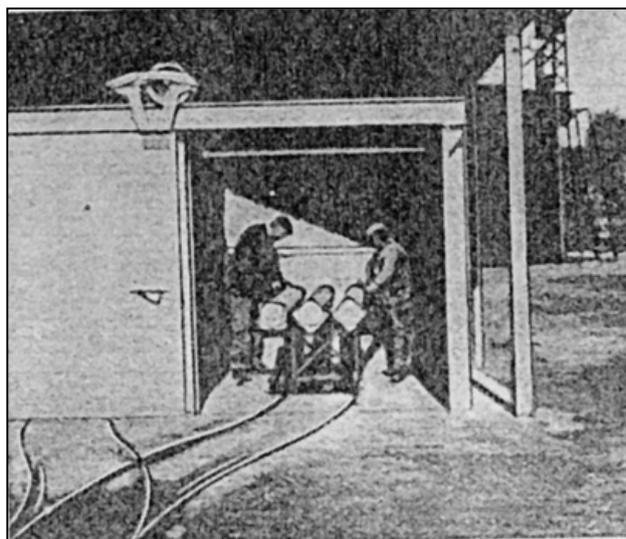
Une amélioration survint en utilisant la réaction du zinc avec l'acide sulfurique mais ceci présentait encore un certain nombre de difficultés.

Côté militaire, au moins pour le transport, ce n'est que vers 1875 qu'une commission constituée, entre autres, du colonel Laussedat et du capitaine Renard mit au point à Chalais-Meudon le recours à l'utilisation de bouteilles métalliques contenant de l'hydrogène sous pression à  $150\text{ kg/cm}^2$ .

Il faudra attendre 1885 pour qu'un matériel régimentaire de production en campagne militaire soit mis au point, toujours à Chalais Meudon.

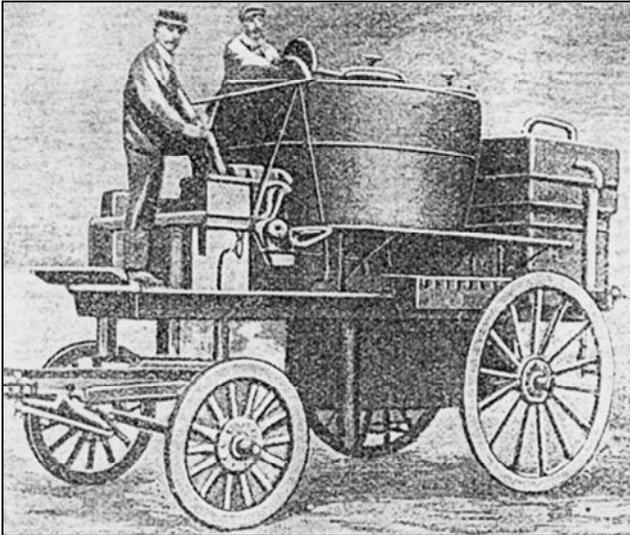
#### **Remplissage des bouteilles d'hydrogène à Chalais Meudon.**

Pour cela, l'équipe du capitaine Renard confectionna une voiture hippomobile qui mettait en œuvre 2 tonnes de zinc pour la production de  $600\text{ m}^3$  d' $H_2$  ce qui permettait le gonflement d'un seul ballon.



Quant au transport du gaz en bouteilles suffisamment sécurisées, ce n'est que vers 1890 qu'en France la difficulté fut partiellement résolue par l'adoption d'une voiture hippomobile transportant 6 bouteilles gonflées à  $150\text{ kg/cm}^2$  permettant de disposer de  $150\text{ m}^3$  d' $H_2$ .

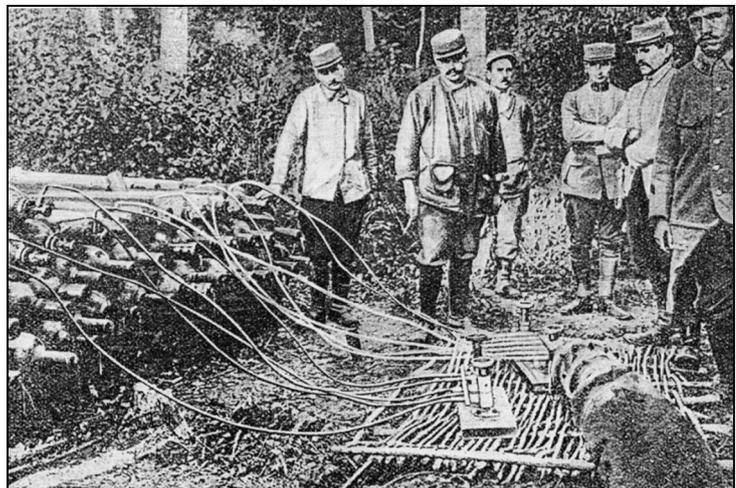
En réunissant de nombreux tubes sur un collecteur, l'on pouvait ainsi atteindre une production de 1500 à 2000 m<sup>3</sup>/h mais cela ne résolvait pas pour autant la difficulté posée par le remplissage local.



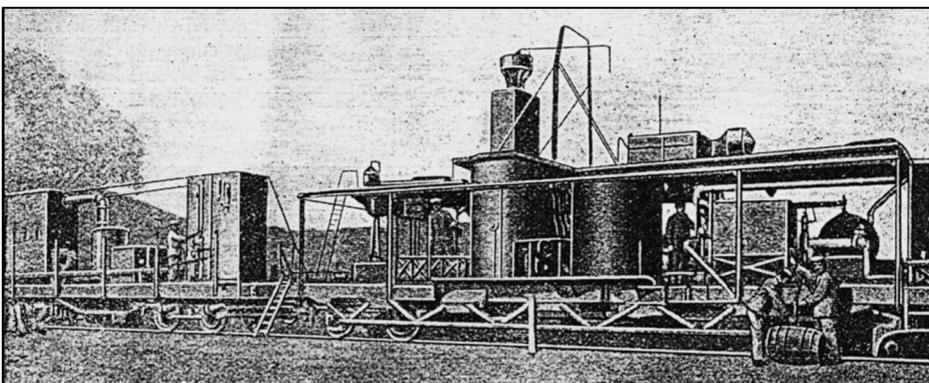
En 1911, voiture hippomobile pour la production d'hydrogène à base d'hydrolithe capable d'assurer un débit de 1 500 m<sup>3</sup>/h.

Avec son canotier sur la tête, l'un des deux personnages est quelque peu anachronique...

Remplissage d'un ballon français d'observation durant la guerre de 1914-1918 à partir de bouteilles et d'un collecteur.

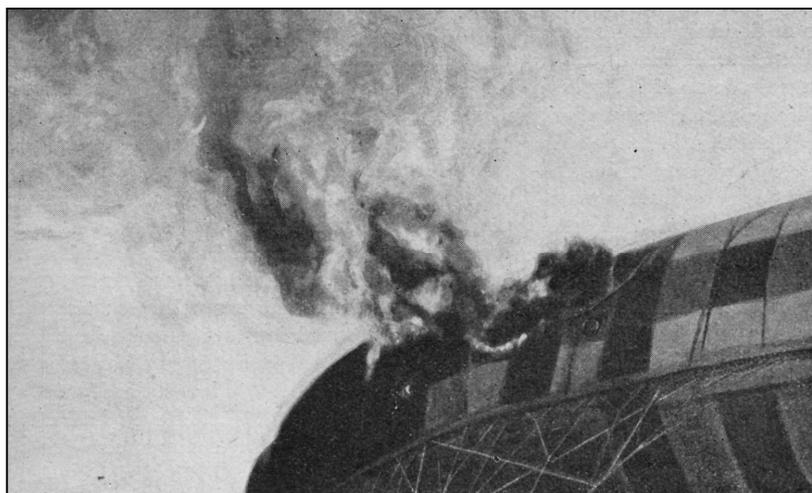


In fine, la solution viendra en 1903 du chimiste français Jaubert qui découvrit un nouveau procédé à partir d'hydruure de calcium : l'oxylithe qui, en présence d'eau, dégage de l'hydrogène en grande quantité, soit 1 m<sup>3</sup> d'H<sub>2</sub> pour 1 kg de matière. Le résidu est de la chaux éteinte. Que ce soit le procédé hydrolithe ou silicol (autre produit encore plus performant du chimiste Jaubert), il supplantait largement tout ce qui était employé ailleurs dont en Allemagne, en particulier.



Installation allemande sur rail pour la production d'hydrogène. Kolossal ?..

Aussi surprenant que cela puisse paraître, l'expérience montre que sur incident, un aérostat gonflé à l'hydrogène n'explose pas mais brûle rapidement. Ceci provient du fait qu'à l'intérieur il n'y a pas d'oxygène si bien que le dégonflage entraîne une combustion extérieure à l'enveloppe ce qui produit immédiatement une colonne de vapeur d'eau qui s'élève aussitôt, ménageant le dessous. C'est ce qui explique que durant la guerre de 1914-1918, certains observateurs pouvaient sauter en parachute plusieurs fois par jours alors que leur ballon venait d'être touché par des fusées incendiaires.



«Saucisse» atteinte par un projectile incendiaire.

De nos jours, 95% de l'hydrogène industriel provient du cracking du gaz naturel et n'est plus utilisé au profit de l'hélium.

Ceci montre immédiatement que la civilisation de l'hydrogène que certains nous promettent comme miraculeuse n'est en fait qu'un sous-produit de l'industrie pétrolière, voire charbonnière, comme d'ailleurs l'hélium qui est essentiellement issu du gaz naturel...



- **samedi 3 février** : de tradition, avant l'Assemblée Générale, le repas au Kyriad



Après notre savoureux repas, (merci Patricia) près des pistes de Bron, nous avons tenu comme de coutume à notre traditionnelle photo de groupe . Les participants ont ensuite retrouvé les autres membres au Fort, dans l'accueillante salle Séré de Rivières.



# ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE

03 FEVRIER 2018 – 15 H 00



*Le Bureau, de gauche à droite : Jacques Moulin : secrétaire général - Suzanne Laurençot : adhésions-abonnements  
Chantal Paturaux : trésorière- Jacques Baillet : Président - Pierre Lussignol : Vice-président - Pierre Biard : Aéromusée*

## COMPTE RENDU

### RAPPORT MORAL (Jacques BAILLET, Président)

Le quorum d'adhérents (tes) présents (tes) ou représentés (es) étant atteint, l'Assemblée Générale Ordinaire peut valablement délibérer (37 présents ou représentés pour 65 adhérents)

- Monsieur le Maire de Bron,
- Monsieur Francis Serrano, Adjoint chargé des Anciens Combattants
- Mesdames et Messieurs les Elus
- Mesdames et Messieurs les Présidents d'associations
- Chers Adhérents, chers Amis,



Mr. Jean-Michel Longueval : Maire de Bron



Mr Francis Serrano délégué aux Anciens combattants



Présence de 35 personnes dont Monsieur Chavane Président du Fort de Bron (1<sup>er</sup> rang à gauche) Madame Danielle Coste Présidente de la FPEL (1<sup>er</sup> rang au milieu), Monsieur Michel Guyotte trésorier des Vieilles Tiges et représentant Mr François Pelletier Président, Monsieur Michel Bennier président de la section ANSORAA Rhône-Loire

Bienvenue aux personnalités, aux adhérents présents, dont la présence nombreuse témoigne de l'intérêt soutenu que vous portez à votre association. Bienvenue, également aux nouveaux adhérents (M. Jean-Pierre Troadec, M. Daniel Sutter), à ceux qui souhaitent nous rejoindre prochainement, ainsi qu'à Monsieur Marchal, Peintre de l'Air.

L'année 2017 nous a épargnés des derniers envols d'adhérents, que nous avons déplorés en 2016. Hélas, l'année 2018 nous rattrape brutalement avec trois décès au cours du mois de janvier : voir « Ils nous ont quittés »

- 1 – Monsieur Camille DUPIN décédé le 11/01/2018 à 85 ans
- 2 – Monsieur Alain FRADET décédé à Limoges le 12/01/2018 à 66 ans
- 3 – Monsieur Maurice MONIER décédé le 16/01/2018 à 89 ans

Gageons que ces départs seront les seuls de l'année 2018. Ils illustrent, en tout cas, la fragilité de toute association et soulignent, une fois encore, les difficultés rencontrées pour attirer les jeunes, captifs des réseaux sociaux.

L'assemblée est invitée à observer une minute de silence à la mémoire de nos trois amis disparus.

Je vous remercie encore, Monsieur le Maire et tous vos collaborateurs, d'une part pour votre présence parmi nous et pour le soutien permanent, désormais historique, lui aussi, que vous nous accordez dans un contexte particulièrement difficile et contraint.

Nous avons, en particulier, beaucoup apprécié la réalisation de la vitrine de la salle 16, qui nous a permis d'y présenter une partie de nos maquettes, ainsi que le remplacement rapide des spots défectueux. Nous espérons que vos impératifs budgétaires vous permettront de rafraîchir le plafond et les murs de la salle 18, qui accueille certaines de nos expositions, ainsi que la Foire artisanale annuelle.

Il me revient, aussi, de remercier les services rendus pendant plusieurs années, avec Christian Bellet et Louis Gitchenko, par Madame Anne-Marie RAFFY dans la tenue de bibliothèque, du fichier des adhérents et qui a souhaité cesser son activité. Nous lui souhaitons une agréable retraite associative. Je salue, également, la présence parmi nous, de Madame Suzanne Laurençot, qui s'est portée volontaire pour la remplacer et à laquelle nous souhaitons la bienvenue.

A cet égard, je rappelle que plusieurs livres empruntés sont toujours manquants et je fais de nouveau appel aux adhérents concernés pour restituer ces ouvrages, dont l'indisponibilité prive les adhérents intéressés.

Je ne saurais, davantage, omettre de remercier Monsieur Bernard TRIBLE, Président de EALC, pour les dons qu'il consent habituellement à l'association et, en particulier, pour l'exceptionnelle documentation originale de Louis Marmonnier qu'il a mise à notre disposition et que Yves Laurençot a numérisée. Cette documentation a contribué à enrichir notablement notre fonds d'archives.

Par ailleurs, le rapport d'activités que Pierre Lussignol vous présentera dans quelques instants illustrera, d'une part, les nombreuses sollicitations dont fait l'objet l'association, d'autre part, la réalisation de nos objectifs en 2017, parmi lesquels les conférences mensuelles internes, les conférences extérieures, l'exposition du 70<sup>e</sup> anniversaire du franchissement du mur du son et la conférence donnée à cette occasion par Yves Laurençot, tout autant que l'attrait croissant de l'aéromusée et l'intérêt que suscite notre Tableau de Bord.

Il évoquera, en outre, les projets pour cette 4<sup>e</sup> année de célébration du centenaire de la fin de la Première Guerre mondiale, qui donnera lieu à de nombreuses manifestations dans tout le pays.

Il nous appartient donc de nous mobiliser davantage encore en renforçant nos contacts, afin d'accroître le rayonnement de l'association.

Dans cette perspective, je souhaite la bienvenue à Messieurs Philippe QUETIER et Philippe GUET, Président et Secrétaire de l'Aéroclub du Grand Lyon (ACGL), avec lesquels nous envisageons de signer prochainement une convention de partenariat dont les modalités seront portées à votre connaissance.

## RAPPORT D'ACTIVITES (Pierre LUSSIGNOL, Vice-Président)

### I – PARTENARIATS

1 – **Mairie de Bron** : elle est notre premier partenaire, qui nous héberge au Fort, nous procure des moyens de fonctionnement, assure notre communication et nous associe aux évènements, manifestations et commémorations qu'elle organise.

#### 2 – Associations de Mémoire : **URAA – ANORAA – ANSORAA**

Certains de leurs membres, communs à notre association, nous convient à leurs commémorations et à leurs assemblées générales annuelles

3 – **Club de l'Air** : certains adhérents, communs à notre association, nous valent d'être invités au concours annuel de maquettes

4 – Musées : **EALC** à Corbas, avec lesquels nous avons signé une convention de partenariat, font bénéficier l'association de tarifs avantageux et nous cèdent régulièrement de la documentation et du matériel aéronautique. Nous sommes invités à leurs manifestations, inaugurations et conférences au sein du musée Clément Ader de Corbas.

**Musée C. A. Pégoud** à Montferrat (38) : l'un des animateurs, membre de la SLHADA, assure certaines de nos conférences et participe, ponctuellement, à certaines de nos manifestations.

5 – **Base aérienne 942** Lyon-Mont Verdun : certains de nos adhérents, également membres de la Réserve citoyenne de la Base, sont régulièrement associés aux évènements se déroulant sur la base, aux visites et et aux cérémonies.

6 – **Musée et bibliothèque militaires du Quartier Général Frère** : la SLHADA participe à la mise à jour du volet aéronautique en réalisant des panneaux et des expositions.

7 – Patrimoine : la SLHADA est en relations avec les associations locales et régionales du Patrimoine, avec lesquelles elle organise des actions ponctuelles : **Fort de Bron, Dauphi-Bron, GénéBron, Patrimoine Aurhalpin et la Fédération du Patrimoine de l'Est Lyonnais**, à laquelle nous avons adhéré.

8 – Aéroclubs : la SLHADA a été invitée aux 40 ans du **Centre de Vol à Voile de Corbas**, en septembre, par Monsieur André Monet, ancien président et ancien président de la Fédération Nationale de Vol à Voile, également membre de notre association. En outre, nous finalisons une convention de partenariat, en particulier en termes de communication, avec l'**Aéroclub du Grand Lyon**.

9 – Simulation : la mise à disposition au sein du Fort pendant trois ans, grâce à son créateur, **Nicolas Carel**, d'un simulateur de vol d'Airbus A 320 constitué d'ordinateurs et de briques Lego a été très appréciée des jeunes visiteurs. Toutefois, ce simulateur restera chez EALC et sera consacré à la préparation du BIA, car les contraintes d'installation et la fragilité de ce matériel sont incompatibles avec des montages et démontages répétitifs. Nous envisageons de renouveler la pratique de la simulation sous une autre forme.

10 – Mission JAPON : Monsieur **Arcouet** nous a présenté son projet de commémoration, en 2019, de la mission aéronautique française au Japon en 1919. Notre participation a consisté à mettre en rapport deux descendants des participants à cette mission.

## **II – CONFERENCES EXTERIEURES 2017**

- 31 janvier : « Aviation 14-18 » par Claude Thollon-Pommerol pour l'ANORAA-ANSORAA
- 28 octobre : « Le Mur du Son » (70<sup>e</sup> anniversaire) par Yves Laurençot à la Maison des Sociétés de Bron
- 10 novembre : « Célestin Adolphe Pégoud » par Claude Thollon-Pommerol à Montbonnot (38)
- 16 novembre : « L'aéronautique à Lyon en 1914-1918 » par Jean-Claude Mathevet à la bibliothèque militaire du Quartier Général Frère
- 18 novembre : « Le Commandant Brocard, patron des Cigognes » par Philippe Brocard à Montbonnot

## **III – MANIFESTATIONS 2017**

- 04 et 05 mars : Concours de maquettes du Club de l'Air
- 17 mars : Foire de Lyon à Eurexpo – stand commun ANORAA-ANSORAA- SLHADA
- 10 septembre : Forum des associations de Bron
- 16 et 17 septembre : Journées Européennes du Patrimoine au Fort : simulateur de vol sur Airbus A 320
- 30 septembre et 01<sup>er</sup> octobre : Journées artisanales au Fort de Bron
- 21 et 22 octobre : Salon régional du livre de la FPEL à l'espace Mosaïque de Vénissieux

## **IV – COMMEMORATIONS 2017**

- 12 février : Villefranche-sur-Saône : cérémonie d'hommage à Jean Sauvage, as de la Première Guerre mondiale ; inauguration de la stèle du souvenir – Jardin de la Mairie, en présence de d'un détachement de la Base aérienne 942 de Lyon Mont Verdun, jumelée avec la commune
- 19 mars : Place Bellecour Lyon 2<sup>e</sup> – Hommage aux aviateurs par l'URAA : Gilbert Sardier, as de la Première Guerre mondiale, Pierre Jauze
- 16 mai : Pélussin (42) : cérémonie d'hommage aux pilotes victimes du crash de trois Mirage F1
- 20 mai : Montferrat (38) : inauguration du nouveau musée C. A. Pégoud
- 23 septembre : Corbas : assistance à la célébration du 40<sup>e</sup> anniversaire du Club de Vol à Voile

## **V – PROJETS 2018**

1 – En collaboration avec la ville de Bron :

- Accueil des élèves de CM2 à l'Aéromusée les 1<sup>er</sup>, 15 et 22 mars, puis le 1<sup>er</sup> juin
- Inauguration de la rue Marie Marvingt, célèbre aviatrice née à Aurillac (Cantal) – 1875 – 1963

2 – En collaboration avec la mairie du 8<sup>e</sup> arrondissement de Lyon :

- 24-25 février : concours de maquettes du Club de l'Air
- 06 mars : projection du film « Le ciel est à vous »
- 13 mars : conférence « Elles et Ailes »
- 05 au 17 mars : exposition « Les femmes pilotes »

18 – 19 mai : conférence « L'aéronautique à Lyon en 1914-1918

- 15-16 septembre : Journées Européennes du Patrimoine : philatélie aéronautique

NB : Projet écarté : « Les Alpes aéronautiques : opérations 1945 – crashes – Bombardement de Pont St Martin », faute de salle disponible.

## **VI – FONCTIONNEMENT**

### 1 – Communication

- Tableau de Bord : 200 exemplaires diffusés auprès des élus, des services municipaux (Communication – Culture), des associations, des professionnels de l'aéroport de Bron, du public (Médiathèque, Espace Roger Pestourie de Bron) et des adhérents.

### 2 – Sites SLHADA et Facebook :

La nécessité s'impose de sélectionner une appellation évocatrice de l'Histoire de l'aviation lyonnaise afin d'assurer l'attractivité des deux sites.

Les média : Bron Magazine, Le Progrès et les panneaux lumineux municipaux relayent les activités de notre association.

### 3 – Gestion de la documentation

- Réception des documents acquis ou cédés
- Tri et classement
- Enregistrement des entrées – sorties
- Numérisation
- Mise à disposition
- Utilisation

### 4 – Observations

Nous remercions celles et ceux qui assurent les fonctions susvisées, ainsi que les donateurs qui enrichissent régulièrement notre fonds d'archives, notre bibliothèque et l'Aéromusée.

Il convient de souligner que notre banque de données, exceptionnelle, est facilement accessible, mais elle est sous-utilisée, notamment par les élèves des collèges, lycées et par les étudiants.

L'importance et la richesse de nos fonds témoignent, avec une acuité croissante, le manque de place et la nécessité d'obtenir, de façon pérenne, la mise à disposition d'une salle supplémentaire, compte tenu du nombre élevé de salles inoccupées de la Cour du Paradis.

### 5 – Aéromusée et conférences (Pierre BIARD, conservateur)

#### Bilan fréquentations 2017 (nombre de personnes)

- Conférences adhérents : 186
- Conférences visiteurs : 64
- Groupes hors ouvertures : 82
- Ouvertures spéciales : 6

- 1<sup>er</sup> dimanche du mois : 95
- Journées du Patrimoine : 509
- Journées artisanales : 718
- Pique-nique et film : 21

Aéromusée : conférences groupes

Entrées 2015 : 1987 personnes

Entrées 2016 : 1823 personnes

Entrées 2017 : 1798 personnes

Vote : Contre : 0 – Abstention : 0 – Le rapport d’activités est adopté à l’unanimité des présents et représentés.

**RAPPORT FINANCIER** (Chantal PATURAUX – Trésorière)

<u>Recettes</u> : Cotisations 2017	2256,46 €
Subvention Ville de Bron	850,00 €
Vente de livres et documents	401,00 €
Don (Souvenir Français)	145,00 €
Aéromusée	92,50 €
Chèque 2016 non débité	15,00 €
<u>Total recettes</u> :	3759,96 €
<u>Dépenses</u> : Abonnements	256,00 €
Livres-documentation	204,00 €
Fonctionnement	442,01 €
Adhésions	82,00 €
Bureautique-timbres	390,24 €
Don (Aérostories)	20,00 €
Aéromusée	1566,87 €
Assurance	529,62 €
<u>Total dépenses</u> :	3490,74 €
Total Exercice 2017 :	269,22 €

Vote : Contre : 0 – Abstention : 0 – Le rapport financier est adopté à l’unanimité des présents et représentés.

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

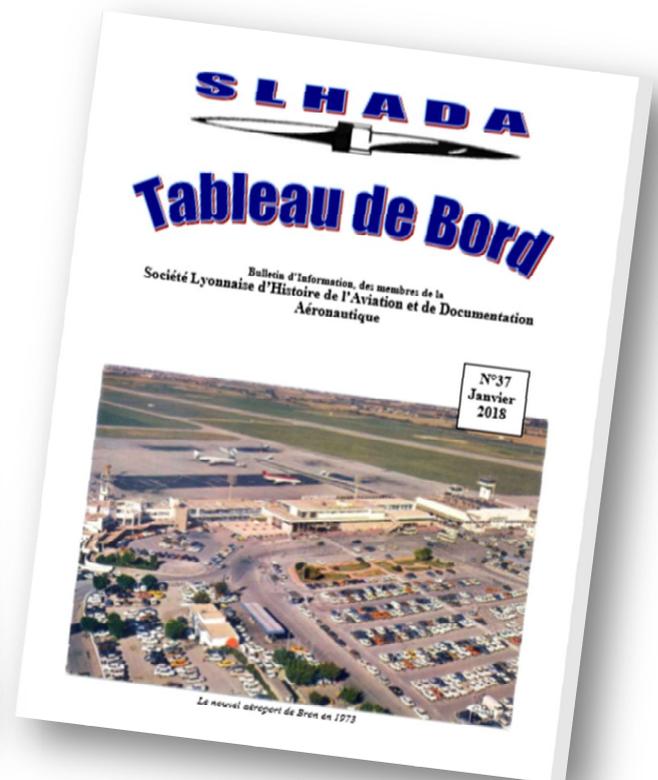
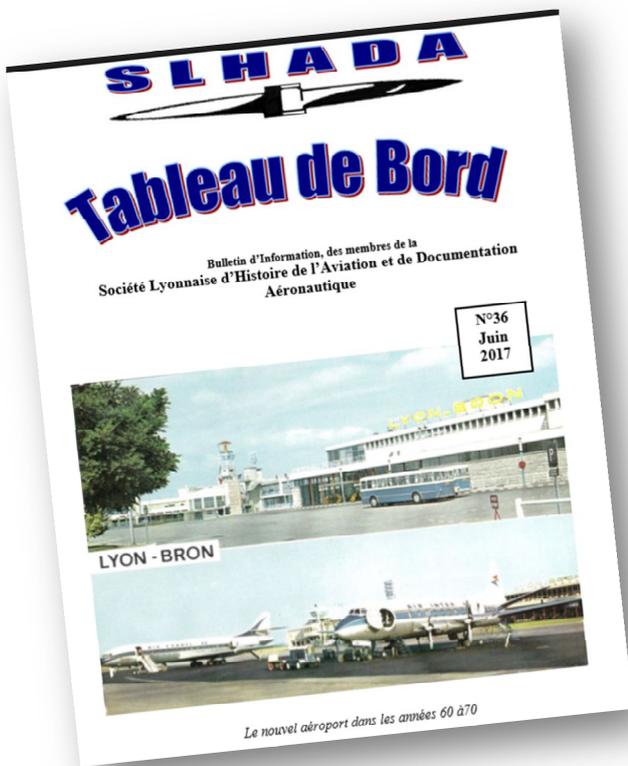
Anne-Marie Raffy, Jean Denis et Daniel Gerbe ont déclaré démissionner du Conseil d'Administration.

Christian Bellet et Suzanne Laurençot se sont portés candidats pour les remplacer.

Vote : Contre : 0 – Abstention : 0 - Christian Bellet et Suzanne Laurençot sont élus au Conseil d'Administration à l'unanimité des présents et représentés.

## TABLEAU DE BORD

Yves Boël, réalisateur de la composition et de la mise en page du Tableau de Bord, présente à l'écran les deux N° 36 et 37 de l'année 2017 et commente une rétrospective des activités de l'association.



L'ordre du jour de l'Assemblée Générale Annuelle étant épuisé, la séance est levée.

1<sup>er</sup>, 15 et 22 mars : Réception

## Ecoles de Bron

### Classe de CM2

Suite à une démarche commune de la mairie et des enseignants, la SLHADA , ainsi que l'association du Fort de Bron et les Anciens Combattants ont été sollicités pour recevoir les scolaires.

*Avec la présence à l'entrée de Pierre Biard responsable de l'Aéromusée, de notre Président Jacques Baillet et de notre Vice-Président Pierre Lussignol , pour en assurer l'accueil*



Ce sont 6 classes de CM2 qui viennent avec professeurs et parents en 3 jours, pour découvrir notre musée et le fort de Bron.

Ainsi nous accueillons chaque classe pendant 2 heures. La première heure est réservée pour la visite de l'Aéromusée où nous avons organisé 4 stands, à chacun de ces stands se trouve un animateur, avec un passage de 62 enfants pour deux écoles .

Plusieurs membres SLHADA en assurent également la surveillance tout en étant disponibles aux nombreuses questions.

- commentaires d'images et photos
- reconstitution du Bristol
- vitrines maquettes et projectiles : maquette Breguet 14 , hélices Caudron, portraits Pégoud et Guynemer
- empennage SPAD et portraits de pilotes du Beaujolais.





La deuxième heure est consacrée à une conférence-diaporama de 40 mn animée par Claude Thollon-Pommerol ou Pierre Lussignol posant des questions où fustent des réponses très variées.





*Ci-dessous, quelques photos souvenir de ces demoiselles !*





*et les garçons ne sont pas en reste non plus !!*

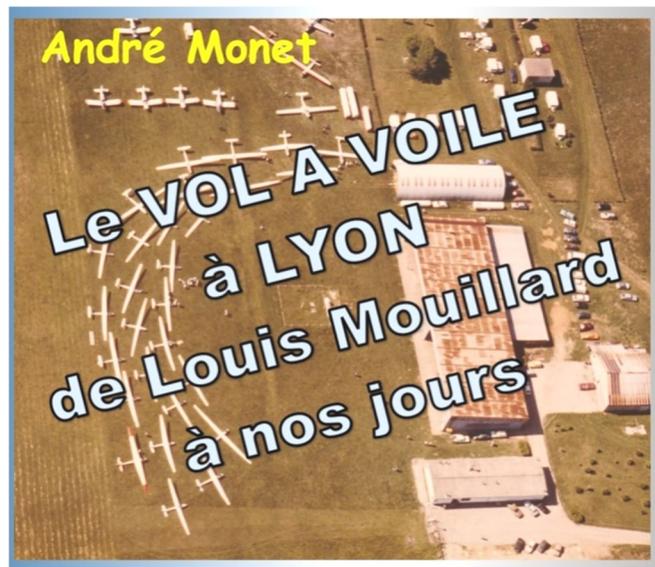
Les Ecoles sont les suivantes :

- 1 mars : Saint-Exupéry et Louise Michel
- 15 mars : Jules ferry et Alsace-Lorraine
- 22 mars : Ferdinand Buisson



*Et maintenant, toute la classe comme il se doit !*

- samedi 3 mars : *Conférence*



Après une présentation du Club Vol à Voile Lyonnais (C.V.V.L) basé à Corbas, notre ami André Monet, qui en est l'ancien président, n'a pas manqué de nous rappeler les précurseurs de cette discipline qui reste la base pour l'apprentissage au pilotage moteur.



Une cinquantaine d'intéressés s'étaient pressés pour assister à cette importante conférence appuyée par une projection de photos inédites..

## André Monet



Il a fait ses débuts à l'aube des années 30, au sein du vénérable Aéro Club du Rhône et du Sud-Est (ACRSE), créé en 1898. La section qui le pratiquait a été longtemps considérée comme « une branche secondaire modeste et effacée »...

Après de timides débuts sur différentes plateformes à l'extérieur de Lyon, il a pris son envol à l'été 1945 et son vrai démarrage l'année suivante le 18 mai 1946.

Pratiqué depuis cette époque sur l'aérodrome de Corbas, une belle pelouse de 100 ha, utilisable sur 1 000 m dans toutes les directions, qui était à l'origine le terrain de secours de la Base militaire de Bron. Il ne disposait d'aucune infrastructure et n'a été utilisé que brièvement par une escadrille de pilotes polonais, qui ont ensuite rejoint la RAF, où ils ont brillamment combattu.

A l'exemple de ce qui c'était fait avant la guerre, de l'autre côté du Rhin, l'Etat français a fourni très généreusement aux Aéro-Clubs : infrastructures, hangars, planeurs, treuils, avions, remorqueurs et instructeurs. Lyon en a reçu sa part... mais avec quelques retards.

La finalité de cette opération était de faire naître des vocations de pilotes civils, et surtout militaires.

Le V.V. étant la meilleure « porte d'entrée » dans le domaine du pilotage

Deux instructeurs professionnels salariés par l'Etat, nous ont été affectés dès le début : **Rémy Martinot** et **Francisque Bornand**. Le 1<sup>er</sup> était issu du V.V. d'avant la guerre, le second arrivait dans ce milieu, nouveau pour lui, avec une expérience considérable : pilote de chasse en escadrille à Bron, puis chez Caudron, pilote réceptionniste et présentateur, jusqu'en Amérique du Sud et, au final, chef pilote de l'Ecole d'Ambérieu, qui avait pour mission de former des pilotes militaires prêts à affronter le conflit qui s'annonçait.

Pilote d'une adresse exceptionnelle, personnalité bien affirmée, plutôt rugueuse, aux jugements rapides et sans appel sur les capacités de ses élèves. A Corbas, il fut un chef pilote incontesté durant 14 ans, jusqu'à ce qu'un sévère accident de santé mette un terme à sa carrière en 1960.

J'ai eu la grande chance d'être un de ses élèves !

Confidence lâchée un soir d'été, au restaurant après les vols, à un petit groupe dont j'étais « *la moitié de mes élèves d'Ambérieu sont morts à la guerre, les autres sont soit Cdt de bord à Air France, soit généraux* »...J'ai bien enregistré et cela m'a permis plus tard, de faire appel à certaines personnalités bien placées pour débloquer des situations difficiles pour la vie du Club – Encore merci !

Le dernier d'une longue liste d'instructeurs envoyés par l'Etat (le S.A.L.S), nous a quitté en juin 1968. Entre-temps, en 1965, sont arrivés les deux premiers instructeurs bénévoles. Des volontaires dévoués formés au Centre National de la Montagne Noire..

Le 1<sup>er</sup> juin 1969, **Alain Poulet**-25 ans- devient notre 1<sup>er</sup> instructeur et chef pilote salarié par le Club. Fonction qu'il assumera très brillamment durant 8 ½ ans. Une « force de la nature », compétent, dynamique, infatigable. Grâce à lui notre Club occupe à plusieurs reprises la 1<sup>ère</sup> place au classement national établi chaque année par le F.F.V.V.

Durant toutes ces années notre activité s'est développée de façon très différente selon les périodes, de 2 000 Hdv annuelles dans les années 50, à 3 500 vers 1970 et « durant la période faste », de 1972 à 1980 de 7 800 à 11 200 le sommet en 1976. A la suite les chiffres ont décliné, de l'ordre de 4 000 si ce n'est moins.

Les performances se sont fortement développées grâce, en particulier, aux progrès techniques considérables des planeurs : les distances parcourues en circuit fermé, au départ et à l'arrivée à Corbas, ont parfois dépassé 650 km.

Les altitudes atteintes quand le ciel était encore librement accessible, mais c'est maintenant loin dans le temps, ont dépassé allègrement 5 000 m (avec oxygène) en vol d'onde et, parfois, exceptionnellement, en nuage avec des instruments de PSV très rudimentaires : bille et aiguille uniquement...

En 1960 nous avons acheté notre 1<sup>er</sup> planeur : un Bréguet 905 Fauvette. Il a été suivi de beaucoup d'autres qui ont eu des carrières plus ou moins heureuses (accidents...) Par contre, tout récemment un biplace Twin-Astir vient de terminer sa carrière avec 11 000 Hdv, limite ultime de son potentiel.

Durant de nombreuses années, nous avons acheté des planeurs conçus et fabriqués en France. Heureuse époque qui s'est prolongée jusqu'aux années 70, où l'on recensait encore 7 constructeurs français, dont Caudron et Bréguet, mais, depuis tous ont disparu...

Depuis bien longtemps, l'Allemagne règne sans partage, à l'échelle mondiale, dans ce domaine...

L'activité aéronautique est porteuse de risques qu'il faut savoir, prévoir, anticiper et, autant que possible, éviter...

En V.V. les deux types d'accidents les plus répandus sont : l'accrochage du relief lors d'un vol dans l'ascendance le long d'une pente et la collision en vol entre deux planeurs en spirale dans une même ascendance. Ils ont, dans le passé, coûté la vie à des pilotes de notre Club...

Le V.V. dénommé au tout début « Vol sans moteur » est sans conteste, la meilleure école de pilotage. Il permet d'acquérir et de développer le « sens de l'air », le sens de l'observation du ciel, de son évolution. C'est aussi l'art et la beauté du vol en compagnie d'oiseaux voiliers. Il permet d'acquérir des « réflexes aéronautiques » qui peuvent parfois faire défaut aux pilotes d'avions.

Ce n'est pas une affirmation infondée : souvenez-vous que le pilote américain qui, il y a peu d'années, a posé son Airbus, les deux réacteurs arrêtés après l'absorption d'oiseaux, sur les eaux de l'Hudson, en plein New-York, au terme d'un vol de 4 mn avec tous ses occupants indemnes, était depuis longtemps un pilote de V.V... !

Pour vous donner un idée du niveau de notre activité, je vous rappelle les chiffres que j'avais rassemblés à la fin de la période 1960-1996 :

- 186 000 Hdv en planeur, plus quelques milliers avec nos avions remorqueurs
- 500 élèves amenés au Brevet de pilote de planeur. Parmi eux des dizaines sont arrivés au sommet de carrières professionnelles civiles ou militaires (**Marcel Charrin**, le « maître » incontesté des pilotes de Mirages, **Jacqueline Dubut**, la 1ère femme française pilote de ligne puis Cdt de bord).
- Achat de 50 machines : 45 planeurs dont 2 kit à terminer  
2 moto planeurs  
3 avions

Pour terminer cette présentation, je dois encore rappeler les événements qui ont conduit à la transformation profonde de notre Club d'origine, au cours des années 70, époque au cours de laquelle le V.V. se développe fortement, alors que le V.M. s'enfonce de plus en plus.

- 1973 : A l'A.G. je suis élu Vice-Président de l'A°C.R. alors que depuis 1962 je n'étais qu'un membre ordinaire du C.A.
- 1974 : Le prestigieux Siège Place Bellecour, inauguré en 1938 par le Ministre de l'Air Pierre Cot, est abandonné à l'initiative des vélivoles, car il est devenu trop coûteux pour ce Club en déclin
- 1975 : Je suis élu Pt de l'A°C.R.
- 1977 : A.G. constitutive du C.V.V.L. la nouvelle Association  
A l'A.G. de l'A°C.R. la scission du V.V. est votée par 92% des participants : une page définitive est tournée
- 1978 : Un ancien « Notable » de l'ACR se manifeste très violemment contre la scission réalisée l'année précédente. D'un commun accord, nos deux Fédérations FNVV et FNA la font entériner et sceller par le Tribunal de Grande Instance de Paris. Le conflit est définitivement terminé et classé
- 1996 : Le C.D. de la F.F.V.V. dont je suis membre depuis 1992 est traversé par de graves problèmes internes.
- 1997 : A.G. de la F.F.V.V. le 1<sup>er</sup> février : Je suis élu Président. C'est le début d'une nouvelle et passionnante aventure, avec au programme de cette même année, l'organisation du Championnat du Monde, en juillet, au Centre National de St Auban-sur-Durance

Comme il se doit, je quitte la Présidence du C.V.V.L ; 20 ans après l'avoir créé.  
son actuel Pt, Bruno Jonery est mon 6<sup>e</sup> successeur à cette fonction.

*André Monet*

- A°C.R. : Aéro-Club du Rhône et du Sud-Est
- A.G. : Assemblée Générale
- C.A. : Conseil d'Administration
- C.D. : Comité Directeur
- C.V.V.L. : Centre de Vol à Voile Lyonnais
- F.N.A : Fédération Nationale Aéronautique (vol moteur)
- F.F.V.V. : Fédération Française de Vol à Voile
- V.M. : Vol Moteur
- V.V. : Vol à Voile

Corbas : anniversaire des 40 ans du C.V.V.L. le 23/9/2017 ( voir aussi le TB37 p37)



terrain en 1963 et en 1996

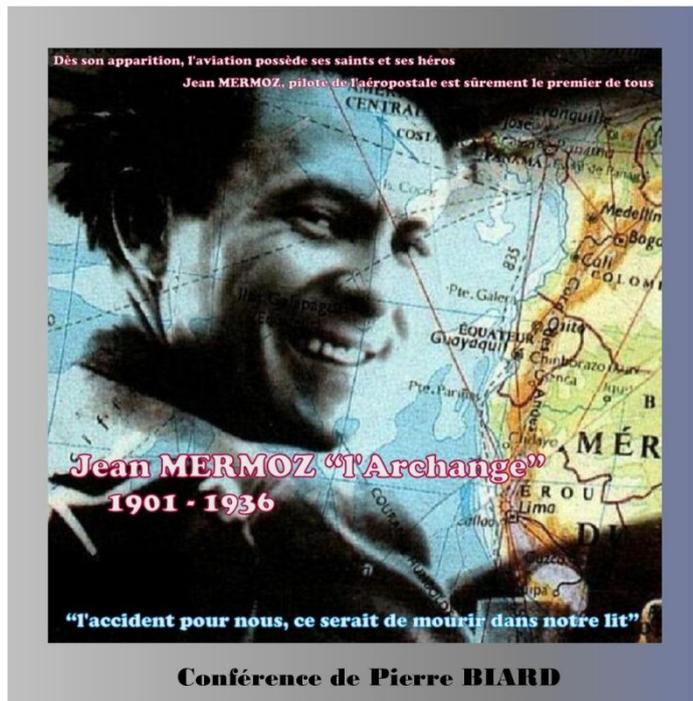
terrain en 1955



En vol à plus de 4 000m  
en WA 26



samedi 7 avril : Conférence



C'est une des épopées la plus légendaire que Pierre Biard nous présente avec de remarquables photos à l'appui.

C'est à Aubenton (01) au nord-est de Laon, le 9 décembre **1901**, que naît Jean, à l'hôtel du « Lion d'or » près de l'église, fruit de l'union de Jules Mermoz patron de l'hôtel et de Gabrielle Gillet 19 ans et 9 ans de moins que son époux.



Malheureusement le couple étant en crise, la mère abandonne le domicile conjugal et emmène son enfant vivre chez ses parents à Mainbressy au sud d'Aubenton où Jean intègre par la suite l'école supérieure professionnelle d'Hirson d'où lui viendra sa passion pour la mécanique. Mais la Grande Guerre sépare

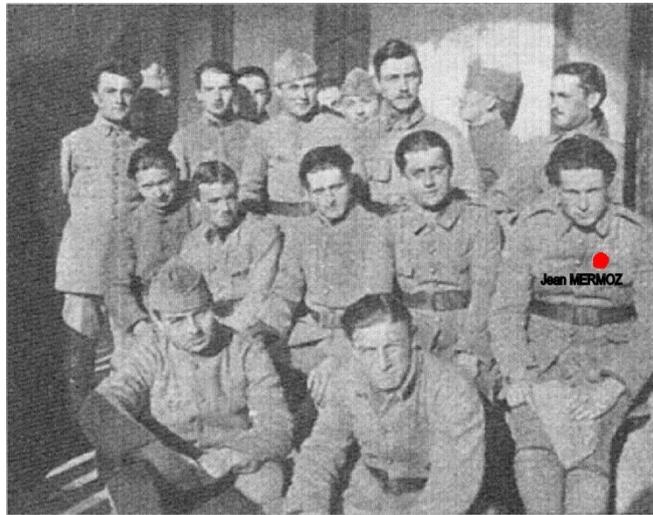
le fils de « maman-Gaby » dit « Mangaby » fin août **1914** qui préfère rester dans la région aux mains des soldats du Kaiser alors que les grands parents de Jean évacuent avec lui pour se rendre à Aurillac où il continue ses études à l'Ecole supérieure.



Puis Jean retrouvera sa mère en septembre **1917** pour la suivre à Paris où elle est infirmière à l'hôpital Laënnec et lui en tant que demi-pensionnaire, au lycée Voltaire. En **1920**, un ami de la mère lui conseille de s'engager dans l'aviation et le 29 juin à 18 ans  $\frac{1}{2}$  c'est chose faite.

Jean revêt l'uniforme. Après ses classes, il est affecté à la Base d'Istres surnommée à l'époque « le baigne des élèves morts », suite aux nombreux accidents sur Caudron G3 à bout de souffle de la guerre.

1<sup>er</sup> vol accompagné en novembre 1920, 1<sup>er</sup> vol seul en décembre avec accident pas trop grave et le 9 février **1921** il obtient son brevet avec 33h de vol et 24h en solo et ce jour là, Jean devient « Mermoz ».



Puis c'est l'affectation à la 7<sup>e</sup> escadrille du 11<sup>e</sup> régiment de bombardement de Metz-Frescaty où il volera sur Breguet XIV. 6 mois plus tard, le caporal Mermoz est volontaire pour l'Orient avec le Levant où il découvre Beyrouth avec son ami Emile Coursault. Il est muté ensuite à l'escadrille 54 de Saïda chargé de missions de soutien auprès des forces terrestres où il découvrira « l'épreuve », comme celle de Palmyre où il va lutter 4 jours et 4 nuits dans le désert des Druzes pour sauver son mécanicien venu lui apporter du carburant.

En mars **1923** il doit se résoudre à la vie en caserne au 1<sup>er</sup> régiment de chasse de Basse-Yutz près de Thionville où il fait la connaissance de deux bleus : Fournier et Henri Guillaumet.

Suite à quelques heurts avec son supérieur, il se fait mal à la discipline des armées métropolitaines et préfère quitter l'armée le 25 mars **1924**.



Aussi c'est un pilote aguerri qui est démobilisé mais qui se retrouve sans emploi, retournant à Toulouse avec ses certificats, ses 600 h de vol, ses décorations (Croix de guerre, Médaille du Levant, Médaille de Syrie et Cilicie), sa citation à la division.

Le voilà libre, mais quelle liberté! La prime de démobilisation s'envole aux rythmes des virées. A 22 ans, il va vivre sa période la plus noire de son existence. Soutenu par sa mère, il monte à Paris, mais vit de petits boulots et frappe sans succès aux portes des compagnies d'aviation et des constructeurs tel que : Caudron, Hanriot, Farman, Bréguet, Salmson, Potez, Dewoitine et entend dire que la firme **Latécoère** à Toulouse-Montaudran embauche, et il s'y rend.





Didier Daurat

Le génie de la Ligne, consistait à s'entourer des meilleurs pilotes de la guerre, sans distinction de camp, comme Jean Dombroy de l'escadrille des Cigognes, Pierre Beauté, Joseph Doerflinger qui avait été leur adversaire, et c'est à l'intraitable **Didier Daurat** que Latécoère avait confié l'exploitation de la ligne et dont il lui dira : « *J'ai refait tous les calculs, notre idée est irréalisable, il ne nous reste qu'une chose à faire : la réaliser !* ». Daurat est un homme froid, taciturne, rugueux, surnommé « la vache ». Il commandait une escadrille pendant la Grande Guerre, seul rescapé parmi les 64 pilotes. Sa manière de croire aux hommes, consiste à se persuader que astreints à une discipline rigoureuse, ils iront au-delà d'eux-mêmes, vers un but collectif. Il faut donc plaire à Daurat, ce qui n'est pas gagné !

Quand il le reçoit, l'entrevue est glaciale, mais il est engagé comme mécanicien.

### Au grand balcon

A **Toulouse** il descend à l'**hôtel du Grand Balcon** près de la place du Capitole, où ceux de la ligne dorment. Le lendemain matin c'est sa première journée en bleu de travail comme les autres, où il passe trois semaines dans les ateliers à travailler sur les moteurs. Un soir, enfin, on lui dit « c'est pour demain 6h30 » où il devra voler, sous l'observation de Daurat, sans session de rattrapage.



### tenue par



**Lucie, Henriette et Rissette Marquès**



Daurat ne le laisse pas trop moisir dans les ateliers, et lui impose une épreuve : un vol Toulouse-Casablanca et retour dans les règles, ce qui n'est pas un supplice pour Mermoz.

Le 14 janvier **1925**, il reçoit la responsabilité de piloter sur la ligne en poste à Barcelone, puis les liaisons avec Alicante, Malaga, le Maroc avec Tanger via Casablanca, le désert Mauritanien, l'ouverture de la 1<sup>ère</sup> liaison régulière entre Casablanca et Dakar avec les étapes d'Agadir, Cap Juby Rio de Oro, Port-Etienne, et St Louis.

Comme ses compagnons, Mermoz survolera régulièrement la partie du Sahara qui longe l'Atlantique, lieu de tous les dangers, comme cette captivité de plusieurs jours par les Maures, avec son interprète Ataf, avant qu'ils ne soient libérés à Cap-Juby contre une rançon.

A l'été **1926**, Mermoz rend visite à sa mère à Lille, mais attrape une sinusite et une double otite l'obligeant à un mois minimum de repos pour reprendre les vols comme les 108 pilotes et 250 mécanos attachés à la ligne.

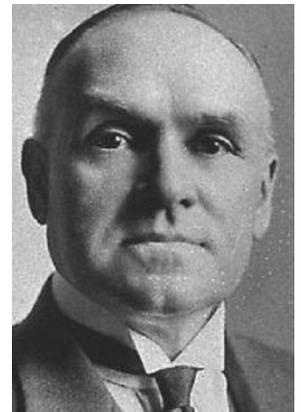
Obsédé par son métier, il ne rêve qu'à la traversée de l'Atlantique. Le 15 juillet **1927**, il écrit à sa mère « depuis que les américains le font, je ne dors plus ; je bous de voir que pas un de chez nous n'est parti, alors que nous avons d'aussi bons appareils qu'eux, quel rêve se serait pour moi ! ».

Mermoz n'est déjà plus un pilote comme les autres, sa supériorité est reconnue, non seulement par Daurat, mais par tous les autres pilotes. Autour de lui on se rassemble, on cherche à l'approcher.



**Georges Latécoère** connaît des difficultés financières, d'autant plus que les entreprises allemandes se montrent pressentes auprès des autorités des pays sud-américains.

**Marcel Bouilloux-Lafont** qui est un français implanté en Amérique du sud depuis de nombreuses années : bâtisseur de ponts, de ports, de réseaux ferrés, de routes a signé des accords avec l'Argentine, l'Uruguay et le Brésil et il comprend qu'il est le mieux placé pour conquérir ce marché d'autant plus que Latécoère s'est lancé dans la production d'ambitieux monoplans tels que les Laté 17, 25 et le 26. Mermoz embarque sur le vapeur le « Groix » qui partira de La Rochelle pour arriver à Rio le 28 novembre 1927 où il est nommé directeur de l'exploitation pour l'Amérique du sud.



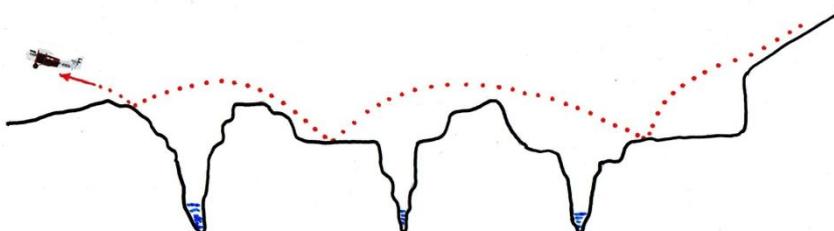
Il achemine son premier courrier entre la capitale Brésilienne et celle d'Argentine. Les retards provoquent une nette dégradation de l'image de l'aéropostale, aussi Mermoz se propose de voler de nuit pour raccourcir les délais entre Rio et Buenos-Aires, le 16 avril **1928** avec deux journalistes à bord pour couvrir l'événement soit 2.600 km en 13h10.

En cette fin d'année Daurat porte une appréciation sur tous les pilotes en poste en Amérique du Sud : celle que lui inspire Mermoz, prend un certain relief venant d'un homme aussi mesuré et aussi avare de compliments : « excellent chef d'aérobases, très intelligent et équilibré, pilote d'élite, modèle de courage de dévouement et de modestie. Fait ses étapes régulièrement et simplement, parfaitement discipliné. Par son exemple, a su entraîner les autres pilotes pour vaincre les difficultés de la ligne, nous lui devons notre régularité. ». Il est loin le jour d'octobre 1924 où Mermoz pénétrait dans le bureau avec l'accueil austère de Daurat.



Le 3 mars 1929, Mermoz se lance avec le **Laté 25**, dans une nouvelle aventure. Il veut instituer un service postal aérien entre l'Argentine et le Chili., mais le plan est risqué et il provoque un certain scepticisme chez ses collègues, mais rien ne l'arrête. Et c'est le périlleux parcours avec son ami Collenot et le Comte de la Vaux, président de la Fédération aéronautique internationale, partant de Patagonie en direction de Valdivia sur la côte Pacifique en passant par les cols Andins.

Pour le retour le 9 mars, avec uniquement Collenot, départ de Capiapo vers l'Argentine avec un passage à 4 500 m. Mais pris dans des vents contraire, ils frôlent la catastrophe et la mort.



*Franchissement du plateau des Andes à 4 500 m sous -20° en trois rebonds*

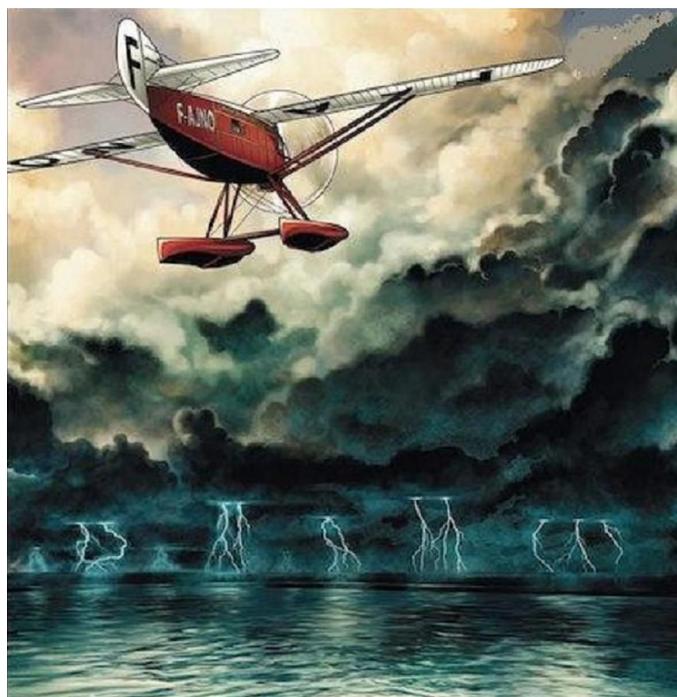
Depuis trois jours, ils sont portés disparus et ce n'est que le 12 mars qu'ils atterrissent sur le terrain de Capiapo avec leur appareil rafistolé et c'est la joie à Buenos-Aires : les Andes sont franchies.

Mais il faut remplacer le Laté 25, et Daurat va acheminer lui-même les nouveaux Potez 25 à moteur Lorraine de 450 cv dont Mermoz fera un nouveau vol d'essai avec lui. Démontrant dans la Cordillère des Andes sa supériorité sur le Laté 25, Daurat donne son feu vert pour le lancement de la ligne Buenos-Aires Santiago et choisi Mermoz et Guillaumet.

Nous avons tous en mémoire la terrible épopée de Guillaumet le 13 juin 1930 au cours de la liaison Santiago-Mendoza où Saint-Exupéry est venu le chercher.

En mai 1930, c'est le grand jour pour l'aéropostale, Mermoz avec le navigateur Jean Dabry et le radio Léopold Gimié franchissent l'Atlantique-sud sur un **Laté 28-3** à flotteurs et moteur Hispano-Suiza 12 de 650 cv.

L'avion est baptisé « Comte de La Vaux » en hommage au grand homme qui vient de disparaître dans un accident dans l'Etat de New York. Il emporte 2 400 l d'essence. Le poste de pilotage est à double commande et transporte 200 Kg de courrier. Le voyage est difficile, particulièrement dans la **zone du »Pot au noir«** où il doit voler entre 30 et 100m d'altitude.



„A Natal les trois hommes sont épuisés, après un parcours de 3 200 km accompli en 21 h 30 . Cette traversée aura un retentissement mondial.

Le 10 mai, on apprend à Mermoz le tragique accident avec un Laté 28 et cinq personnes à bord, dont un seul rescapé.



Le départ du voyage retour est fixé au 3 juin, mais après plusieurs départs infructueux, l'équipage et le courrier arrivent à Dakar par le Phocée, une baleinière s'étant portée à leur secours, l'appareil ayant sombré.

Tous ces incidents ne vont pas l'empêcher de convoler en justes noces le 23 août 1930 à la mairie du XV<sup>e</sup> de Paris où il épouse Gilberte, sa petite fiancée d'Argentine.



Mais sept jours plus tard, il a déjà repris l'air et poursuit les essais du Laté 28-8 commandé par le ministère de l'Air. Durant un vol d'étalonnage de l'anémomètre entre Toulouse et Muret, l'appareil se brise en vol durant un virage. Mermoz qui était seul à bord, eut la chance énorme de pouvoir sauter en parachute. Ce fut la fin du Laté 28-8. N.

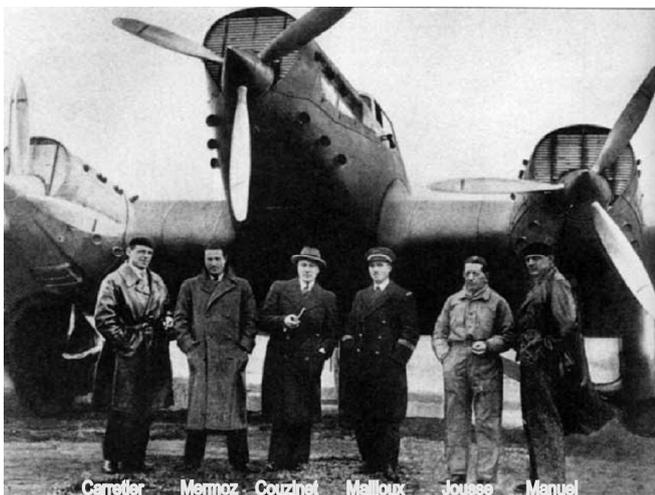
Personne ne peut cependant se douter que, dans peu de temps, l'Aéropostale, cette entreprise dynamique, va succomber sous le poids des spéculateurs : Daurat devra renoncer à son poste et Marcel Bouilloux-Lafont ruiné finira ses jours dans un pauvre hôtel de Rio de Janeiro. La Compagnie Générale Aéropostale ( CGA), finira par être reprise par Air-France.

Pendant ce temps en 1931, Mermoz essaie par plusieurs vols en Algérie, un appareil BERNARD capable de voler à 318 km/h avec un moteur Hispano-Suiza de 650 cv, mais l'appareil trop lourd s'écrase en bout de piste, sans dommage pour les deux hommes.



Malgré la crise, il continue de remplir sa tâche, apte à toutes les missions En février 1932 étant affecté sur la ligne France-Algérie, quittant Alger pour Marseille, une baisse de pression d'huile contraint leur CAM 56 à amerrir et sont sauvés par le paquebot « Timgad », mais appareil et courrier sont perdus.

Pendant les scandales financiers et les périodes de troubles, en octobre, le comité de direction propose au constructeur René Couzinet le marché suivant : avec le Couzinet 70 « Arc en ciel » ( ARC étant le sigle de la Société des Avions René Couzinet) assurer une liaison Paris-Buenos-Aires aller-retour en prenant Mermoz comme chef pilote. Ce dernier croit fermement à cet appareil, non seulement en raison de sa ligne révolutionnaire, mais parce qu'il a 3 moteurs Hispano-Suiza de 180 cv et qu'il est plus rapide et plus léger qu'un hydravion.



Et le 7 janvier 1933 à 14 h, Mermoz décolle du Bourget pour Istres avec un équipage de 6 personnes, Couzinet compris. Passe au dessus de Bron à 16h avec une arrivée à Istres après 2 h 28 de vol soit une vitesse de 271 km/h. Le lendemain, arrêt à Port-Etienne et Port Saint Louis pour de petites réparations, d'où ils repartent le 16 janvier. L'Arc en Ciel se pose à Natal sur le terrain de l'aéropostale.

Et le lendemain 17 janvier il atterri à **Rio** sur le terrain envahi par une foule immense. C'est un véritable triomphe, les messages de félicitations affluent.

L'aviation commerciale vient de franchir un pas énorme : la traversée de l'Atlantique Sud en 14 h 27 à la vitesse de 230 km/h.



Le 22 janvier, ils repartent à 6 h 40 pour **Buenos Aires**. Après l'accueil des Brésiliens, celui des Argentins frôle le délire.

Après trois jours de festivités, l'Arc en Ciel décolle pour Montevideo où l'équipage reçoit un accueil tel celui du Brésil et de l'Argentine.





Le 15 mai, c'est le retour vers Dakar avec quelques problèmes d'étanchéité et le 18 mai c'est l'arrivée triomphale au **Bourget**.

Cet avion souffre cependant de pas mal de défauts et entre en révision complète à Villacoublay pour subir une longue série de transformations, comme par exemple corriger une instabilité latérale rendant le pilotage fatigant que seule la musculature de Mermoz pouvait compenser. L'avion fut rallongé de 4m, on remplaça les hélices tripales par des 4 pales, etc...

Le 28 mai **1934**, nouveau départ pour Natal avec 170 Kg de courrier. Aussi le 31 juillet, suite à un enlèvement sur la nouvelle piste de l'île de Fernando de Noronha, il reçoit l'aide de 200 bagnards du pénitencier pour le redécollage.



Il quitte le territoire Brésilien le 31 juillet pour une arrivée à Casablanca le 3 août, où il prendra les commandes d'un autre appareil pour le Bourget avec une arrivée triomphale accompagné par des avions militaires. Il est accueilli par le général Denain et Louis Allègre directeur d'Air France, et il est aussitôt fait Commandeur de la Légion d'Honneur.

Après sa 8ème traversée dans le sens ouest-est en quittant Natal avec le Col. Davet collaborateur du ministre de l'air il est nommé inspecteur général d'Air France.

Mais cela n'apaisera pas sa colère, car le ministère a fait savoir à Couzinet que le comité du matériel a décidé de ne pas donner suite à la commande de 3 trimoteurs « Couzinet 71 » qui avait été envisagée.



En faite, ce qui dérange beaucoup tous ces gens, c'est que Mermoz, inquiet des progrès de l'Allemagne dans l'Atlantique-sud, se rapproche des idées du Col. François de la Rocque, qui a pris les rênes du parti « **Croix de feu** » aux idées politiques dérangeantes.

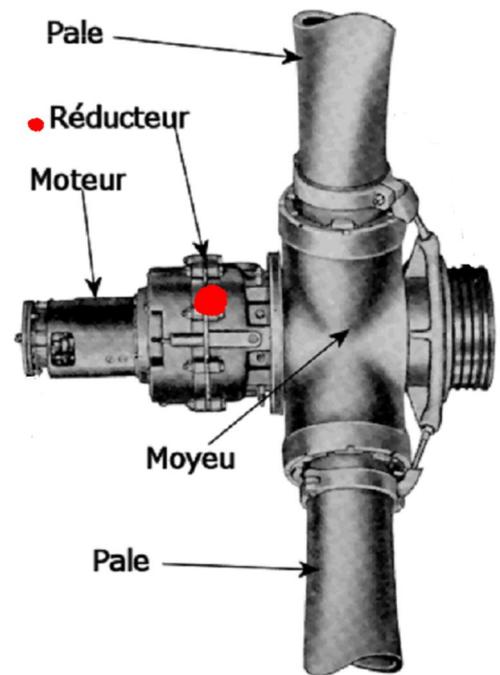
De plus, l'orage gronde dans le ménage Mermoz, sa femme souffre de plus en plus des absences de son mari et de son mode de vie imprévisible. Résultat: les époux se séparent mais ne divorceront jamais.

Le général Denain ayant passé commande du 1<sup>er</sup> exemplaire du **Laté 300** (hydravion de 24t à 4 moteurs de 2x6 cyl. en V Hispano Suiza de 650 cv permettant une autonomie de 4 800 km), Mermoz le prend en charge le 8 décembre pour Marignane, puis le 17 pour Dakar avec une escale à Port-Lyautey.



L'un des moteurs connaît une panne très inquiétante causé par la rupture du **réducteur de pas d'hélice**. Mermoz s'interroge sur cette avarie qui devient de plus en plus fréquente.

Le 1<sup>er</sup> octobre **1935**, le Ministère de l'Air commande pour Air France, trois Laté 301, avion dérivé du 300. Cependant Mermoz de son côté s'était vainement opposé à cette commande et pensait plutôt à l'Arc-en-Ciel qui dormait dans un hangar. Quant au Laté 301 il fut énormément critiqué par l'ensemble des équipages qui le trouvait beaucoup moins fiable que la version 300 « Croix du Sud ».



Le 10 février **1936**, Mermoz apprend la disparition du Laté 301 « Ville de Buenos Aires » sur la liaison Dakar/Natal entre les rochers Saint Pierre et Saint Paul, avec Jean Ponce comme pilote et son fidèle et valeureux mécanicien depuis ses débuts, **Alexandre Collenot** qui par son habileté prodigieuse avait réussi à les sauver tous les deux sur le plateau des Andes. Il est effondré, d'autant plus que Collenot avait eu un pressentiment pour cet accident et qu'il lui en avait fait part.

Lorsqu'il repart avec le Farman 220 pour Natal où il arrive le 18 février, il est dans un état dépressif et veut d'autant moins croire à la fatalité qu'il a constaté à deux reprises les défauts des Laté 301 et en fait part à Guillaumet que « *Lachique* (surnom donné à Jean Latécoère) *a voulu faire une fois de plus des économies sur la vie des gens* ».

De plus plusieurs autres incidents récents le confirment : celle du pilote Fernand Rouchon qui a ramené la « Croix du Sud » de Natal à Dakar avec le moteur arrière droit en difficulté et le mécanicien n'ayant pu mettre l'hélice en drapeau, risquant ainsi son éjection de l'arbre porte-hélice. Même problème sur le Laté 301 « Ville de Santiago » et « Ville de Rio » : dans tous les cas, c'était le réducteur qui était en cause. Malgré ceci, le directeur général d'Air France refuse de « les retirer du service ».

Le 30 mars, Mermoz donne une conférence à la salle Wagram devant les militants du mouvement des « Croix de Feux », sur le sujet « L'histoire de la ligne » et profite de l'occasion pour rendre hommage au constructeur de l'Arc en Ciel puis partira ensuite dans des critiques sur le communisme et le Front Populaire.



Le 2 août, Gaston Genin s'est écrasé dans la Montagne Noire, près de Mazamet avec deux autres membres de l'équipage à bord de leur Wibault. Partant à leur secours mais n'ayant que deux civières, il prend le corps de Genin sur ses épaules et le redescend dans la vallée.



Nous sommes en décembre 1936, et Mermoz est proche de son destin. A Paris, il rencontre et mange avec **Joseph Kessel**, l'aventurier, le romancier, l'ancien pilote de la Grande Guerre, où il lui dit :

« *Tu sais, je voudrai ne jamais redescendre* ». Tous les deux se vouent une admiration virile. Puis ils se séparent, ils ne se reverront que dans le rêve des mots, dans le songe de l'écriture, mais aucune phrase ne rendra ce que fut Mermoz que l'on osa surnommer « l'Archange »

Maintenant Mermoz est seul dans Paris. Mais il a du lutter pour un combat qu'il ne pouvait perdre contre la volonté de sa mère. En effet, elle voulait que son « Jean » renonce à cette 25<sup>e</sup> traversée de l'Atlantique Sud. **Le 5 décembre au Bourget**, il est passager jusqu'à Toulouse sur un trimoteur Wibault d'Air France qui assure le service postal entre Paris et Toulouse. Il est prêt à embarquer quand il voit sa mère qui accourt vers lui. Il est surpris, le temps qu'elle lui lance : « *Il a encore appelé...ne pars pas !* ». Il sait très bien à quoi sa mère fait allusion.

A six reprises déjà un mystérieux correspondant, qui pratique la voyance, a téléphoné à Mangaby « *empêchez votre fils de partir, sinon vous ne le reverrez plus, il va lui arriver malheur* ». Elle a d'abord cru à une mauvaise plaisanterie,



mais cette fois elle n'y tient plus, elle est convaincue qu'il va arriver quelque chose à son « Jean ». Mermoz balai de quelques mots, les inquiétudes de sa mère : « *Ils ne m'ont pas eu jusqu'à présent, ils ne m'auront pas !* ».

Arrivé à Toulouse, il se rend Place du Capitole où l'attend sa chambre N°20 au Grand Balcon Le lendemain dans la matinée, le Wibault décolle de Franczal, évite l'Espagne en guerre, survole la Méditerranée, fait escale à Oran et nouveau départ pour Casablanca dans un Dewoitine 33 qui de ses trois moteurs Hispano-Suiza, arrache l'Afrique à son silence, Mermoz lui, dort.. ..!

Le 7 décembre à 2 h du matin, le Dewoitine se pose à Ouakam, aéroport de Dakar. Henri Guillaumet est là qui va lui servir de taxi. Au siège de la Compagnie, Mermoz s'inquiète de savoir qui doit embarquer : comme second pilote on lui donne le nom de Lanata, mais Mermoz fait la moue, il s'agit certes d'un jeune à qui l'on reconnaît des qualités, mais il estime qu'il n'est pas encore suffisamment rompu aux pièges de l'Atlantique, il préférerait un ancien. Les deux amis vont réveiller Alexandre Pichodou qui l'a déjà accompagné et qui a réalisé 38 traversées de l'Atlantique. Avec eux embarquent le mécanicien Lavidalie, le radio Cruveilheir, le navigateur Ezan.

**Le 7 décembre 1936**, il est 4h du matin lorsque la « **Croix du Sud** » sous les yeux de Guillaumet, prend sur l'eau un essor laborieux. Le décollage semble interminable. Après une heure de vol, Mermoz se voit contraint de faire demi-tour, car l'hélice du moteur arrière droit refuse de passer au régime de croisière et s'obstine à rester au petit pas. Aucun autre appareil n'étant disponible et aucun moteur de rechange, la décision est prise de changer seulement le réducteur, cause de la panne. C'est Lavidalie qui effectue le changement et l'hydravion repart à nouveau, direction Natal.

A 10 h 47, alors que l'appareil atteint le 1/3 de son parcours, à 800 km de Dakar, le poste sénégalais capte un message incomplet « *coupons moteur arrière droit !* », puis la radio reste désespérément silencieuse, pas même un S.O.S. La « Croix du Sud » ne donnera plus de nouvelles.

Guillaumet évidemment a compris de suite la situation : il saute dans un appareil et pendant des heures, il croise dans les parages de la dernière position transmise, fouillant désespérément la houle. Et il ne peut que penser à ce qu'il lui avait dit « *l'accident pour nous, serait de mourir de maladie* ».

Des navires de guerre, des paquebots, des cargos de toute nationalité, les hydravions concurrents de la Lufthansa et même le Graf Zeppelin se déroutent pour participer aux recherches. A Dakar comme à Paris, au siège d'Air France, on espère contre toute raison, car l'un des deux postes émetteurs de bord, en cas d'amerrissage forcé, est conçu pour pouvoir continuer les émissions à la surface de l'Océan.

L'Aviso Air France passera tout le site au crible, mais l'Océan ne rendra rien !

Les techniciens venus enquêter ne peuvent que s'appuyer sur la rupture de l'arbre d'hélice du moteur arrière droit ayant libéré l'hélice qui tournant encore par inertie, aurait frappée le fuselage au milieu découpant sa coque et le précipitant dans l'eau comme une pierre.

L'événement est vécu en France comme une catastrophe nationale, et c'est dans cette optique que tout l'équipage eut droit le 20 décembre à des obsèques nationales dans **la Cour d'Honneur des Invalides** en présence d'Edouard Daladier



ministre de la Défense, de Pierre Cot ministre de l'Air et c'est Paul Painlevé qui avait surnommé Mermoz « **l'Archange** ».

Et comment ne pas penser à l'exergue du Petit Prince de Saint Exupéry ; « *Je crois qu'il profita pour son évasion, d'une migration d'oiseaux sauvages..* »



Trois ans vont passer et sa femme Gilberte Chazottes Mermoz se remarie avec **René Couzinet**. Lui-même ne s'était jamais vraiment remis de la disparition prématurée de son ami. Et il épousera en octobre 1939, Gilberte pour le meilleur et malheureusement... pour le pire.

Durant la 2<sup>e</sup> G.M, il avait émigré au Brésil, et à son retour, la plupart des portes des Bureaux d'Etudes lui sont fermées. Ses projets d'hydroglisseurs et d'avions à décollage vertical ne dépasseront pas le stade de maquettes. Il n'obtiendra pas non plus l'autorisation de remettre en état ses ateliers de l'Ile de la Jatte. Détruit et désespéré, il se suicidera le 16 décembre 1956, avec un revolver, en entraînant dans la

mort, son épouse Gilberte, veuve de Jean Mermoz.

Mais pour terminer, revenons dans les années 40 où le 27 novembre 1940, **Guillaumet** au poste du Farman 220 d'Air France, parti de Marignane pour Beyrouth via Tunis, disparaît avec son équipage, mitraillé par un chasseur italien. Puis trois ans et demi après, le 31 juillet 44, **Antoine de Saint Exupéry** les rejoindra.

La ligne est défaite, le terrain de Montaudran n'existe plus, Cap Juby a été abandonné aux sables.

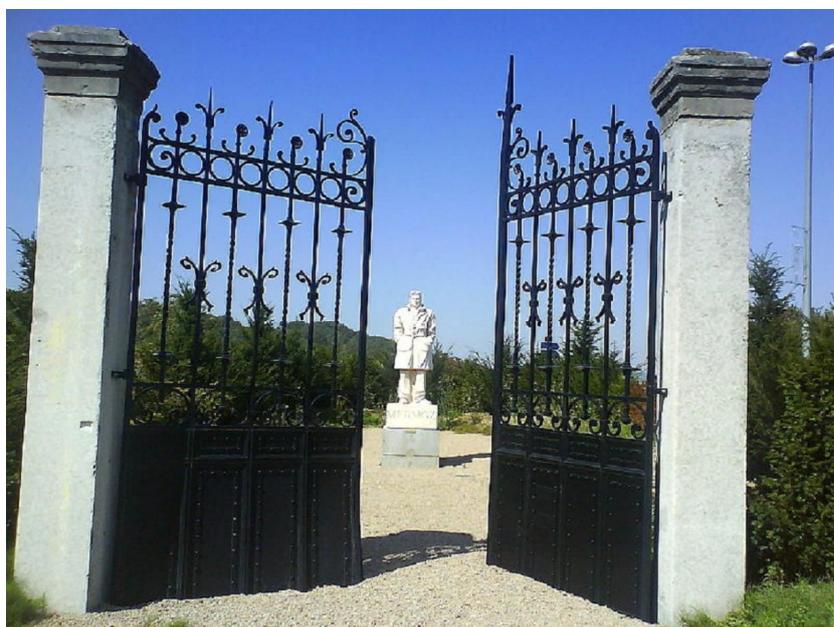


**Mermoz allait sur ses 35 ans et totalisait 8 200 h de vol.**



Lyon et sa région ont mis également son nom à l'honneur, avec une avenue, un hôpital et un collège dans le 8<sup>e</sup> arr.,

ainsi que la commune de **Genas** à l'est de Lyon près de l'aéroport Saint Exupéry, par un rond-point présentant Mermoz comme un **symbole** de persévérance, vainqueur de l'obstacle qui s'entrouve et également de l'ouverture vers les lignes de long-courriers (voir TB 17)



- samedi 5 mai : C.A le matin  
et conférence l'après-midi



Pierre Lussignol nous présente avec force détails, le large éventail des différents modes de transport des blessés depuis les débuts de l'aviation jusqu'à nos jours, dans le monde.

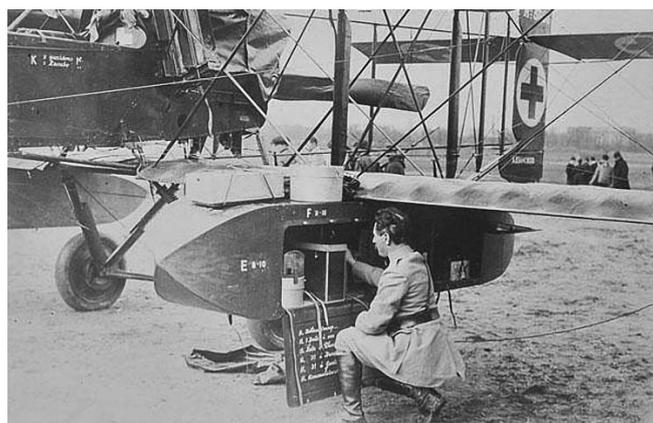
#### UNE HISTOIRE MILITAIRE DE L'AVIATION SANITAIRE – 1910-1960

Dès l'apparition du plus lourd que l'air ( et même du plus léger) l'idée est venue de rechercher et de transporter les blessés des batailles par la voie aérienne. C'est un gain de temps et une diminution des souffrances, de transporter rapidement et dans des conditions confortables.

Dès avant l'ouverture du premier conflit mondial, des projets furent échaudés en particulier à l'instigation d'une ardente propagandiste **Marie Marvingt**, pionnière de l'aviation et d'autres sports, qui multiplia les conférences

La guerre de 1914-18, essentiellement une guerre de position, privilégia les transports terrestres, routiers ou ferroviaires pour l'acheminement vers les hôpitaux. Néanmoins, une expérience fut menée en France, sous l'égide d'un médecin responsable d'hôpital militaire, le **docteur Jacques Antoine Eugène Chassaing** (1876-1968) le 6 novembre 1917 dans la région de Soissons (voir TB 24 )

Les recherches aboutirent, mais en 1919, sous forme de l'**Aérochir** un bombardier Voisin transformé en salle d'opération aérotransportable.



Le projet n'eut pas de suite mais la France amenée à assurer sa domination au Maroc et en Syrie, fit appel à des bombardiers devenus sans emploi pour assurer les évacuations sanitaires. C'est ainsi que le Breguet 14 connut une nouvelle vie grâce à sa robustesse, son autonomie et sa charge utile. Le Maroc, en particulier constitua un excellent champ d'expérimentation, les combats se déroulant en montagne. Il fallait parfois une « chaîne » d'avions aux performances différentes, décollant de pistes courtes, rustiques, et en altitude, relayés par des appareils à plus long rayon d'action.

En métropole également, dans la région militaire de Bordeaux, des expériences furent menées, à l'initiative de **Robert Picqué** (1877-1927) médecin militaire à Talence .



16 - Robert Picqué (1877-1927).

Ainsi furent définis des besoins qui feront l'objet d'un concours. Le Bloch 80 puis 81 en sortira vainqueur, sa robustesse et sa fiabilité étant sans doute les éléments qui emportèrent la décision. Cette commande de 80 exemplaires permit de remettre sur pied l'entreprise **Marcel Bloch** qui se consacra par la suite à des bombardiers et des chasseurs, avions beaucoup plus guerriers.



Parallèlement d'autres appareils plus vastes et à plus long rayon d'action apparurent. Il s'agissait le plus souvent d'appareils de transport aménagés, comme le **Potez 29** ou la **berline Breguet 280**. Ils eurent surtout leur usage sur les longues distances à parcourir en Afrique ou en Indochine, souvent au bénéfice des civils.

Cette augmentation de la capacité fit naître une nouvelle catégorie de personnel sanitaire, essentiellement féminin, les **Infirmières Parachutistes et Secouristes de l'Air (IPSA)**



. Si la période 1939-40 vit en France la transformation d'avions en ambulance de l'air (Hanriot 182, Potez 65, Caudron Simoun), ils ne furent guère utilisés du fait de la brièveté des opérations armées sur notre sol. Les IPSA intervinrent en mode terrestre, à partir de véhicules à roues.

La plus célèbre d'entre elles est **Germaine Montagnon-L'Herbier**, qui après l'armistice de juin 1940 rechercha les lieux de chute des équipages pour restituer dépouilles et souvenirs aux familles. ( voir TB 34 )



Chaque pays belligérant fut amené à aménager des avions sanitaires, soit à partir de transports soit à partir d'appareils plus petits portant des gondoles dans le fuselage, sur ou sous les ailes.



Après la seconde guerre mondiale, la France fut à nouveau confrontée au problème de l'évacuation sanitaire. En Indochine d'abord où la géographie spécifique, jungle et rizière, justifiait l'emploi des **hélicoptères** qui avaient fait leurs débuts en Corée. Ces machines inspiraient une certaine méfiance surtout à l'armée de l'Air.

Il fallut beaucoup d'opiniâtreté et de ruse pour obtenir 3 **Hiller à une seule civière**. Ce sont les médecins eux-mêmes, des femmes, **Valérie André**, **Suzanne Jannin** qui les piloteront

*Valérie André*



**Geneviève de Galard**, convoyeuse de l'Air, assistera les blessés de Dien-Bien-Phu jusqu'à la capitulation.

A la fin du conflit, des hélicoptères plus puissants, les Sikorsky H 5 et H 19 seront utilisés.

En Algérie existait déjà un réseau sanitaire basé sur les appareils d'aéro-club ou ceux des compagnies pétrolières. Les

opérations prenant l'allure d'une véritable guerre, hélicoptères comme le

Djinn, le Bell G2, l'Alouette 3 et le Piasecki H21 « Banane » ainsi que des avions comme le Broussard ou le Noratlas seront utilisés.

C'est lors d'un convoi en hélicoptère que sera mortellement touchée par un tir, une convoyeuse de l'Air, **Jacqueline Domergue surnommée « Jaïc »**



De nos jours, à cause de la densité médicale de l'agglomération lyonnaise, l'aéroport de Bron est une importante plate-forme d'avions sanitaire en particulier de ceux acheminant les organes destinés aux greffes.

**L'avenir sera peut-être aux drones multi rotors, mais pourront-ils se faire une place dans le ciel déjà bien encombré autour des villes ?**



## Présence extérieure

*N'ayant pas reçu tous les éléments suffisants à fin 2017 pour boucler l'article, ci-joint néanmoins ces lignes et photos retraçant le souvenir de cet important événement*

**lundi 11 septembre : Lyon 2<sup>e</sup>**

*rue Georges Guynemer*

**Commémoration du centenaire  
de la disparition  
du capitaine Georges Guynemer**

**sur son SPAD 12 à Poelkapelle**

*en 1917 à 23 ans*



en la présence de :

Mr Broliquier, maire du 2<sup>e</sup> arrondissement  
Mr Royer, délégué aux Anciens Combattants  
Commandant Prévost de la BA 942 du Mont Verdun  
Mr Perrolaz, Président de l'URAA  
Mr Baillet, Président de la SLHADA et V-Président URAA  
Mr Guers-Neyraud, Secrétaire de l'URAA  
Mr Minodier, Président de l'ASAF  
Mr Bennier, Président de  
l'ANSORAA 69-42  
Mme Régine Stéfanutto Secrétaire-  
adjt. ANSORAA  
et adhérente SLHADA  
Mr Monet ancien Président CVVL  
et membres SLHADA





La vie de Guynemer évoquée par M. Bennier et Mme Régine Stéfanutto, tous deux de l'ANSORAA



Il existe également une rue Guynemer à Bron



## « Le 8ème s'envole !... »

porté par les Conseils  
de Quartier et la Mairie du 8<sup>e</sup>



Tout commence à la Médiathèque du Bachut,  
le **mardi 6 mars**, par la projection du film  
« *Le ciel est à vous* » de 1943 présenté par Pierre  
Lussignol qui a également animé le débat à l'issu  
de la projection auprès de 60 spectateurs

Déjà projeté à la SLHADA, il retrace la vie de l'aviatrice  
**Andrée Dupeyron** et montre quelques scènes  
filmées à l'aéroport de Bron à cette époque.



**Du 5 mars**

**au**

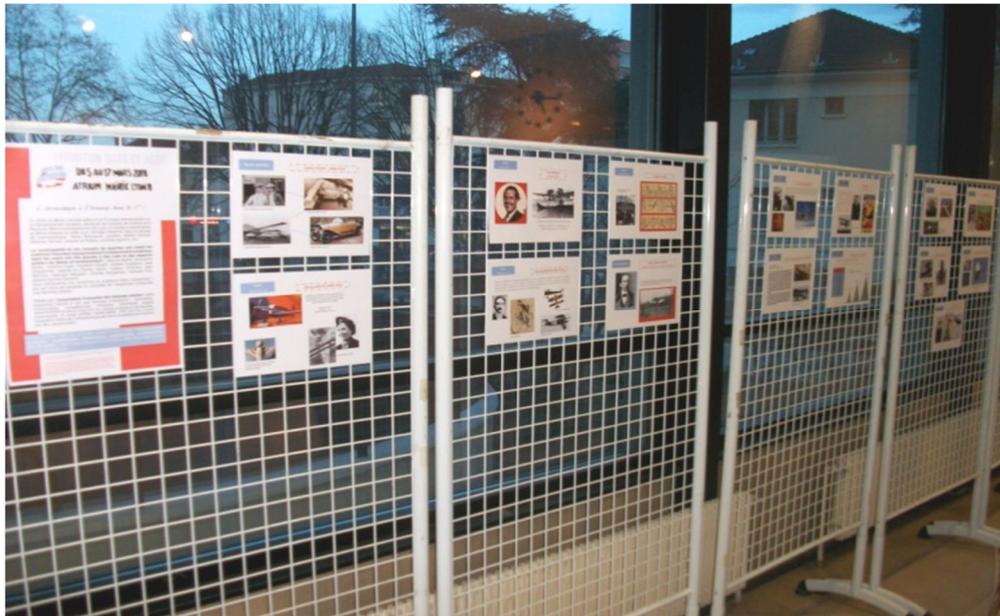
**14 novembre**

*Lyon 8e*

**Vendredi 9 mars** vernissage de l'exposition «  
**Elles & Ailes** » présentée par les nombreux  
panneaux et vitrines, dans l'Atrium de la Mairie.

Ouverture par le maire Christian Coulon et les Responsables des Conseils de Quartier et des associations de défense de la condition féminine.





Le **mardi 13 mars**, une soixantaine d'auditeurs passionnés, sont venus écouter la conférence de notre ami Bernard Large, qui présenta les **femmes-pilotes** sur le plan mondial, depuis les débuts de l'Aviation jusqu'à nos jours. Cette conférence a été présentée par la responsable des Conseils de Quartier



- **dimanche 22 avril :**

*Eglise Saint Bonaventure Lyon 2e*

*et stèle Saint-Exupéry*

*Place Bellecour*

**Hommage aux Aviateurs**

**de la Région**

**Auvergne Rhône-Alpes**



Comme tous les ans, et dans la tradition des 60 ans d'activité, l'URAA a organisé avec brio, l'hommage aux aviateurs et membres navigants décédés cette année, ainsi qu'aux deux personnes mises cette année à l'honneur : **Louis Antoine CHARTOIRE** (1895-1992) et **André BELLOUARD** (98 ans) qui avait tenu à être présent.

L'organisation de la cérémonie s'est déroulée sous la directive de Gérard Blanchard, avec la présidence d'Alain Perrollaz, de la vice-présidence de Jacques Baillet et du Secrétaire général Paul Guers-Neyraud





Mr Alain Perrollaz avec Paul Guers, ouvrent la cérémonie en remerciant de leurs présences, les personnalités suivantes :

Mr Philippe Meunier, représentant Mr le Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes,

Mr Jean Dominique Durand, représentant Mr le Maire de Lyon,

Mr Denis Broliquier, Maire du 2ème arrondissement,

Mr le Général Etienne Champeaux, représentant le Commandant du CDAOA,

Mr le Lieutenant-Colonel Absil, représentant le Commandant de la BA942,

Mme Molina, Directrice de l'ONAC,

Mr les Officiers Généraux,

Mr le Général Nielly, Président de la SMLH du Rhône et de la Métropole de Lyon,

Mr et Mme Roland Minodier, délégué départemental de l'ASAF ( Association de Soutien à l'Armée Française)

Mr les Présidents des associations regroupées au sein de I-URAA, sans oublier notre partenaire, les Ailes Brisées,

Mrs les Porte-drapeaux,

En premier lieu, le Président des Vieilles Tiges, **François Pelletier** rend un hommage émouvant à Louis Antoine CHARTOIRE



Né le 1<sup>er</sup> juin 1895 à Marsat au nord de Clermont-Ferrand, Louis Antoine Chartoire devance l'appel et entre à l'Armée le 17 décembre 1914 en tant que soldat de 2<sup>e</sup> Classe au 40<sup>e</sup> Régiment d'Infanterie. Le 13 avril 1915 il est transféré au 58<sup>e</sup> Régiment d'Infanterie où il est promu Caporal deux semaines plus tard. Le 23 juin, il est de nouveau transféré cette fois-ci au 173<sup>e</sup> Régiment d'Infanterie avec une promotion au grade de Sergent qui intervient le 13 juillet 1915. L'année suivante, le 20 avril, il est réaffecté au 368<sup>e</sup> Régiment d'Infanterie et le 6 juin au 367<sup>e</sup> où il est promu adjudant le 1<sup>er</sup> avril 1917 avant d'être détaché au 1<sup>er</sup> Groupe d'Aviation en tant qu'élève pilote.

A Juvisy, où il débute sa formation, il effectue 26h 15 de vol au terme desquelles il obtient son Brevet de Pilote Militaire le 20 juin 1917. Après avoir complété sa formation au tir et à l'acrobatie à Avord et à Pau, il rejoint le FGE le 13 septembre avec 82h20 de vol à son actif.

Le 29 septembre 1917, il reçoit sa première affectation opérationnelle et rejoint l'Escadrille N°31, unité au sein de laquelle il remportera l'intégralité de ses 5 victoires. Le 20 avril 1918 il est promu officier avec le grade de Sous-Lieutenant. Du 3 au 5 mai, il prend le commandement par intérim de la SPA 31. Lorsque la guerre se termine, son carnet de vol compte 341 h 40 de vol de guerre pour un total de global de 450 h 10. Au cours du conflit, il participe à 198 patrouilles, 12 missions spéciales et engage le combat à 40 reprises.

Croix de Guerre avec 5 citations comprenant 2 palmes et 3 étoiles de Vermeil. Colonel Gd. officier de la Légion d'Honneur venant récompenser son courage au combat en soulignant une blessure grave. Médaille Nationale du Mérite et Médaille de l'aéronautique.

Après la guerre, il continue à pratiquer l'aviation. Avec son ami l'as Gibert Sardier, il fonde en 1920 l'aéroclub d'Auvergne à Aulnat. Il s'investit aussi dans des entreprises et sera président de la Chambre de Commerce Clermontoise.

A sa mort en 1992 à 97 ans, il était le dernier survivant des 228 as officiels français de la Première Guerre Mondiale. Il repose dans le cimetière de Chamalières.

Ensuite **Jacques Baillet** présente le formidable parcours d'André BELLOUARD qui nous honore de sa présence.



Monsieur BELLOUARD,

L'URAA rend hommage, chaque année depuis 1958, aux aviateurs régionaux disparus, dont les états de services les ont distingués et honorés. L'année 2018 nous offre, pour la première fois, la chance de rendre hommage à un aviateur toujours présent parmi nous, ce dont nous nous réjouissons tous.

En effet, né le 09 avril 1921 à Paris 5<sup>e</sup>, vous faites vos premiers pas près de Bourg Lastic (Puy de Dôme) chez une nourrice où vous ont placé vos parents. Au terme de votre scolarité, vous vous engagez dans l'Armée de l'Air à 18 ans, comme élève pilote à Rochefort, avant de rejoindre Cholet (Maine et Loire), siège de l'école d'aviation élémentaire militaire, où vous volez sur Caudron Luciole et Hanriot 182. Mais votre génération est de nouveau celle du feu et vous rejoignez le Groupement Jeunesse et Montagne de Savoie jusqu'en septembre 1940, puis la Résistance, l'Organisation de Résistance de l'Armée et les FFI, Secteur H des Hautes Alpes. Vous êtes envoyé à Beaufort sur Doron (Savoie) et votre passion pour le ski vous vaut d'être affecté comme moniteur auxiliaire de ski à Pralognan la Vanoise, stage au terme duquel vous êtes nommé Elève Chef d'Equipe par M. Thollon, officier de l'air, titulaire de plusieurs victoires aériennes en 1940.

Affecté successivement à St Bonnet, Ancelle et Montreviol, dans les Hautes Alpes, vous encadrez 22 Volontaires que vous jugez préalablement à la constitution d'un dépôt d'armement, avec le Lieutenant Chasseur Alpin Daviron (aujourd'hui Général 2S), dans une vieille mesure proche de Gap.

Hélas, vous êtes arrêté par la Gestapo le 10 juin 1944 à Montreviol avec d'autres Résistants (Messieurs Marillac, Corona, chirurgien, Bernais, avocat parisien venu se cacher dans le Sud et un jeune cultivateur) et interrogé, pendant un mois, à la Villa Mayoli de Gap. Dans votre lieu de détention, vous recevez la visite d'un certain Valet, collaborateur de la Gestapo qui vous informe qu'on viendra vous chercher le lendemain matin à 06 H 30 et qu'il est inutile d'emporter vos affaires personnelles. En effet, un convoi de plusieurs camions civils réquisitionnés vous emmène le lendemain matin, menottés aux autres et atteint Grenoble par le Col de la Croix Haute. Au cours du trajet, le jeune cultivateur menotté avec vous est blessé lors d'une embuscade et emmené à l'hôpital. Puis, après une nuit passée à Grenoble, vous êtes acheminés tous les quatre dans un camion militaire allemand au champ de tir de Grenoble, où vous êtes placés face un peloton d'exécution. Il fait très beau, ce 14 juillet 1944 et votre montre vous permet de constater que vous restez dans cette position très difficile pendant 18 minutes. Au cours de cette attente, vous demandez à Bernais, qui parle allemand, d'interroger le sergent sur la raison de sa présence à vos côtés. Ce sous-officier répond qu'il est là pour vous donner le coup de grâce après l'exécution. Une discussion violente s'engage alors entre des civils arrivés sur place et le capitaine allemand, qui donne finalement l'ordre de dislocation du peloton, estimant qu'il n'est pas là pour exécuter des civils, mais pour faire la guerre contre des soldats. Vous êtes donc ramenés à Gap, où vous êtes libérés le 20/08/1944 par la 25<sup>e</sup> Division américaine, après deux mois et dix jours de prison.

Vous rejoignez l'Armée de l'Air jusqu'en 1945 et êtes successivement affecté, comme élève pilote, aux Bases Ecoles de Chambéry, Salon de Provence et Cognac, puis breveté pilote militaire le 27/07/1947 au sein de la Promotion de l'Ecole de l'Air « P 10 », dont vous sortez 1<sup>er</sup> ex-aequo avec le Lieutenant Cazaux. Vous suggérez au Colonel Bouvard, Commandant de l'Ecole de faire son choix, ce qui vous vaudra l'amitié du Général Henry Archambault.

Après un passage à la Base Ecole de Cazaux et à la BA 707 de Marrakech, vous êtes affecté à Pnom Penh où, avec l'Adjudant Eliot, vous créez l'Ecole Royale de l'Air, en 1947, dont les deux premières promotions, calquées sur le modèle de l'Ecole française, furent un succès.

Breveté pilote privé et pilote professionnel, vous rejoignez ensuite l'Escadrille de Liaisons Aériennes en 1950 au sein de laquelle vous volez fréquemment, notamment pour la mission économique française sur Broussard, en sus de vos fonctions d'instructeur chef, puis au sein de la Section d'Avions du Haut- Commissariat de France à Saïgon, de 1951 à 1970, année où vous êtes versé dans la Réserve. Vous transportez, au cours de cette période, des personnalités internationales, parmi lesquelles des membres de gouvernements, entre autres le ministre australien des Affaires Etrangères ou le Maréchal Alphonse Juin.

En 1973, vous êtes embauché comme pilote professionnel par le Directeur Général de la Société des Caoutchoucs d'Extrême-Orient de Saïgon et vous procédez, avec un grand dévouement dans des conditions particulièrement difficiles et souvent périlleuses, courant mars et jusqu'au 30 avril 1975 malgré de violents combats, à l'évacuation aérienne d'une centaine de citoyens Français bloqués à Dalat et Nha Trang, ainsi qu'en atteste le Consul Général de France à Saïgon. Vous regagnez la France le 01/07/1976, via Vientiane (Laos).

Vous n'avez, pourtant, pas voulu accéder au grade d'officier, craignant de devoir travailler dans les bureaux et vous n'avez pas, davantage, souhaité donner suite à la proposition d'Henri Ziegler d'intégrer Air Inter, devenu Air France.

Vous totalisiez, au 03 février 1975, 8025 heures 50 mn de vol dont 411 heures de vols de nuit, outre les heures de vol d'évacuation des Français présents au Vietnam.

Vous êtes titulaire de nombreuses décorations françaises et étrangères et avez été cité quatre fois à l'ordre de l'Escadre, du Corps Aérien et de l'Armée aérienne. (Officier de la Légion d'honneur, Médaille militaire, Médaille de l'Aéronautique, Croix du Combattant Volontaire de la Résistance, Chevalier de l'Ordre royal du Sahametrei, Croix de la Vaillance avec étoile d'argent...).

La diversité de vos états de services et l'exemplarité de votre dévouement au service de la France et de vos compatriotes, civils et militaires, légitimaient l'hommage que l'URAA souhaitait publiquement vous rendre, M. BELLOUARD.

Vous avez brillamment démontré que la vie n'est pas dans le temps, mais dans l'usage qu'on en fait ou qu'on n'en fait pas, auquel cas elle est sans intérêt.

Je vous remercie.

Puis cette cérémonie ensoleillée s'est clôturée par la sonnerie aux morts et le remerciement aux portedrapeaux, sous le regard de Saint-Exupéry au travers de la floraison printanière.



Et comme de tradition, notre ami Paul nous a proposé de poursuivre à proximité, cette amicale réunion dans une ambiance conviviale à « l'Espace Brasserie », de la place Bellecour.

- **vendredi 11 mai** : *Caluire Maison Ferber*  
( au 1<sup>er</sup> étage Salle Voisin)



## **Assemblée Générale ordinaire de l'URAA**

### **Membres présents et représentés :**

- Alain Perrollaz : Président URAA
  - Jacques Baillet : Vice-Président URAA et Pt SLHADA
  - Paul Guers-Neyraud : Secrétaire Général URAA et membre SLHADA
  - Gérard Blanchard, Trésorier URAA et délégué Régional AEA
- 
- Roland Albert : délégué ANCA
  - François Pelletier : Pdt des Vieilles Tiges
  - Michel Bennier : Pdt ANSORAA Rhône-Loire-Métropole Lyon
  - Régine Stefanutto : Secrétaire adjt. ANSORAA, membre SLHADA
  - Jean-Alain Gaudillot : Secrétaire ANSORAA
  - Jean-Claude Mathevet : SLHADA
  - Pierre Biard : SLHADA Responsable Aéromusée
  - Yves Boël : SLHADA, rédaction « Tableau de Bord »
  - André Monet : ancien Pdt CVVL et membre SLHADA
  - Roland Minodier : ancien Pdt URAA et délégué départemental ASAF
  - Daniel Agulian : Délégué Rhône-Alpes AEMA

Soit un total de 15 personnes

**Absents :** - Bernard Tribles : Pdt EALC  
- Gérard Comte : AALAT

Ouverture de l'assemblée par le Président à 10h 30 et présentation des points suivants :

- Invités absents excusés
- Evocation des camarades décédés durant l'année
- Rapport d'activité par le Secrétaire Général, avec l'hommage aux aviateurs du 22 avril
- Rapport financier par le Trésorier
- Tour de table sur la vie des dix associations présentes ou représentées
- Rapport sur le projet de dénomination « Bron-Kimmerling »
- Evocation de noms d'aviateurs de la Région Rhône-Alpes-Auvergne à honorer en 2019
- Décision à prendre pour la réalisation de la plaquette URAA
- Questions diverses : site, presse, aéroclubs, BA 942, manifestations...

Clôture de l'AGO à 12h 15

A 12h 30 apéritif au Chably , puis plateau-repas très apprécié avec vins offert et final café.

Remise en place de la salle et Rendez-vous est pris pour 2019 !

- 
- 



*Et comme à chaque fois, il manque le photographe.. !*

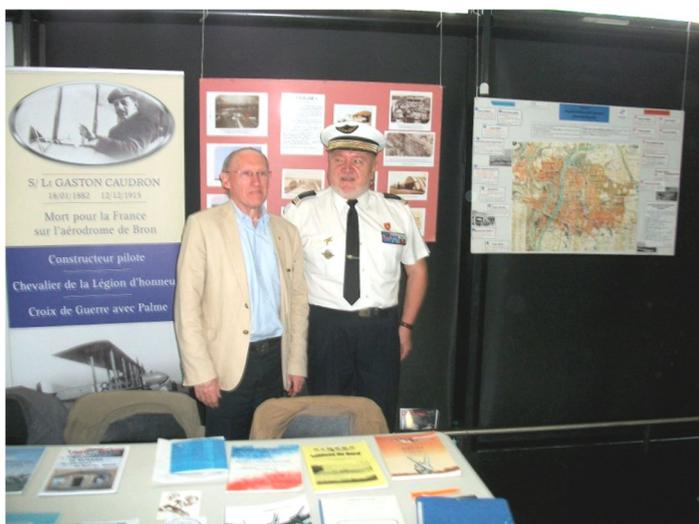
**Vendredi 18 et samedi 19 mai :**

Journées de l'aviation  
avec stand  
suivi d'une conférence



En premier lieu, le vernissage officiel assuré par Monsieur Daniel Perez représentant la Mairie, puis la Responsable du Conseil de Quartier Karine Chieze.

Passage chez les exposants, avec présentation du stand SLHADA par Pierre Lussignol, avec la présence de Bernard Large  
Mise en valeur de nos différentes publications, de nos panneaux d'affichage, et de nos flyers



Notre Président Jacques Baillet avec Alain Devornique.



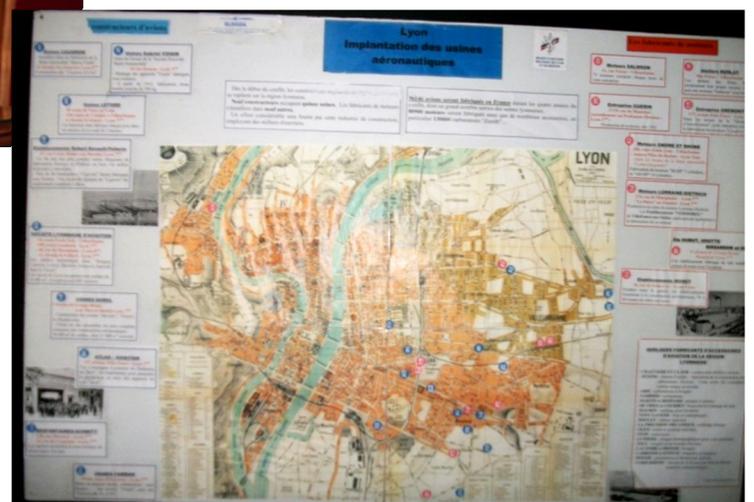
Puis dans la soirée, Jean-Claude Mathevet ne manque pas de nous détailler avec son talent habituel, les différents lieux dans Lyon, où nombre de constructeurs aéronautiques sont venus s'installer dès les premiers mois du conflit de la Grande Guerre, suite à l'avancée allemande.

A cette époque, en région lyonnaise existe déjà un tissu industriel favorable, en particulier dans la construction automobile et le travail du bois.

Quinze usines produisant des éléments d'avion, huit des moteurs et plusieurs fabricants d'accessoires comme les carburateurs Zénith viennent s'implanter sur la rive gauche, dans les 3<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arr., ainsi qu'à Villeurbanne.



Vue d'ensemble de l'implantation des usines aéronautiques sur Lyon en 14-18



Un petit tour d'horizon des exposants dans la grande et belle salle de « l'Espace Citoyen » de la Mairie du 8<sup>e</sup>



sur notre droite, nos amis de l'Aéro-Club du Grand Lyon



En face, le simulateur très apprécié pour planeur du C.V.V.L



Le bien connu Musée de l'Aviation de Corbas, sous le sigle EALC

Paul, un pilote et maquettiste chevronné auteur du quizz et résident du 8<sup>e</sup>.





Notre conférencier et son épouse, en grande conversation avec Monsieur Daniel Perez

Quelques membres SLHADA, autour de notre Président sur notre stand qui est tenu également durant ces deux jours, par d'autres collègues.



Le stand de l'ANORAA  
et Mr Devornique,  
à l'origine de cette manifestation

Ce sont les différentes parties d'une manifestation de longue haleine qui durera jusqu'en novembre. C'est l'occasion de souligner l'enthousiasme et l'obstination de la mairie du 8e et de ses conseils de quartier pour faire connaître et aimer le patrimoine aéronautique local, national et ...féminin .



## Nos stands

- 24 et 25 février : Bron

*Espace Albert Camus*

**Exposition de maquettes aéronautiques  
par le Club de l'Air**

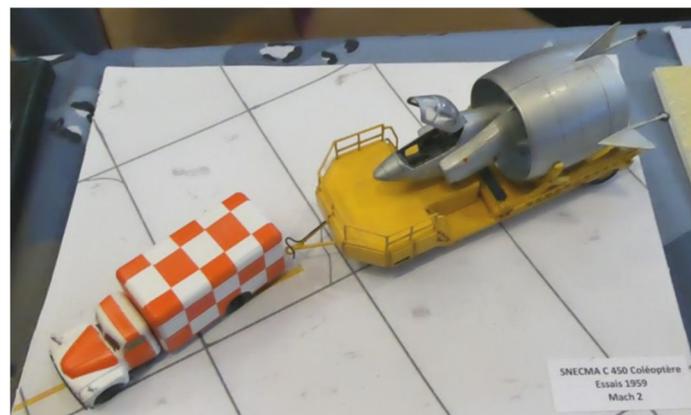
Comme tous les ans, exposition et remise des prix avec la présence (de gauche à droite) du capitaine Devornique, Monsieur Longueval, maire de Bron, Monsieur Serrano adjoint aux Anciens combattants et à la Sécurité, un lauréat, Mr Roman vice-président du Club Air et notre ami Jacques Moulin, président du Club de l'Air.





Avec également notre stand bien mis en valeur sur la scène de la vaste salle A.Camus et amplement fourni en livres et revues aéronautiques qui est tenu par notre vice-président Pierre Lussignol (à droite) et notre ami Louis

ci-joint quelques présentations toutes aussi attirantes, parmi les innombrables maquettes,



**vendredi 23 mars**

**au lundi 2 avril :**

*Eurexpo*

**Foire de Lyon**



Le CIRFA ( Centre d'Information et de Recrutement des Forces Armées ) Quartier Général Frère à Lyon, nous a proposé de tenir un stand en compagnie de l'Armée de l'Air et des associations civiles ayant un rapport direct avec l'aéronautique (ACGL, EALC, ANORAA, ANSORAA,)

Au fond du Hall 3 dans la zone du « Village civique », l'Armée de l'Air dispose de son car-podium, d'une cabine de Mirage, d'un réacteur Marboré, de supports photos et d'écrans télé.





Nous sommes placés sur le devant du stand de l'Armée de l'Air, entre celui d'EALC et d'ACGL.

Il est tenu successivement par Bernard Large, Pierre Lussignol, Claude Kronenberger, Jean Denis, Guy Droz, Jacques Moulin, Yves Boël, Louis Gitchenko



Nous exposons nos différents « cahiers SLHADA » livres, Tableau de Bord, le Numéro Spécial de nos 30 ans. Flyers et calendriers de conférences sont à disposition sur le présentoir ou remis par nos soins.

Nous avons recueilli 15 adresses de personnes souhaitant être tenues au courant de nos activités ou nous remettre de la documentation.

Et de ce fait, nous serons un peu plus connus au-delà de l'Est lyonnais.



à notre gauche, celui d'ACGL (Aéro-Club du Grand Lyon) dont les bureaux sont situés face au terrain de Bron.



A notre droite, l'imposant stand EALC de Corbas, avec la présentation d'une cabine de Jaguar, une « boîte noire » de Falcon, un mannequin, un moteur d'apogée, un écran radar, un APU, un afficheur tête haute de Mirage III, etc.





Et bien sûr, l'Armée de l'Air attire toujours de nombreux visiteurs de tous âges, accueillis par le mannequin de pilote, fourni par Bernard Large



## Nos rencontres

- **lundi 15 janvier** : *Charbonnières*  
Maison des Associations

Présentation des Vœux de l'ANSORAA  
et de l'ANORAA

*Pierre Lussignol*



de gauche à droite :

Alain Devornique Président  
ANORAA Rhône Métropole  
de Lyon

Christian Maisonneuve  
Président ANORAA secteur  
640 Rhône Ain Loire

Michel Bennier Président  
ANSORAA section Rhône-  
Loire Métropole de Lyon

Les 2 amicales s'étaient réunies  
pour présenter leurs vœux en  
commun.

Cérémonie à laquelle étaient  
présentes les autorités militaires  
( la base du Mont-Verdun ) et  
civile, le maire de  
Charbonnières .



Les discours d'usage furent suivis de la conférence de Claude Thollon-Pommerol, le spécialiste incontournable de la guerre aérienne 1914-18.



Puis un pot « bien achalandé » a fait que la soirée s'est terminée assez tard...

## Chez E.A.L.C



*Pierre Biard*

Depuis notre création nous entretenons des relations avec diverses associations aéronautiques et particulièrement avec nos amis d'EALC implantés sur le terrain de Corbas.



Nous partageons ensemble un partenariat occasionnant rencontres, conférences, savoirs.

Musée purement d'aéronefs avec ses équipes au « top » sur le travail de restauration lorsque l'on voit le travail accompli et les avions exposés, ceci ne peut se faire sans une véritable passion de la part de tout ces bénévoles certes qualifiés.

Il est vrai qu'il en faut de la passion pour entretenir et faire vivre un parc aussi important : aéronefs, moteurs, réacteurs, armements, missiles et j'en passe.



Mais le résultat est là, l'on ne peut ressortir indifférent, connaisseur ou pas sur le sujet, après une visite dans les locaux de cette association ayant élu domicile dans la région au **passé aéronautique** dont la réputation n'est plus à faire, et qu'il est possible de raconter sans se lasser.

C'est d'ailleurs le rôle de tous ces passionnés.



*Le Président Bernard Tribble à droite au côté d'un petit groupe de bénévoles.*



Les salles annexes regorgent également de matériels gravitant autour de ces avions



Nos relations s'intensifient lors de conférences communes. De plus en plus nous comptons, au cours de nos exposés dans les locaux du Fort de Bron, la présence de nos amis d'EALC.

Nous partageons également les rencontres ou ignaurations faites autour de ces matériels qui nous sont à tous familiers.



Mais il est une chose qu'il nous faut bien mettre en valeur, c'est le fait que notre musée et nos archives ont reçu de la part de **Bernard Tribie** de nombreux documents et objets aéronautiques enrichissant la SLHADA.

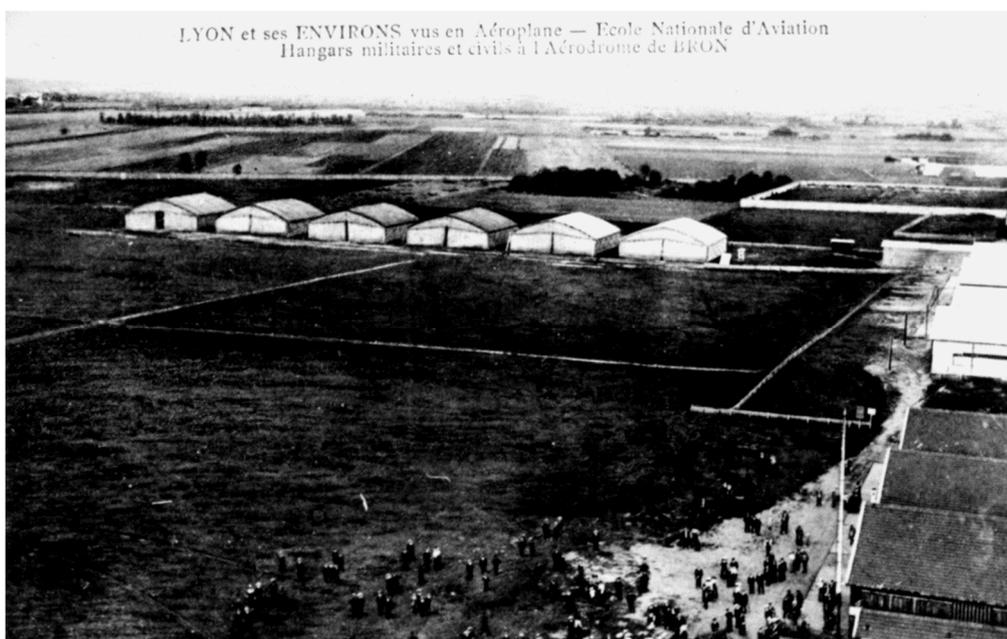
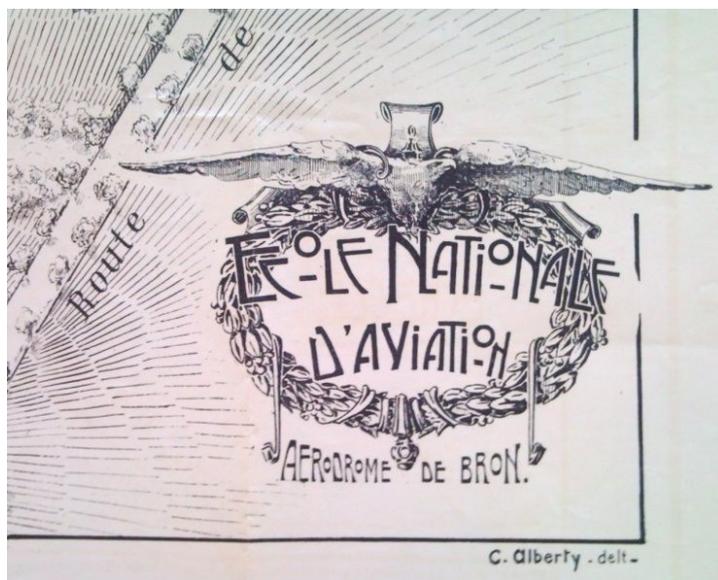
**Et c'est dans cet esprit que les hommes partagent la même passion, celle du devoir de mémoire, pour l'aviation..!**



# BRON – L'ECOLE Nationale d'Aviation (1910 -1914)

*Pierre Lusignol*

*Pendant les années précédant le premier conflit mondial l'aéronautique naissante a fait l'objet d'un engouement extraordinaire. Pilotes, constructeurs, mécènes et public s'unissaient pour aller plus haut, plus vite et plus loin. Les lyonnais ont participé à ce mouvement.*



C'est le 12 et le 13 décembre 1910 qu'est inaugurée l'Ecole Nationale d'Aviation (ENA) Une affaire rondement menée car la proposition d'achat du terrain date du 28 septembre.

Il s'agit de 75 hectares de terres agricoles sur le glacis du fort de Bron Une ligne droite d'environ 1200 m et quelques hangars suffisent pour héberger les 4 ou 5 appareils.

C'est la troisième école qu'ouvre le constructeur **Roger Sommer** après Douzy dans les Ardennes et Châlons-sur- Marne. Il fournit les appareils, les siens et ceux de **Henri et Maurice Farman** ou de **Charles et Gabriel Voisin**.





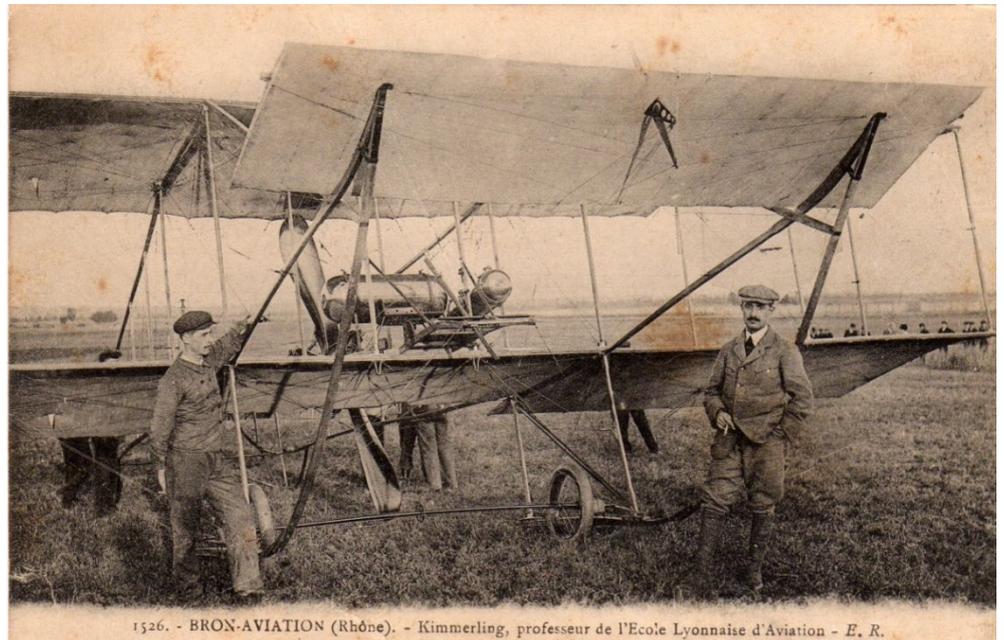
M. KIMMERLING, Pilote de l'École Nationale d'Aviation sur abbareil Sommer. — J. L.

Surtout il place à la tête des moniteurs **Albert- Louis Kimmerling** qui s'est distingué par ses vols en Afrique du Sud.

Du 26 mai au 3 juin 1911 l'ENA organise une grande fête lors de l'étape à Bron de la course Paris-Rome. Le 11 février 1911 Albert-Louis Kimmerling se distinguera par un aller-retour Bron-Monceau (près de Bourgoin) parfaitement planifié

Les nouveaux breveté devinrent à leur tour moniteurs. Ce fut le cas entre autres de Louis Plantier, Charles Audenis, Jean Desparmet, Adolphe Pégoud qui devinrent illustres.

L'ENA formera les premiers militaires, officiers et sous-officiers issus du Génie et de la Cavalerie.



1526. - BRON-AVIATION (Rhône). - Kimmerling, professeur de l'Ecole Lyonnaise d'Aviation - E. R.

Le **brevet militaire d'aviation**, institué le 18 mars 1911 demande 3 vols de 100 km au-dessus de 3000 m et des épreuves de mécanique et d'orientation.

Le 22 février 1911 l'ENA participera aux manœuvres terrestres en emportant un lieutenant comme passager

En 1913, la formation des militaires se fera dans des centres militaires. Cette décision puis la mobilisation d'août 1914 entraînera le déclin de l'école. Néanmoins, en une courte période elle aura permis la formation de nombreux pilotes civils et militaires qui participèrent au rayonnement aéronautique de la France.

# Philatélie

Christian Bellet

## LE VOL DES ATHENIENS...

Il y a quatre vingt dix ans, le 8 Juin 1928, débutait une aventure aérienne particulière, qui allait honorer l'aviation Grecque et l'industrie aéronautique Française.

En effet, décollant de TATOÏ à 15 kilomètres au nord d'ATHENES, lieu de résidence d'été et nécropole de la famille royale, un **BREGUET XIX** A2 nommé « HELLAS » piloté par le Slt Evangelos PAPADAKIS avec le colonel Adamides CHRISTOS pour observateur, commence un tour de la MEDITERRANEE sur une distance de 12 000 km, en 20 jours !

Le timbre grec présenté ici, édité en 1968 rappelle le raid quelque peu oublié...

Ce vaillant équipage a surmonté les difficultés météorologiques sur sa monture française, qui, rappelons-le, volait autour de 230 km/h à l'altitude maximum de 6000 mètres, mais offrait les garanties de qualités reconnues au constructeur.

Celles-ci feront du BREGUET XIX, sous différentes versions, un véritable appareil de records.

Ce ne sera pas la seule action remarquable de l'Aéronautique Grecque réalisée avec cet avion que l'on retrouvera en 1940, face à la Reggia Aeronautica et à l'invasion italienne.

Mais ceci est une autre histoire...





## *Ils nous ont quittés*

Monsieur **Camille DUPIN** décédé le 11/01/2018 à 85 ans à St Bonnet de Mure

Né le 19 février 1933 à Monistrol d'Allier (Haute-Loire), Camille DUPIN apprit la mécanique dentellière au collège et s'engagea en 1951, à 18 ans, dans l'Armée de l'Air. Breveté mécanicien à Rochefort, il fut affecté à St Dizier sur hélicoptère, puis en Indochine en qualité de mécanicien navigant sur C 47 jusqu'en 1954 et enfin, en Algérie.

Après son mariage en 1965, il séjourna trois ans en Martinique et fut affecté, à son retour en métropole, à Reims en qualité de mécanicien navigant sur avions de transport. Il repartit en mission pendant un an au Tchad et revint sur la base de Châteaudun à son retour.



Il quitta l'Armée de l'Air fin juin 1972 après 21 ans de services militaires et fut recruté, la même année, par Air Inter (devenue par la suite Air France) en qualité de mécanicien d'entretien en ligne à Lyon-Satolas, où il fut nommé cadre en 1990, comme chef du service entretien du matériel aux Moyens Généraux, jusqu'à sa retraite, en 1995, après y être resté 23 ans.

Il était unanimement apprécié au sein d'Air France pour sa gentillesse et son éternelle bonne humeur. Il totalisait 5784 heures de vol, dont 328 heures de vol de nuit.

Ses états de services lui valurent plusieurs décorations :

- Médaille militaire avec le grade d'adjudant-chef
- Médaille commémorative de la campagne d'Indochine
- Médaille coloniale avec agrafe Extrême Orient
- Médaille Afrique du Nord avec agrafe Algérie Sahara
- Croix du Combattant
- Médaille de l'Aéronautique, remise en 1991 par Monsieur Jean-Cyril SPINETTA, alors PDG d'Air Inter

Camille DUPIN était membre de la SLHADA, des « Vieilles Tiges » et de l'A.H.A (Association des anciens des Hélicoptères Air) depuis de nombreuses années, associations au sein desquelles sa discrétion n'avait d'égaux que sa modestie et sa fidélité.,

Ses obsèques ont été célébrées le 17 janvier 2018 au Crématorium de Bron.

*Son épouse a tenu à régler sa cotisation, afin de continuer à recevoir le Tableau de Bord en souvenir de son mari.*



Monsieur **Alain FRADET** décédé à Limoges le 12/01/2018 à 66 ans

Né le 18 décembre 1951 à Doyet (Allier), il était dessinateur et lithographe aux Etablissements Beyrand à St Just-le-Martel (Haute-Vienne). Breveté pilote en 1978 à l'Aéroclub du Limousin, il en assura l'animation de 1985 à 1999. Il s'investit au meeting de Legend'Air dès sa création, en 2004 et fut chargé, au sein du comité d'organisation, des expositions, de la composition du plateau avions et réalisa les affiches de ce meeting. Peintre de l'Air et de l'Espace depuis 2007, il en devint l'un des administrateurs et fut titularisé en octobre 2018 par la ministre des Armées. Il était, en outre, membre fondateur de l'association « Mémoire d'Aérodrome » devenue, en 2009, « Conservatoire Aéronautique du Limousin », dont il fut le conservateur jusqu'en 2012 et président jusqu'en 2018.



Il était, encore, membre actif des Ailes Limousines et cumulait bien d'autres talents : photographe, peintre aquarelliste, peintre de nus, co-auteur avec Jacques Cheymol, de deux livres, l'un consacré à Maryse Bastié, l'autre aux Limousins du Ciel, dont il avait commencé l'écriture du tome 2 et avait publié, en 2008 « Survol d'aérodrome ». Il avait, également, le projet d'écrire l'Histoire de l'Aéroclub de St Junien. Il avait, enfin, créé le blog du C. A. L. qu'il animait en qualité de webmaster.

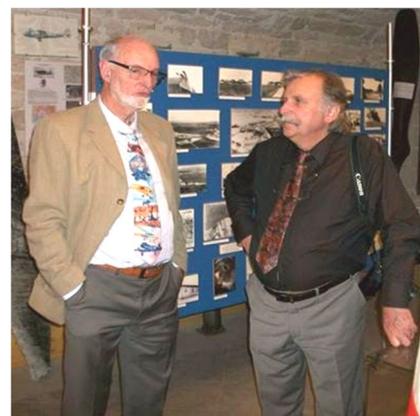
Cet homme aux multiples talents et aux indéniables qualités de cœur a consacré toute son énergie pour protéger et mettre en valeur le patrimoine historique de sa région, avec le souci constant du devoir de mémoire et de la transmission de cet héritage aux générations futures. Il organisa de nombreuses expositions et manifestations sur le thème de l'Aéronautique en Limousin dont la dernière, en 2015, s'intitulait « de Pierre Georges Latécoère à l'Aéropostale ».



Son dévouement à la cause aéronautique lui valut l'attribution légitime, en 2016, de la Médaille de l'aéronautique. La lutte qu'il a courageusement menée, pendant plus de dix ans, contre la maladie sans se plaindre, illustre l'étoffe de Alain Fradet qui laisse un grand vide dans le monde aéronautique et dans le tissu associatif qui le compose.

*On le voit ici en compagnie d'Yves Laurençot, qu'il avait invité à Limoges- Feytiat le 29 novembre 2014 pour donner une conférence (voir TB 31)*

*Le Noratlas de Maryse Bastié qui est exposé dans l'Aéromusée est son œuvre.*



Ses obsèques ont été célébrées le 18 janvier 2018 en l'église Ste Jeanne d'Arc de Limoges, en présence d'environ 500 personnes.

Monsieur **Maurice MONIER** décédé le 16/01/2018 à 89 ans à Genas

Adhérent de longue date et très assidu de la SLHADA, Maurice MONIER nous a quittés le 16 janvier dernier à l'âge de 89 ans. Il attribuait sa passion pour les avions, depuis son enfance, aux récits de son oncle Paul, photographe embarqué et opérateur radio pendant la Grande Guerre qui croisa, peu avant celle-ci sur l'aérodrome de Bron, un jeune garçon devenu l'auteur du Petit Prince.

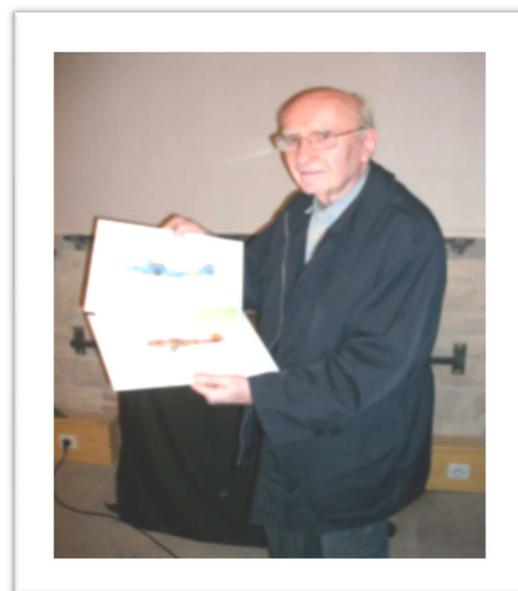


Le destin ne permit pas à Maurice MONIER de devenir aviateur, malgré une lettre de candidature envoyée à Rochefort en 1948 et restée sans réponse. Devenu dessinateur industriel, notamment pour le Paquebot France, il ne cessa de reproduire des avions avec une minutie stupéfiante et n'accepta de présenter ses œuvres que très tardivement, notamment au **restaurant l'Assiette** de Bron et à la base aérienne d'Ambérieu-en-Bugey.



Ses talents de dessinateur furent récompensés par l'attribution de la **Médaille d'honneur** de l'Aéro-club de France, en 2005. La SLHADA perd un artiste dont les qualités humaines faisaient l'unanimité.

Ses obsèques ont été célébrées par le Père Christian Delorme le 24 janvier 2018 au Crématorium de Bron.



## Nos Insolites



*L'hôpital Jean Mermoz préconiserait-il la bière... ?*



*Le capitaine et son subordonné... ce qui s'appelle commander au doigt et à l'œil !*



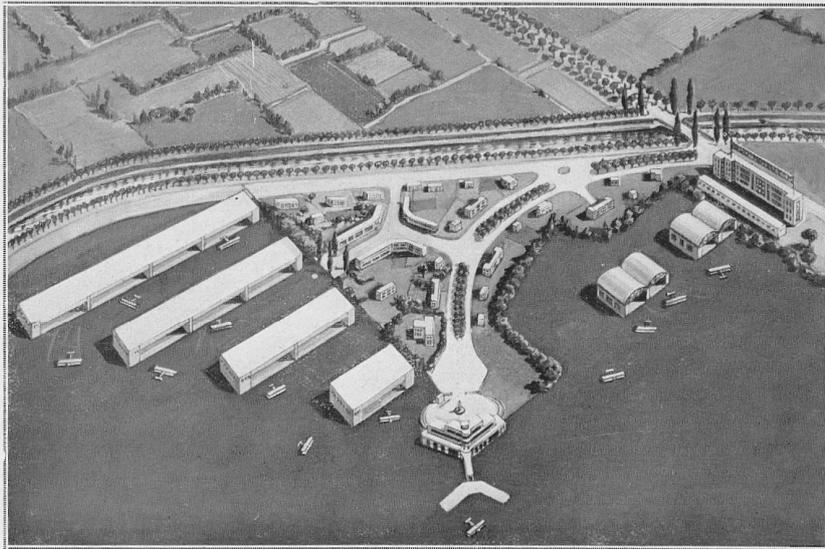
© *Collection Jacques Moulin (DR).*



**1975 Ric Jet Systems "Ric Jet-4"  
(N24RJ, s/n 001)**

Modèle expérimental,  
de 1975 à propulsion  
arrière, placé au  
Planes of Fame  
Air Museum Chino  
of Californie

*( Jacques Moulin )*



Ce qu'aurait pu être l'aéroport de Bron en 1930. La forme en « coin » a été conservée, mais pas les hangars. Par contre la desserte par autoroute était prévue.

Projet de la nouvelle gare aérienne de Lyon dû à MM. Chomel et Verrier, architectes D.P.L.G.  
 Les travaux de la nouvelle gare aérienne vont être entrepris sous peu sur l'aérodrome de Lyon-Bron par la chambre de commerce de Lyon, concessionnaire de l'aérodrome jusqu'alors exploité par le Service de la navigation aérienne (ministère de l'Air) : application très intéressante du « dispositif en coin » adapté à la forme de l'aérodrome et aux installations de l'aéronautique militaire déjà existantes.

Comment concilier aéronautique et écologie : la photo n'a pas été prise à N.D des Landes !

Qui identifiera le planeur .. ?



**"Airborne" Chickens Roost in Glider Nose**

Something their designers never anticipated was that the noses of wartime gliders make excellent chicken houses. English users have found they are dry, draftproof and that the original windows provide sufficient light. Costing only a fraction as much as conventional chicken houses, they are eight by nine feet across the base and approximately seven feet high at the center.



L'enterrement d'un aviateur

Un hommage à la façon de Dubouillon

(Pierre Lussignol)



Association loi 1901, fondée en 1986  
Siège social : Maison des sociétés, Square Grimma, 69500 BRON  
<http://www.slhada.fr>  
[contact@slhada.fr](mailto:contact@slhada.fr)  
Facebook : Aérolyon-slhada



**Composition du Bureau**

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

**Chargés de Mission**

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

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

**ISSN 2263-4851**