

SLHADA



Tableau de Bord

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

N°39
Janvier
2019

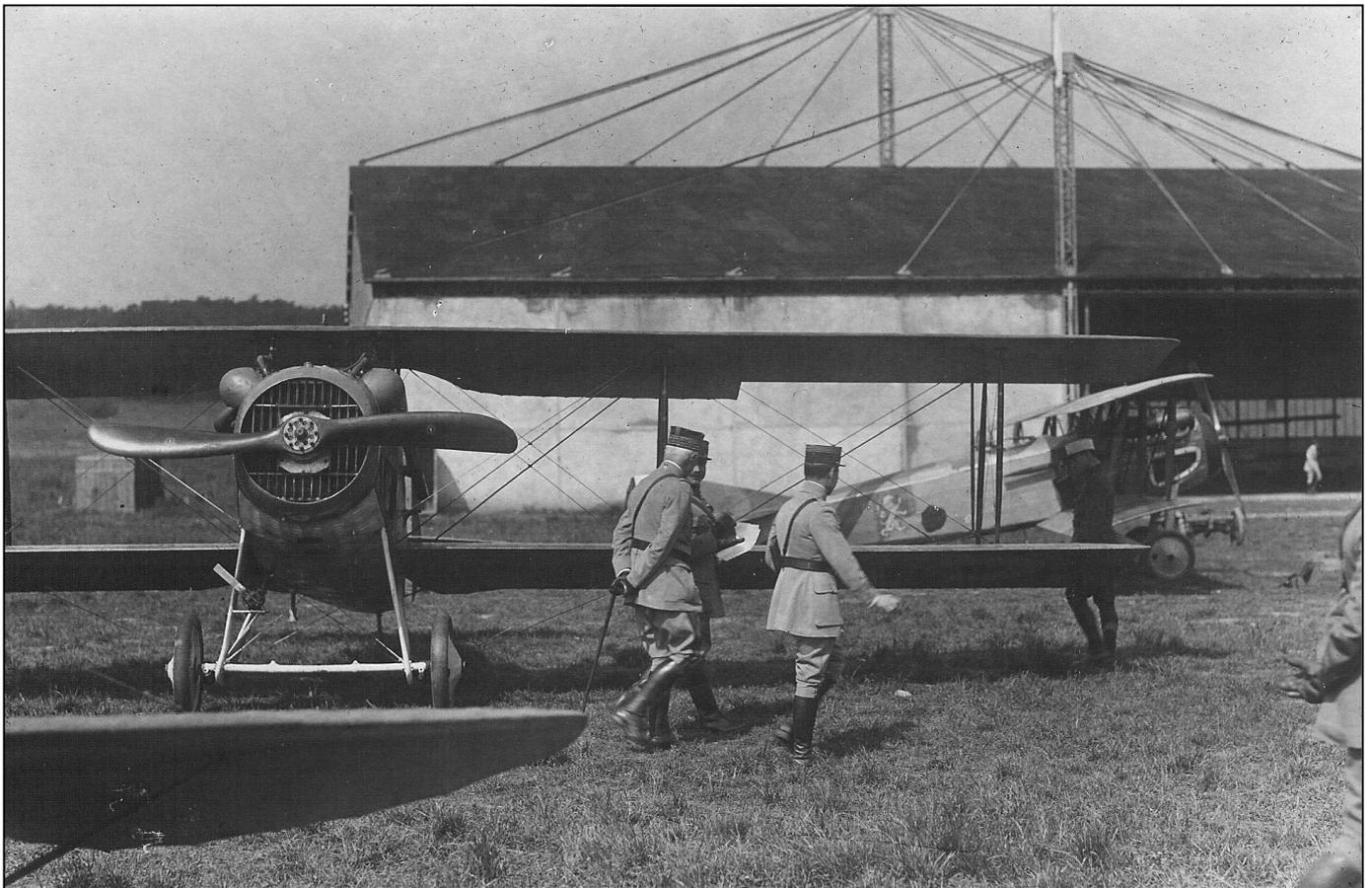


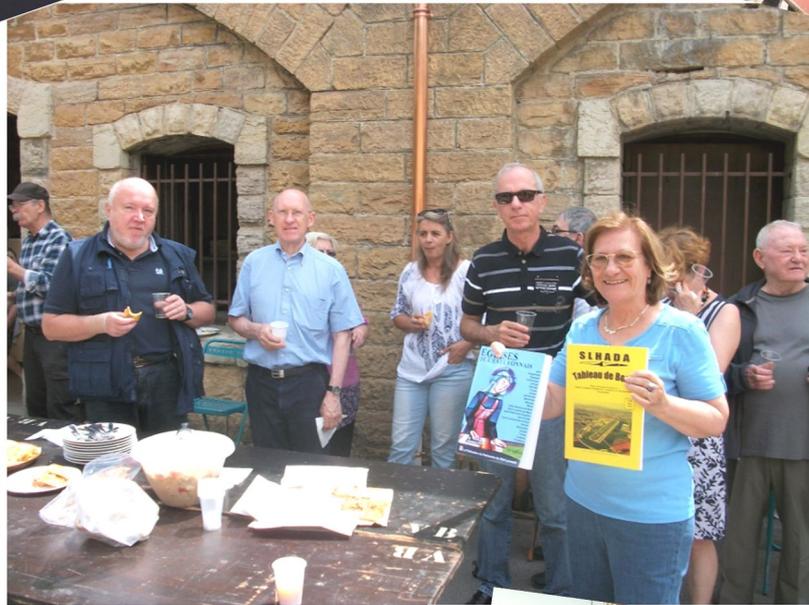
Aéroport de BRON en 1955

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

Pour plus de renseignements : contact@slhada.fr

EDITORIAL





Sommaire des rubriques

- p3 : **Editorial**
- p6 : **Activités internes**
 - Pique-nique et projection de « Rescue Dawn »
 - Projection film sur Saint-Exupéry
 - Journées Européennes du Patrimoine
 - Journées Exposition Artisanale
 - Conférence : Joseph Thoret « pilote des tempêtes »
 - Conférence : La Postale de nuit
 - Conférence : Aventures aérospatiales
 - Visite de l'association « Baladeclic »
- p10 :
- p11 :
- p13 :
- p17 :
- p20 :
- p23 :
- p26 :
-
- p28 : **Présence extérieure**
 - Hommage à Villefranche/Saône pour As franco-all.
- p32 :
 - Baptêmes chez EALC
- p35 :
 - Colloque Roland Garros à Paris
- p39: **Nos Stands**
 - Forum des Associations à Bron
- p41 : **Nos rencontres**
 - « La Grande Guerre vue du ciel » à la mairie du 8^e
- p43 : **Histoire régionale de**
- p45 : **l'aéronautique**
 - Un As : Antoine Laplasse
 - Les radars de défense aériennes de Satolas en 65
 - La célèbre mascotte « Hélène »
- p47 :
- p49 : **Faits historiques de l'aéronautique**
 - Le cockpit du planeur « Horsa »
 - Hervé Lauwick journaliste, a connu Mermoz
 - Souvenir-photos d'un armurier de l'aviation
- p50 :
- p55 :
- p59 : **Actualités régionales**
 - Restauration du Douglas Invader A-26 aux AAC
- p62 :
 - Meeting de Roanne
- p67 : **Philatélie**
 - La Postale de Nuit
- p68 : **Cartes de vœux**
- p71 : **Insolites**

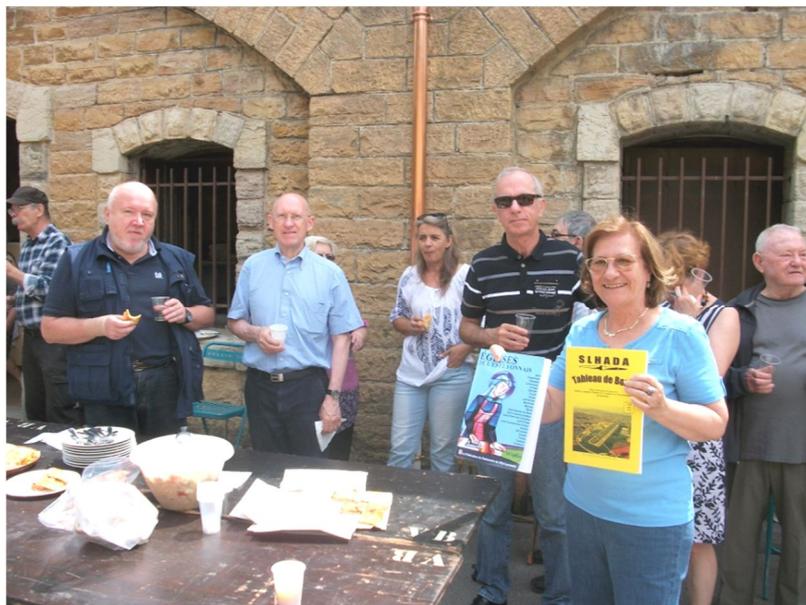
Activités internes

- samedi 16 juin :

Pique-nique

et projection d'un film

Nous avons convié à participer à notre traditionnel pique-nique, les associations du Fort de Bron, des Archers, de l'Aéro-Club du Grand Lyon. Chacun devait apporter un plat, salé ou sucré.



L'apéritif avant de commencer, avec la présence de gauche à droite, de Mr Devornique de l'ANORAA, notre président Jacques Baillet, Guy Droz membre SLHADA, et de Mme Danielle Coste présidente de la Fédération du Patrimoine de l'Est Lyonnais, ne manquant pas de présenter son nouveau livre ainsi que notre dernier Tableau de Bord distribué ce jour.



avec ce beau temps, ce pique-nique « sorti du sac » est également apprécié par ces dames



au centre de la photo Régine Selosse de l'ANSORAA également membre SLHADA, avec Yves Boël au côté de notre vice-président Pierre Lussignol



*après le café, c'est la liqueur-maison
de Mr Devornique appréciée par notre
président et Jean-Claude Mathevet*



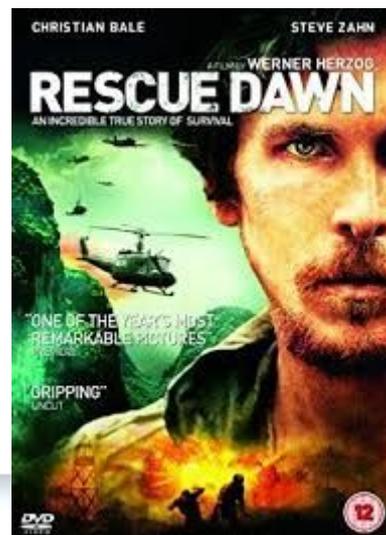
*petits groupes de
conversation
en plein soleil !*



Ce pique-nique qui permet d'échanger avec les autres associations proches de la nôtre, est suivi de la projection du film "Rescue Dawn", produit par Werner Herzog en 2007 et qui retrace le sort des prisonniers américains, en particulier, celui des pilotes pendant la guerre du Vietnam. Le film était présenté par Pierre Biard.



l'accueil des spectateurs par notre président et du Trésorier de l'Association voisine du Fort de Bron, Jean-Louis François qui a pris la parole au nom du président du Fort, Mr Didier Paviet-Salomon



Nos amis et voisins de l'Association du Fort de Bron n'ont pas manqué de mentionner dans leur journal, cette journée conviviale qui, nous l'espérons, pourra se renouveler l'année prochaine.



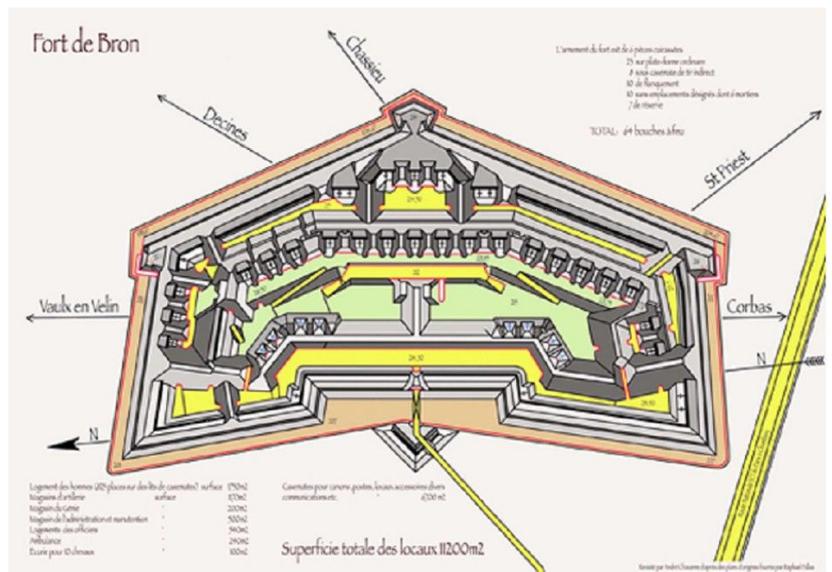
Pour la première fois les trois associations - Fort de Bron - SLHADA - les ARCHERS - qui occupent le fort se sont réunies autour d'un pique-nique géant chacun ayant apporté bouteilles, plats et salades diverses, appétitif et desserts. Le soleil était au RV se sont une quarantaine de personnes qui ont fait ripaille ...dans la bonne humeur , heureux de faire plus ample connaissance.

L'après midi la SLHADA nous ont passé un film sur l'évasion d'un aviateur américain fait prisonnier au Vietnam et qui s'évade après bien des obstacles .

Après ce divertissement nous en profitons encore pour finir le saucisson. Fin vers 18H30



Andrée huiller une responsable de l'organisation de l'Exposition Artisanale du Fort de Bron



Samedi 8 septembre :

Film : Saint Exupéry

La dernière mission



Notre Vice Président Pierre Lussignol ouvre la première réunion de la rentrée par le rappel du calendrier des jours à venir, et propose la projection d'un film sur Saint Exupéry choisi par Pierre Biard en remplacement de la conférence prévue sur le moteur Pratt & Whitney qui est remise à plus tard.

Il s'agit d'un téléfilm français réalisé par Robert Enrico et diffusé pour la première fois sur France 3 en 1994 avec Bernard Giraudeau dans le rôle du célèbre pilote et écrivain Antoine de Saint-Exupéry. Les comédiens, la reconstitution et les flash-backs redonnent magnifiquement vie à ce personnage mythique. Des tranches de sa vie, qu'il se remémore pendant les quelques heures qui précèdent sa dernière mission.

De son enfance, dans la région lyonnaise à son embauche aux Lignes Latécoère, future Aéropostale, en passant par son poste de chef d'aéropostale à Cap Juby, puis Buenos Aires, où il rencontre sa femme Consuelo.

Mais aussi toutes ses amitiés perdues, avec Guillaumet, Mermoz, Reine, son respect pour le "chef", Didier Daurat, son amour des femmes et des tours de cartes, avant de connaître le succès littéraire, puis de vouloir retourner à 44 ans combattre dans son escadrille de reconnaissance 2/33 avec le Lockheed P.38 Lightning et disparaissant le 31 juillet 44 au dessus de la Méditerranée.



Parmi ses principales œuvres :

L'Aviateur (1926)- *Courrier Sud* (1929)-
Vol de nuit (1931)- *Terre des Hommes* (1939)-
Pilote de guerre (1942)- *Le Petit Prince*
(1943)- *Lettre à un otage* (1944)
Citadelle (1948)

- samedi 15 et
dimanche 16 septembre :



Après avoir franchi le pont, pour arriver dans la spacieuse Cour du Paradis, la visite du Fort qui abrite plusieurs expositions, se prolonge par l'entrée dans la salle 16 qui ouvre sur les quatre espaces de notre **Aéromusée**.

La maquette ci-dessous montre la configuration du terrain dans les années trente, avant les bombardements Américains de 1944.

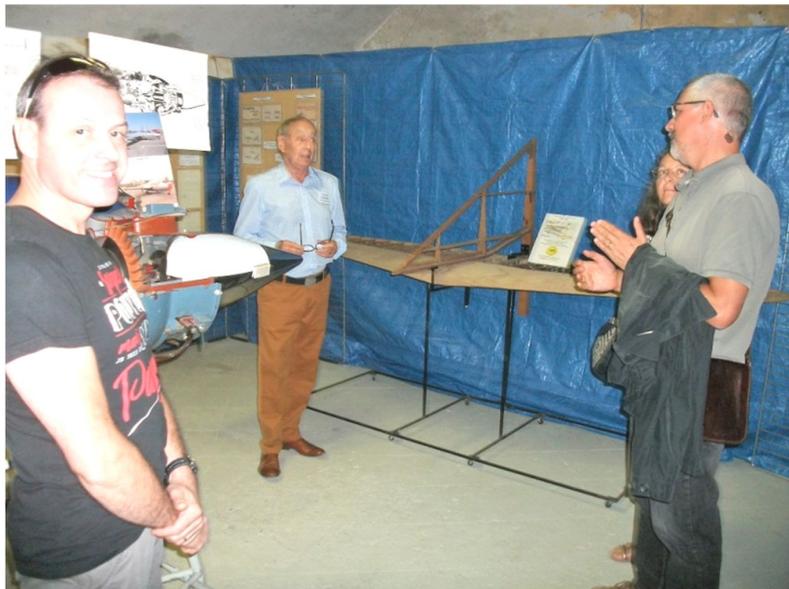


Dès l'entrée, près de la boîte aux lettres d'Air- Bleu, quelques adhérents sont présents pour l'accueil et l'accompagnement des visiteurs.





A gauche de « Mermoz », Pierre Biard, responsable de l'Aéromusée, concepteur et réalisateur du matériel exposé, ainsi que des tenues présentées. A droite, Yves Boël, accompagnateur ce jour-là, mais par ailleurs rédacteur en chef de la revue de la SLHADA, le « Tableau de Bord »



La salle 18 réaménagée a attiré bien des visiteurs, de par les vitrines d'exposition, les panneaux sur quelques As de l'aviation de 14/18 originaires du Beaujolais, ainsi que la gamme des tenues authentiques présentées sur des mannequins.





Voilà un véritable
« Tableau de bord » !
celui du Jaguar



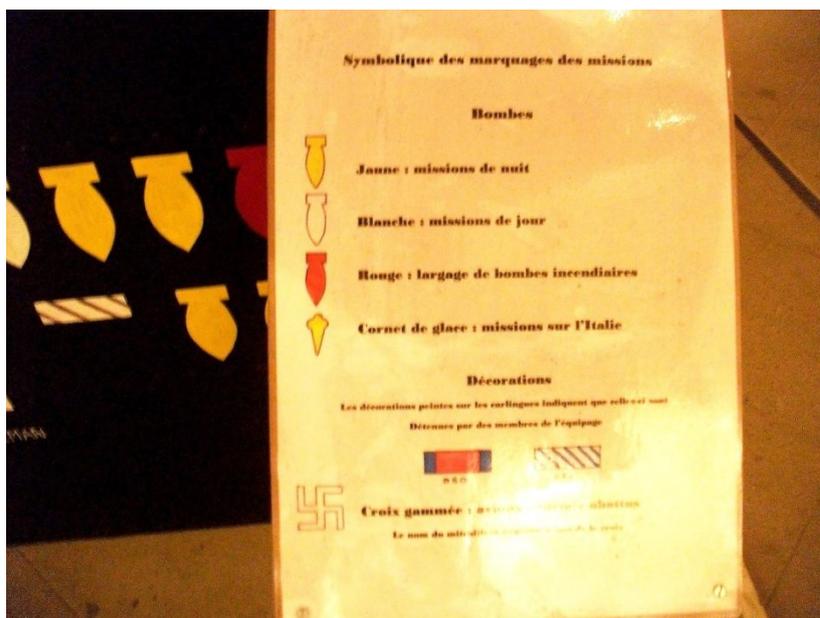
La salle 15 où se situe notre Bibliothèque, a été rendue accessible pour y montrer la richesse de notre documentation avec ses livres rares, revues, etc...et également pour ces journées du patrimoine, une exposition sur les remarquables dessins de notre ami Maurice Monnier qui nous a quittés en début d'année.



A l'entrée du Fort, un Quizz de 10 questions est distribué aux visiteurs par l'association du Fort. Une seule réponse est à trouver dans les locaux de la SLHADA :

« *Quel symbole était peint sur les bombardiers britanniques en mission sur l'Italie ?* »

Il fallait dénicher la réponse sur ce document mis en valeur devant la reproduction du poste de pilotage du « Lancaster »



Le compteur manuel de Pierre Biard, a enregistré le passage de **835 visiteurs** : record à battre ?



Nous n'étions pas les seuls sur le site, puisque, en plus du Fort, les visiteurs pouvaient voir les expos tenues par « Lugdunum Figurines », la « Société Archéologique de Bron », les travaux des élèves CM2 sur, « 14-18 » et une salle présentait du matériel fourni par le Musée Militaire de Lyon.

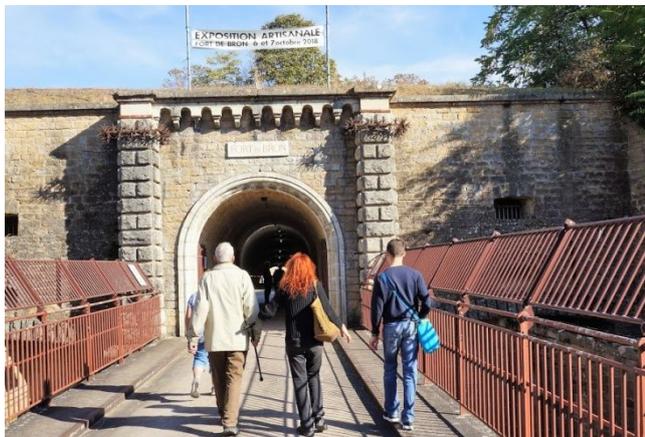
La veille, la Fédération du Patrimoine de l'Est Lyonnais, à laquelle nous appartenons, avait organisé une réunion de travail, à laquelle étaient présents des élus municipaux, et qui s'était terminée par un buffet-dinatoire.

Toutes les associations ont cohabité dans la bonne entente.

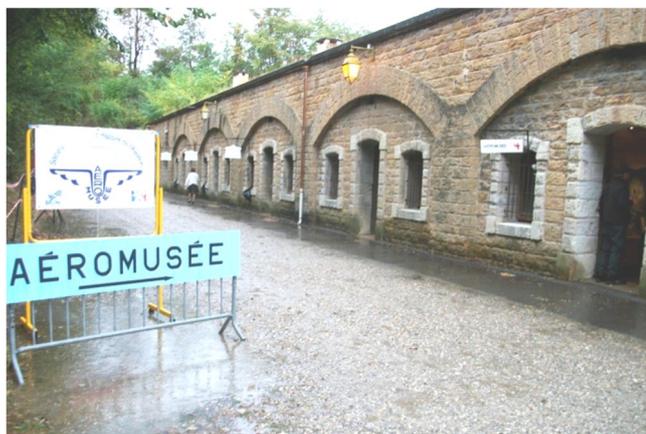
Cette large utilisation du Fort est sans doute une bonne formule.

- samedi 6 et dimanche 7 octobre

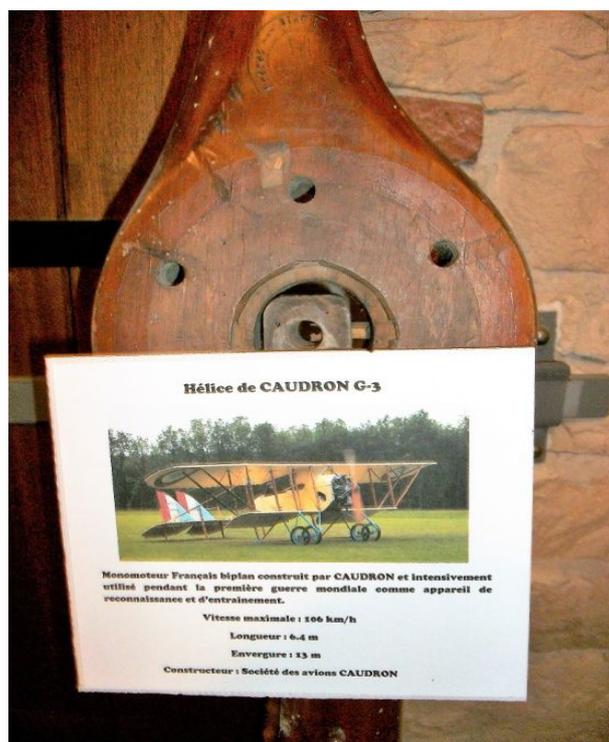
Journées d'Exposition Artisanale



Avec un samedi ensoleillé et un dimanche pluvieux, nous avons quand même reçu la visite de 697 personnes accueillies par plusieurs de nos membres



Pierre Biard, le responsable de l'Aëromusée a également bien mis en valeur les « pièces artisanales » prouvant qu'au début de l'aviation il y avait beaucoup de « fait main »

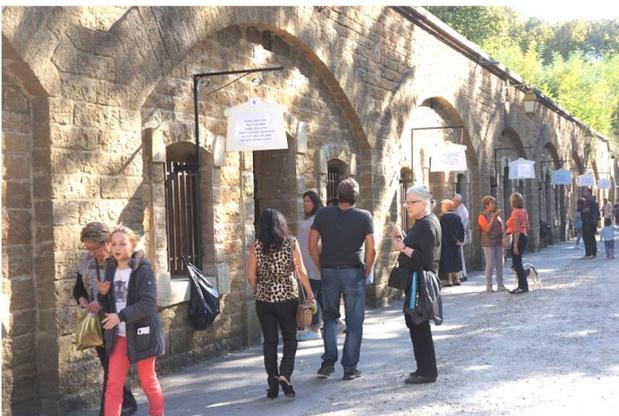




Ainsi qu'au milieu de la salle d'accueil 16, la reproduction par Pierre, à l'échelle 1, du poste de pilotage du Bristol F 2B, avion de chasse britannique de 1917.



L'exposition artisanale est organisée par l'Association du Fort de Bron qui durant ces deux journées ont attiré plus de 2000 visiteurs.



Parmi les plus de 100 exposants artisans, celui-ci utilise aussi le bois, mais pour une autre destination !

Et la buvette de l'Association du Fort a toujours autant de succès !

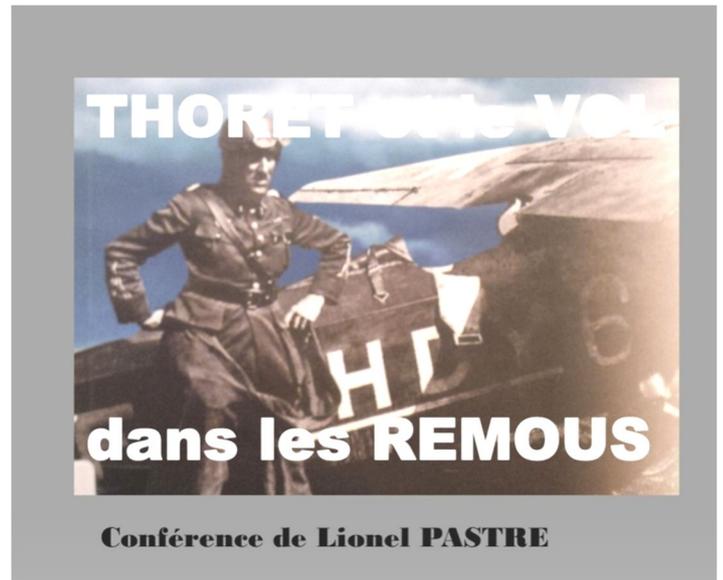


-samedi 13 octobre : Conférence

*par Lionel Pastre,
un vélivole auteur du livre :*

**« Thoret tempête , pionnier de l'air
devenu artiste »**

Il l'a rencontré, au sens littéraire du terme bien sûr, lors de ses recherches pour rédiger l'aventure de ses records de durée à St Rémy-de-Provence établis « pour l'éternité. »



*C'est la première
conférence avec le
nouvel écran (acquis
par l'association du
fort et installé par les
services techniques de
la mairie) en la salle
Séré de Rivières,
Nous sommes
accueillis par Pierre
Lussignol (à gauche)
et Pierre Biard (au
fond) et André Monet
présente son ami
Lionel.*



Joseph Thoret (1892-1971) né à Dole, fait partie de ces pilotes légendaires.

Il s'est particulièrement illustré par ses vols dans le massif du Mont-blanc et sa maîtrise du pilotage hélice calée.

□ Spécialiste du [vol à voile](#) et du pilotage en montagne, Joseph Thoret, surnommé « le pilote des tempêtes », voua sa vie à l'étude de la navigation aérienne. Élève pilote à l'école d'[Ambérieu](#), il obtient son brevet (n° 708) le 12 janvier 1912 sur Blériot-Anzani. Il consacre l'essentiel de son temps à des recherches sur les vents rabattants.

Déjà engagé dans les aéroliers militaires en décembre, il passe à l'école de vol d'Avord en août et obtient son brevet militaire no.306 à Pau le 3 août 1913. Là, sur Blériot, il est déjà célèbre pour ses vols par vents forts. En **1914**, versé à Belfort à l'escadrille BLE-10 (Blériot), le caporal Thoret découvre les phénomènes ascendants et rabattants en passant au-dessus d'un hangar à dirigeable lors d'un vol où il se retrouve plaqué au sol. Durant la guerre il pilote dans l'escadrille Voisin no.29. C'est le premier pilote à tenter d'abattre un adversaire en 1914,

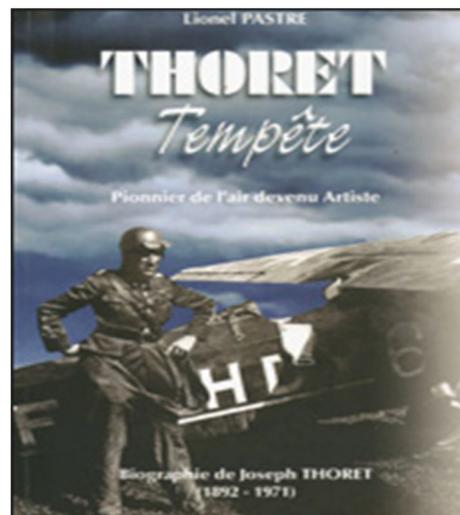
En 1920, à Villacoublay, il réalise des vols dits « à reculons », porté par des courants ascendants créés par le relief des hangars.

Il franchit un seuil supplémentaire le **3 janvier 1923** à Biskra en Algérie : pendant 7 heures et 3 minutes, il parvient à maintenir son appareil (un Hanriot type 14), hélice calée, en vol de pente, battant ainsi le record établi par Alexis Maneyrol à bord d'un planeur. À plusieurs reprises, dans des conditions identiques, il réussira à tenir l'air avec un [Hanriot HD.14 \(en\)](#).

En 1924, il crée la première « école de tempête », près de [Saint-Rémy-de-Provence](#). D'autres établissements identiques suivront à Challes-les-Eaux (1932-33). A partir de l'aérodrome du Fayet, il organise également des vols touristiques entre [Chamonix](#) et [Genève](#), à bord d'appareils dont le plafond n'excède pas 3 000 mètres. Il ravitaille le refuge Vallot perché à 4 307 mètres d'altitude dans le [massif du Mont-Blanc](#) en parachutant le matériel, puis en atterrissant sur skis au cours des années 1926 et 1927,

Autant par les expérimentations que par la pratique, Joseph Thoret entend démontrer que la puissance des appareils se révèle inutile face à l'extrême violence des rabattants, affirmation que confirmeront en **1936** des essais menés en [soufflerie](#).

Pionnier reconnu, le pilote de l'extrême forma des aviateurs aux conditions atmosphériques les plus rudes jusqu'à la fermeture de sa dernière école en **1938**. Il se retire à [Saint-Rémy-de-Provence](#) dans les [Bouches-du-Rhône](#), où il meurt le **3 juillet 1971**. Il y est inhumé.



En plus de son livre « THORET Tempête », Lionel Pastre a enrichi notre Bibliothèque, avec son second livre « Histoire des vols postaux en Uruguay 1910-1950 »



Une vue de la salle particulièrement bien remplie. La séance s'est terminée par une série de documentaires d'époque sur ses exploits

Plusieurs plaques honorent la mémoire de Joseph THORET :

à Challes les Eaux

à St Rémy de Provence



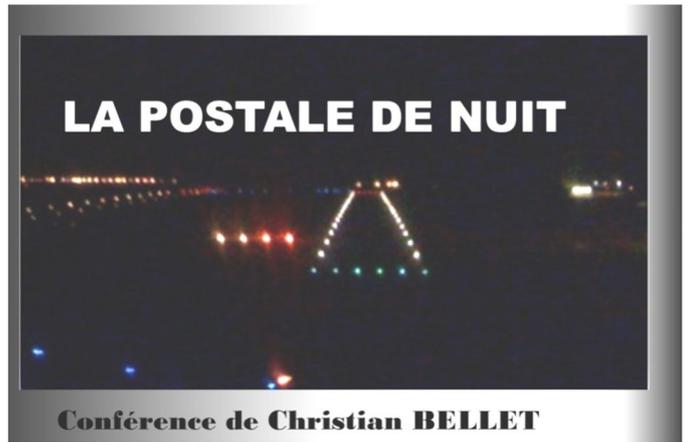
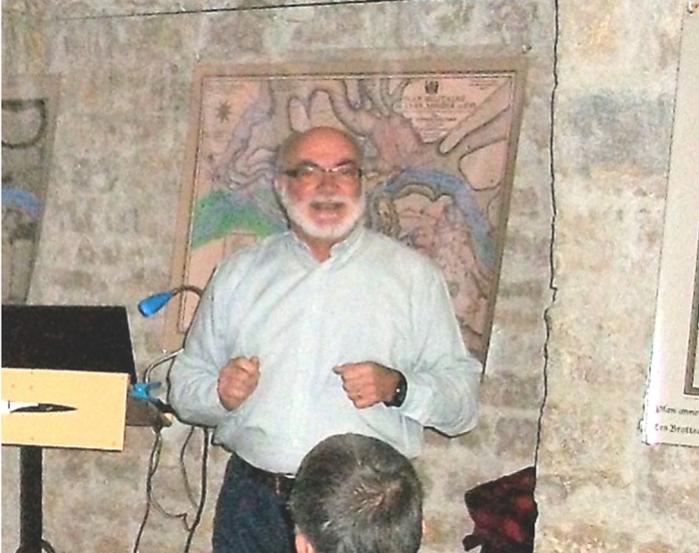
Ce personnage tout d'un bloc mais attachant, qui abandonna l'aviation pour la peinture, s'installe dans les Alpilles pour coucher, sur la fin de sa vie, la beauté du site sur la toile.

Sur la façade de la mairie de Rainans au nord de Dole



- Samedi 3 novembre :

Conférence



*Grandeur et décadence d'une épopée
aéronautique française.*

Mise en place avant la guerre dans le sillage de la postale de jour, la postale de nuit trouvera son apogée dans les «trente glorieuses ». Le désengagement de l'Etat et le développement de la transmission électronique, sonneront le glas d'une grande entreprise publique...au profit de compagnies privées de vente par correspondance.

Quand nos lettres volaient pendant notre sommeil !

Commencée le 10 mai 1939 avec des Caudron « **Goéland** » cette épopée connaît une parenthèse lors de la deuxième guerre mondiale.



Mais dès 1944, on se projette dans l'avenir sous l'impulsion de Didier DAURAT, et les 3 premiers « **Toucan** » (JU52) volent dès le 23 octobre 1945. Mais dans quelles conditions ! L'état des infrastructures, si elles ne sont pas détruites, est délabré et les carences techniques s'accroissent. Qu'importe ! Suivant la



devise de la « Postale » les pilotes « vont toujours voir » et assurent la 1ère ligne d'après-guerre :

PARIS/BORDEAUX/TOULOUSE/PAU
et inversement. A force de talent et de courage, les résultats sont là et la 2° ligne

LYON/MARSEILLE/NICE est lancée.

Bientôt, les « Toucan » s'avèrent insuffisants et le D.C.3 devient le roi, pour longtemps, des vols postaux nocturnes avec ses presque 4 tonnes de C.U.(charge utile) propice à l'accroissement des lignes métropolitaines. Lorsque les quadrimoteurs D.C.4 viennent renforcer le réseau le 25 Avril 1962, les DC3 assurent la majorité des lignes. Après la desserte de la CORSE en 1964, le remplaçant de cet avion mythique arrive le 20 Novembre 1967. C'est le **FOKKER F 27-500** qui devient à son tour l'avion emblématique de la Postale de Nuit avec ses 2 turbopropulseurs et ses 6 tonnes de C.U.



Mais les besoins augmentant, les DC4 sont peu à peu remplacés par les C160 **TRANSALL** capables d'emmener 12,5 tonnes de C.U. en conteneurs issus des Centres d'Exploitation Postaux répartis sur le territoire. L'âge des moteurs à pistons est révolu mais les **DOUGLAS** n'ont pas démérités ! Sans parler des pilotes en constante adaptation, qui assurent une régularité de 99% !



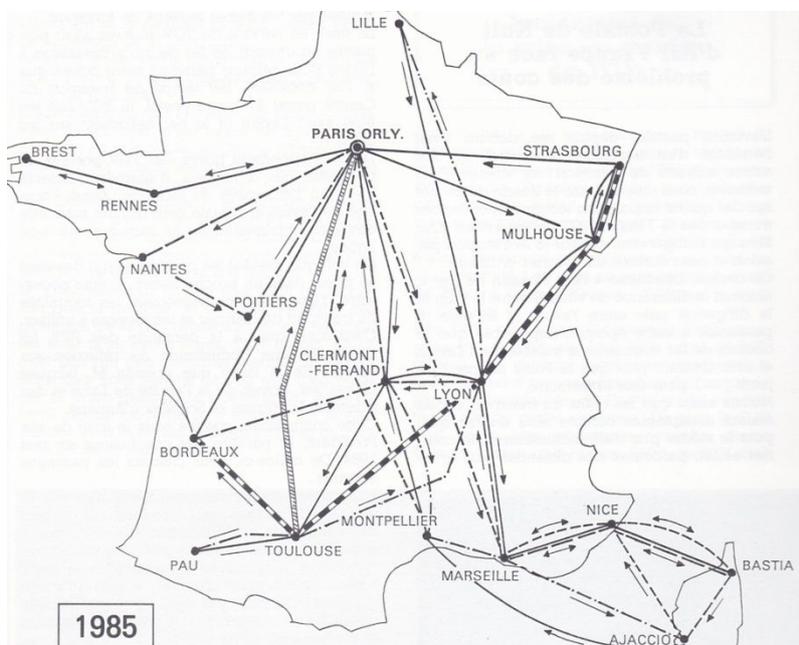
Pourtant, un nouveau venu va à partir de 1982 perturber cette situation en s'emparant de la ligne PARIS/LYON : c'est le T.G.V. transportant plus pour moins cher dans le même temps, et de ville à ville. On sait ce qu'il en advint. Malgré cela,

l'expansion continue mais sous de nouvelles formes : la société S.E.A. (Société d'Exploitation Aéropostale) est créée le 22/03/1991, par La Poste et des capitaux privés. Elle est équipée de **BOEING 737** « quick change » pour assurer les transports postaux la nuit, et passagers le jour ; elle aura jusqu'à 3 **AIRBUS A-300** et 3 **ATR 72**, certains appareils portent la marque de la Cie « **AEROPOSTALE** » ce qui prêterait à confusion..



.Mais plus pour longtemps car l'arrivée progressive d'INTERNET modifie les habitudes de communication et le fret prend le pas sur le courrier. Nul doute que cette évolution profonde avait été anticipée, de sorte que le flux postal diminuant et ne permettant plus d'assurer la pérennité du réseau, l'argumentaire pour une diminution progressive du service nocturne tendant vers sa suppression totale au bénéfice d'accords commerciaux avec d'autres sociétés va être préféré, sans véritable recherche d'alternative. Cela aboutit à l'arrêt définitif de la Postale de Nuit dans la nuit du 14 Janvier 2000 dans l'indifférence générale. Seuls, quelques personnalités de l'aviation et de l'aéronautique ont manifesté le regret de voir une « aventure » autant technique qu'humaine de 82 ans, se terminer de cette façon, à l'instar de notre astronaute JEAN LOU CHRETIEN. La dimension de l'œuvre de Didier DAURAT, Raymond VANIER et tant d'autres aurait dû dépasser les calculs financiers tout en tenant compte des nouvelles techniques de communication, et des impératifs de gestion propres à toute entreprise. Pour une fois, l'imagination a fait défaut à notre pays. Je terminerai par les mots de JEAN MERMOZ :

« LES FRANÇAIS SAVENT CREER, MAIS NE SAVENT RIEN GARDER... »



- samedi 1^{er} décembre :

Conférence

par Roland Françon

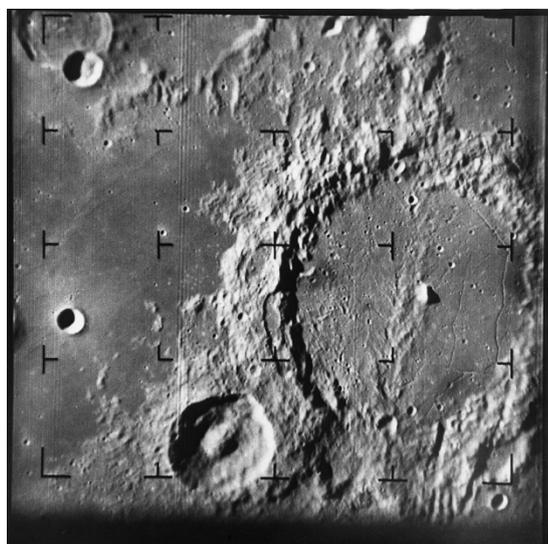


Roland Françon travaillait à l'époque avec les firmes américaines qui mettaient au point le matériel permettant aux Etats-Unis de relever le défi technologique de la conquête de l'espace.

Le 4 octobre 1957 au moment où l'URSS met en orbite le premier satellite artificiel de l'histoire humaine, l'Amérique est techniquement humiliée et le peuple américain qui redoute une militarisation soviétique de l'espace, se montre très inquiet.

Sous l'impulsion du sénateur Lyndon JOHNSON, une nouvelle organisation des moyens civils et militaires de recherche ainsi que des laboratoires et des usines de fabrication de propulseurs, se mettent rapidement en place.

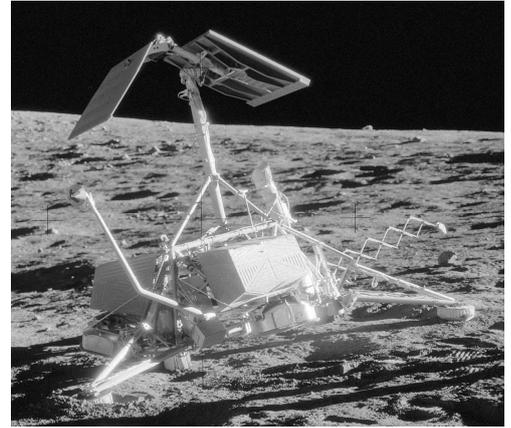
Le 25 mai 1961, le **Président Kennedy** galvanise son peuple en fixant l'objectif d'atteindre la lune avant la fin des années 60.



L'expérience des avions fusées X-1, X-2 et surtout X-15 est mise à profit pour développer des moteurs fusées de plus en plus puissants, les lanceurs militaires vecteurs des armes atomiques sont modifiés pour propulser vers la lune les sondes **Lunar Ranger** qui photographieront notre satellite, Lunar Orbiter qui cartographieront les sites possibles d'alunissage

Photo du cratère Alphonsus

et enfin **Lunar Surveyor** qui se poseront sur le sol lunaire pour en filmer la surface et en tester sa résistance.



Parallèlement, les capacités humaines d'adaptation à l'absence de pesanteur sont étudiées avec les **capsules MERCURY** dont la dernière restera en orbite plus de 30 heures.

Alan Shepard, premier astronaute américain dans l'espace dans une capsule Mercury

Ed White premier astronaute américain à sortir dans l'espace



Le profil de la mission lunaire ayant été défini fin 1961- vaisseau avec trois astronautes entre terre et orbite lunaire, module de descente sur le sol avec deux hommes-, le programme Apollo est lancé ainsi que l'étude et la construction de son lanceur, la puissante fusée Saturn 5.

Afin d'accélérer la mise au point des techniques nécessaires : rendez-vous en orbite, piles à combustibles, navigation interplanétaire, circuits intégrés, mini ordinateur de vol, etc .., le programme Gemini est lancé en 1962.

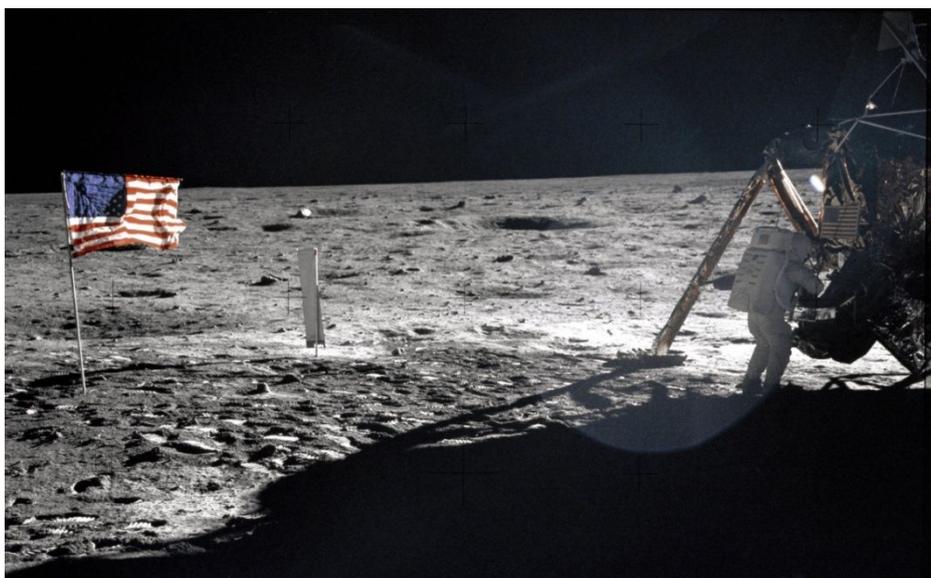
En une douzaine de missions, ce vaisseau biplace enchaînera les succès et permettra à l'Amérique de revenir à la hauteur puis de dépasser l'URSS dans la course à la Lune.

Le drame d'Apollo 1 – incendie du module de commande au cours d'une simulation au sol avec le décès de trois astronautes en janvier 1967- incitera les responsables à une remise en cause des méthodes de contrôle qualité à tous les niveaux.

A peine 18 mois plus tard, en décembre 1968, Apollo 8 propulsé par une fusée Saturn 5 ira passer Noël en orbite lunaire.

Le LM, - module de descente sur la Lune – étant enfin bon de vol, les missions s'enchaînent rapidement :

- Apollo 9 : test du LM en orbite terrestre ,
- Apollo 10, répétition générale : le LM descend jusqu'à 15 km du sol lunaire avant de tester l'étage de remontée
- et enfin **Apollo 11** qui se pose sur la Lune le 20 juillet 1969.



*Armstrong sur la Lune
au pied du module
lunaire*

Le pari de John Kennedy est réussi avec 5 mois d'avance !



Une bonne participation pour cette dernière conférence très réussie, de l'année 2018

- **mardi 4 décembre :**

-

*Visite
de l'association
« Baladeclic »*

Pierre Biard



Les dernières visites pour l'année 2018 viennent de se terminer en recevant l'association « Baladeclic », un club de randonnée pédestre à Lyon.

Vingt huit personnes sont venues nous rendre visite ce 4 décembre afin de découvrir l'activité de notre association mettant en valeur l'histoire régionale de l'aviation.

Petit discours d'accueil puis la visite guidée des différentes pièces de notre aéro-musée suivie de celle de notre espace « documentation » présenté par nos fidèles archivistes en poste, comme tous les mardis après-midi. C'est là que les adhérents peuvent emprunter les livres de notre bibliothèque.

Dans une ambiance conviviale, de nombreuses questions furent posées. Le groupe très attentif, dont certains membres évoquèrent leur propre histoire, comme par exemple cette anecdote où une antenne radio installée à Saint-Genis sur Guiers en Isère capta dans la nuit du 14/15 avril 1912 à 23h40 le message de détresse du « RMS Titanic » se trouvant par 41° 46' N et 50° 14' O, avec la suite que nous connaissons.



Durant cette visite, le temps fut magnifique bien que la météo nous gratifiait dans ses prévisions d'un après-midi pluvieux.

Rassemblement au départ près du parking du Fort, pour l'accès à nos locaux, avec notre guide.

Deux bonnes heures furent trop vite passées pour cette dernière rencontre qui clôturait cette année nos contacts avec le public. Notre aéro-musée a compté 2074 entrées.



Cette dynamique association fait partie de la Fédération Française de Randonnée dont le siège se situe dans le 9^e arrondissement de Lyon. Le contact est assuré par Mme Santétino.

FFRandonnée 
les chemins, une richesse partagée
www.ffrandonnee.fr

Présence extérieure

samedi 6 octobre 2018 : Mairie de Villefranche/Saône

HOMMAGE FRANCO-ALLEMAND

AUX AS DE LA PREMIERE GUERRE MONDIALE

par Jacques BAILLET

Président de la SLHADA



La mairie de Villefranche-sur-Saône, jumelée avec la **Base aérienne 942** Lyon Mont-Verdun « Capitaine Jean ROBERT », a rendu hommage, le 06 octobre 2018, aux As de la Première Guerre mondiale et à ceux d'aujourd'hui, en cette quatrième année de célébration du centenaire du premier conflit mondial. Elle a associé à cette cérémonie, outre les aviateurs français et ceux de la BA 942, ceux de l'aviation allemande. Monsieur Wolfgang JOKERST, maire de Bühl (Land de Bade-Würtemberg) a répondu favorablement à l'invitation de M. Thomas RAVIER, maire de Villefranche-sur-Saône et a rejoint la capitale caladoise, accompagné de plusieurs lycéennes et lycéens allemands et de leur professeur.



Ces derniers ont évoqué, dans un français parfait, une émouvante biographie du Baron Rouge, Manfred von RICHTHOFEN, né le 02 mai 1892 à Kleinburg, l'As allemand aux 80 victoires aériennes, tombé au champ d'honneur à l'âge de 25 ans le 21 avril 1918 à Vaux-sur-Somme (Somme) aux commandes de son Fokker Dr I de la Jagdgeschwader I – escadre de chasse. Les lycéens français de Notre-Dame ont ensuite retracé la vie et les exploits de Jean SAUVAGE, Caladois né le 15-02-1897, benjamin des As français à 19 ans, qui livra 50 combats aériens, titulaire de 8 victoires et 7 probables avant de tomber, lui aussi, au champ d'honneur à moins de 20 ans le 07 janvier 1917 à Biaches, à proximité de Péronne (Somme), aux commandes de son SPAD VII de l'escadrille N 65.

Cette cérémonie s'est déroulée devant la stèle érigée en son honneur et dévoilée le 09 février 2017, année des As, dans le jardin voisin de la mairie qui porte désormais son nom et en présence d'un détachement de la BA 942 Lyon Mont-Verdun et de son Commandant, le Colonel Arnaud BOURGUIGNON, des jeunes sapeurs-pompiers, des portedrapeaux, de l'harmonie municipale qui a interprété les deux hymnes nationaux et d'un public nombreux réuni autour de son maire et du conseil municipal.



JARDINS JEAN-SAUVAGE



**Né le 15 février 1897 à Villefranche
mort pour la France le 7 janvier 1917.**

Pilote d'avion de chasse, le sergent SAUVAGE fut, en son temps, le benjamin des « As » de l'aviation française à 19 ans et 7 mois. Au total, il obtint 8 victoires aériennes homologuées et fut abattu par l'armée allemande entre Blaches et Péronne, au cours de la bataille de la Somme.

«Que la population caladoise croie en mon bon souvenir, donnez-lui la certitude que tous ici, nous avons foi en la victoire. Nous avons la volonté de vaincre, nous vaincrons.»

Jean SAUVAGE

Ces jardins furent inaugurés le 11 février 2017 dans le cadre du 25^e anniversaire de jumelage entre la Ville de Villefranche et la Base aérienne 942 «capitaine Jean Robert» de Lyon Mont Verdun par

Bernard PERRUT
Député – Maire de Villefranche
et le Colonel Hervé GUILLERAULT
Commandant la Base aérienne 942.




En outre, une exposition composée de nombreuses maquettes d'avions de combat de l'époque a été présentée au sein de la mairie, grâce au concours de l'association **EALC** de Corbas, présidée par Monsieur Bernard TRIBLE et de la **SLHADA** de Bron, représentée par son Président, Monsieur Jacques BAILLET, qui a mis à disposition la dérive d'un SPAD XIII d'époque.

Des panneaux illustraient les différentes phases de la Première Guerre aérienne, tandis que les vies de Jean SAUVAGE et de Manfred von RICHTHOFEN, dont l'escadrille JG 71 basée à Wittmund (Basse Saxe) porte le nom, étaient présentées en boucle sur un écran géant.

Les maires de Bühl et de Villefranche-sur-Saône ont ponctué cette belle cérémonie d'hommages par des discours d'amitié et d'espoir prononcés en français, dont la presse locale s'est faite l'écho.

Allocution de Mr Thomas RAVIER : Maire de Villefranche

Monsieur le Maire de Bühl,

Mon Colonel,

Mesdames, Messieurs les officiers, sous-officiers et militaires du rang,

Mesdames, Messieurs les élus,

Mesdames, Messieurs,

Je voudrais, pour commencer, saluer tout particulièrement la démarche de M. Wolfgang JOKERST, Maire de Bühl, qui a accepté notre invitation et est présent à nos côtés ce matin, ainsi que toute la délégation allemande composée d'enseignants et de lycéens, venus rendre hommage aux As de la première Guerre mondiale. Il s'agit d'un acte fort, un acte courageux, un acte symbolique et que je trouve surtout empreint d'humanité.

Je voudrais ensuite remercier le Colonel Arnaud BOURGUIGNON pour l'implication de la Base aérienne dans la préparation de ce temps fort labellisé « Mission Centenaire » au niveau national et qui ouvre la période de commémorations liées au Centenaire de la Grande guerre. Si vos soldats sont présents aujourd'hui, ils savent que leurs missions actuelles ont commencé depuis cent ans.

Il y a cent ans, les As constituaient déjà une catégorie de soldats à part entière. Ils s'affrontaient farouchement dans les airs, ils s'observaient, se traquaient, se mitraillaient. Beaucoup en ont perdu la vie. Mais, à l'inverse, ils faisaient preuve d'un immense respect mutuel, avec ce que l'on pourrait qualifier de véritable code de l'honneur, même au cœur des affrontements les plus denses.

Là-haut, dans le ciel, dans ce combat si particulier, les lignes de front sont encore plus visibles. Le nombre de pertes humaines également. Etre assis dans un avion ne les a pas protégés des horreurs de cette guerre aux 18 millions de morts !

A ce moment-là, dans leurs avions, quelle vision de l'avenir avaient-ils ? Ils avaient foi en la victoire, en leurs compétences, en leur utilité. Des deux côtés. La bataille du ciel permet de prendre un peu de hauteur, elle permet de se questionner sur la maîtrise de l'espace aérien.



Pourtant, comme tout ange gardien, nos As français et allemands n'ont pu sauver tous ceux qui, au sol, auraient mérité de retrouver leurs familles après la guerre, d'un camp comme dans l'autre. Trop de familles françaises et allemandes furent endeuillées. Tant à Villefranche qu'à Bühl et dans l'ensemble de nos deux pays.

Je le redis, la Première Guerre mondiale, ce fut quatre années de sang et d'horreur du plus profond des tranchées au plus haut du ciel. La sortie de la Première Guerre mondiale fut un moment crucial et ambigu dans notre histoire, qui a eu ensuite des incidences sur les relations entre la France et l'Allemagne.

La fin de la Première Guerre mondiale est une leçon qui ne nous aura malheureusement pas suffi. La seconde a emporté avec elle à nouveau des millions de morts. Il fallut ensuite des actes fondateurs, des étapes cruciales, la déclaration Schuman, le Traité de l'Élysée, et surtout l'Europe, pour tourner la page de plusieurs siècles d'affrontements et de deux guerres mondiales.

Cette période de l'histoire doit nous servir, encore aujourd'hui, d'expérience à ne plus reproduire. Plus jamais nos deux pays ne doivent se tourner le dos. Plus jamais nous ne pourrions nous

affronter militairement.



Hommage au
Sergent Jean SAUVAGE



Villefranche s/Saône
11 février 2017



Discours de Mr. Wolfgang JOKERST : maire de Bühl

Mesdames, Messieurs,

A quoi bon commémorer ? A quoi cela sert-il d'entretenir cette mémoire des As de la Première Guerre mondiale ? Nous ne pouvons pas nous contenter de nous souvenir de leurs sacrifices, de leur courage à l'époque de monter et de voler dans des avions ultra légers construits à l'aide de morceaux de bois et de toile. Encore faut-il que cela ait un sens !

Alors que nos aïeux se sont affrontés, alors que nos aïeux se sont combattus, nous sommes aujourd'hui unis par des liens de fraternité. Oui, désormais, nous nous tenons côte-à-côte sans nous poser de questions. Nos lycéens se rencontrent, se connaissent. Pour nous, cela n'a désormais plus rien d'exceptionnel, c'est même devenu une évidence, tant pour la ville de Villefranche que pour la ville de Bühl.

Le message que nous devons délivrer, quant à nous, est le suivant : ils étaient dans le ciel, hier, face-à-face, mais nous sommes réunis à Villefranche, aujourd'hui, côte-à-côte.

Aujourd'hui, les temps ont bien changé mais nous souhaitons insister sur ce que constitue réellement cette « victoire » : la victoire, c'est rassembler des élus, des soldats, des élèves, des habitants qui ne parlent pas la même langue, mais qui ont la même vision de l'amitié et de l'Europe du 21^e siècle.

La cérémonie du 6 octobre 2018 symbolise aussi, à notre échelle, la réunification de nos deux peuples et ce chemin parcouru depuis les affrontements de nos As il y a un siècle.

L'ennemi d'hier n'est plus celui d'aujourd'hui. J'aimerais, en ce jour chargé d'émotions, terminer par un message en faveur de l'Europe, et en particulier si l'on se focalise sur les relations qu'entretiennent la France et l'Allemagne.

De nombreuses communes françaises sont jumelées avec des villes allemandes. Aujourd'hui, nous n'avons plus seulement et uniquement des français d'un côté et des allemands de l'autre. Nous avons des aussi des citoyens européens réunis et convaincus.

Conscients de notre passé et de notre histoire, ce sont également toutes ces valeurs humanistes qui nous rapprochent.

Notre bien commun, c'est l'Europe.

Notre avenir, c'est l'Europe.

Notre idéal, c'est une Europe des citoyens.

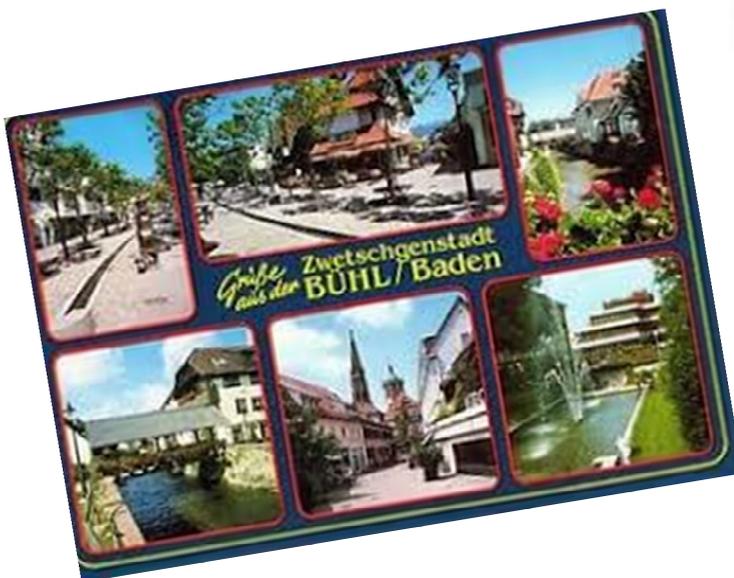
Cette Europe ne peut et ne doit pas être qu'une addition de règlements technocratiques. La « grande » Europe, celle qui va de l'océan Atlantique aux monts de l'Oural, en passant par la mer du nord, la manche et la méditerranée, cette Europe-là, est un horizon qui dépend des bonnes relations entre la France et l'Allemagne, cent ans après le croisement des destins de nos As les plus valeureux.

Cette Europe c'est la promesse la plus précieuse : celle de la paix et celle de la devise de notre ville, Espérance.

Vive Villefranche,

Vive la République,

Vive l'amitié franco-allemande.



Une grande journée à Corbas chez nos amis d'EALC.

Par Yves Laurençot

Le 10 octobre 2018 restera dans les annales comme la journée au cours de laquelle 3 appareils restaurés par les artistes d'EALC allaient être baptisés. Une petite foule d'invités se pressait sur le parking pour découvrir les derniers nouveaux-nés de l'association.

Il s'agissait donc de baptiser un Mirage III C, une Alouette III et ...un Spitfire.

Le Mirage IIIC a son histoire. Voué à la destruction à Dijon sur la BA-102 il fut récupéré par Bernard Régnier, alors conservateur du Musée de la BA-102. Après une longue restauration cet avion fut mis en exposition et il était devenu l'arrière plan des photos des groupes visitant la base.

A la fermeture de la BA-102 c'est EALC qui hérita de l'avion et il fut à nouveau restauré. Quelques anciens pilotes de cet avion—parmi lesquels notre ami Guy

Stimbre - avaient tenu à faire le voyage et nous avons assisté à des retrouvailles ainsi qu'à quelques discutages de coups au cours desquels on voyait beaucoup de mains s'agiter dans tous les sens.

C'est Marcel Charrin, le pilote qui compte le plus d'heures de vol sur Mirage III C qui eut l'honneur d'arroser l'avion au Champagne.



Marcel Charrin de retour dans le cockpit



Le Mirage III C 2 EH

L'Alouette III présentée est une ancienne machine de l'Alat que les équipes d'EALC ont reconditionnée en Alouette III de la Sécurité Civile. L'idée est excellente puisqu'un détachement de cet organisme stationne à Bron. C'est Gilles Bidon ancien patron de la section hélico de la Sécurité Civile de Bron et tout nouveau retraité qui s'est chargé de baptiser l'appareil en présence de tous les membres du détachement de Bron. Pour l'occasion leur hélicoptère était mis en alerte à Corbas et nous l'avons d'ailleurs vu partir en intervention pendant la cérémonie.



L'Alouette III de la Sécurité Civile

Voisinant l'Alouette III rouge on trouvait un étonnant Spitfire IX. En y regardant de plus près on pouvait se rendre compte que ce n'était pas un vrai. Il s'agit en fait d'un Fac-simile réalisé en plastique pour faire de la figuration dans un film. L'illusion est parfaite.

La marraine de cet avion était Mme Jean Dabos, veuve de Jean Dabos qui fut un chasseur pendant la 2^{ème} guerre mondiale. Il obtint une victoire sur un Me 109 à bord d'un Spitfire. Il entre ensuite à Air France puis au CEV et enfin à la SNCASO où il vole sur Espadon et Vautour. Il fait ensuite le premier vol de l'hélicoptère Djinn et bat un record d'altitude. Passé à l'Aérospatiale il vole sur Caravelle et Concorde. Par ailleurs Jean Dabos construisit un petit bi-moteur baptisé JD-24 D'Artagnan. Né le 5 juin 1923 il est décédé le 19 septembre 2012.





Le Spitfire IX

Sur le parking on pouvait voir également trois anciens serveurs de l'Armée de l'Air.



Le Super Mystère B2



L'Ouragan



Le CM-170 R Magister

Nos Stands

Dimanche 9 septembre : Bron

Espace Roger Pestourie



La SLHADA n'a pas failli à sa présence au Forum des associations de Bron . Ce rendez-vous annuel connaît d'autant plus le succès qu'il se tient maintenant dans le centre-ville.

Bien placés face à l'entrée, nous étions au cœur du « pôle aéronautique » avec le Club de l'Air, avec **Jacques Moulin**, à côté de nous. Sur notre stand, nous avons fait de la place à l'ANORAA d'**Alain Devornique**, dont le Bureau est voisin de Bron.





A défaut d'enregistrer des adhésions, nous avons pu « peaufiner » le projet d'une journée aéronautique à Bron en 2019, sur le modèle de celle de Lyon 8^{ème} cette année, avec les partenaires présents. Reste à trouver un titre

Ce sont **Louis Gitchenko** et **Yves Laurençot** qui ont assuré notre présence . Un grand merci à ces ambassadeurs de l'association , bien rôdés à cet exercice .



Et bien évidemment, une partie de l'équipe de l'**Aéro-Club du Grand Lyon**, se tenant derrière nous, ne manque pas non plus d'attirer des visiteurs .



Nos voisins de gauche tiennent celui du **Fort de Bron** avec Yves Peysson et deux de leurs charmantes hôtesse.

Nos rencontres

- mercredi 14 novembre :

Mairie du 8^e

Exposition

« La Grande Guerre

vue du ciel »



CHRISTIAN COULON
Maire du 8^e arrondissement, Conseiller de la Métropole

LES CONSEILS DE QUARTIER DU 8^e
soutenus par la Ville de Lyon dans le cadre d'un appel à projets
vous convient au

VERNISSAGE de LA GRANDE GUERRE VUE DU CIEL
Exposition de photographies du Capitaine Gaston Luc-Pupat*

MERCREDI 14 NOVEMBRE A 18H SUR 161A

PROJECTION DU DOCUMENTAIRE LEUR DERNIER COMBAT - L'HISTOIRE DES AS SURVIVANTS
En présence du réalisateur Christian Sulleman

*Exposition du 12 au 24 novembre - Atrium de la Mairie du 8^e



Dernier acte du « 8^eème s'envole », le vernissage de l'exposition dans l'Atrium de la mairie du 8^e par le maire Christian Coulon et les responsables du Conseil de Quartier. Cette exposition est constituée par les nombreuses photographies et documents appartenant à la famille du pilote, le capitaine **Gaston Luc-Pupat**. (1885-1917)



Les vitrines mettant l'accent sur les « As » de 14-18.

Puis Karine Chièze, la Présidente du Conseil de Quartier Bachut-Transvaal, invite l'assemblée à assister à la projection du documentaire « **Leur dernier combat : l'histoire des as survivants** », réalisé par Christian Sulleman en 1985 avec les cinq as pilotes « survivants » à cette époque :

- Louis Antoine Chartoire dont la biographie a été évoquée lors de la commémoration de l'URAA Place Bellecour (voir précédent TB) - Louis Risacher- André Martenot de Cordoux- Lionel de Marnier- et Pierre Cardon.



Mr Sulleman a également passé le micro à un ancien pilote de voltige présent dans l'assistance.

La SHLADA est représentée par plusieurs de ses membres



Histoire régionale de l'aéronautique

-samedi 22 septembre :

Belleville

Médiathèque « Le Singuliers »



Présentation du livre sur

Antoine Laplasse



Dominique Rouchon, membre de la SLHADA et spécialiste de l'aviation beaujolaise a joué une part active dans la réhabilitation de la mémoire l'aviateur **Antoine Laplasse**. Réhabilitation car cet « as » de la Grande Guerre n'avait pas eu sa place sur le monument aux morts de Vernay près de Beaujeu.

Pour l'inscription, c'est chose faite depuis le 11 novembre 2010.



Il ne manquait qu'un livre pour le faire connaître. Ce fut le travail d'un écrivain, maire de Vernay en 2010, **Didier Bazy**.

La biographie est courte puisque son héros meurt à 35 ans, mais bien documentée et illustrée. Surtout, l'emploi du tutoiement la rend très vivante. S'y ajoute, 3 biographies succinctes des autres membres du carré d'as beaujolais : Jean Joannès Sauvage, Paul Montange et Joseph Frantz ainsi que la description d'une mission actuelle de la SPA 75 par Jean François Hurreau navigateur sur Mirage 2000 D.

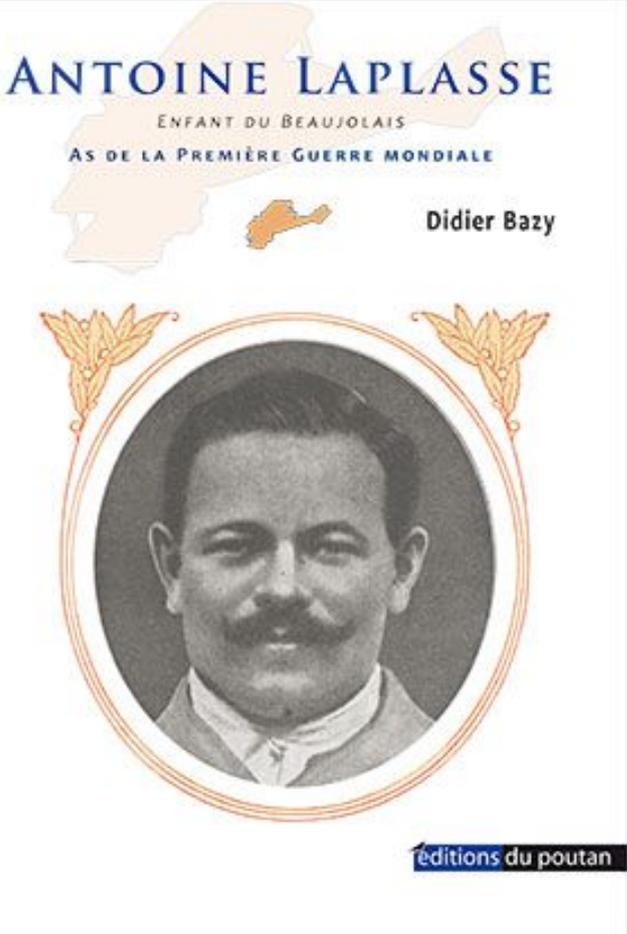
Cette parution préfacée par Dominique Rouchon, arrive à point avant l'échéance du 11 novembre.

Dominique, que son éloignement et ses occupations rendent peu présent à nos rencontres, a bien approvisionné en différentes pièces, la vitrine beaujolaise de notre Aéromusée, en particulier sur le « carré d'as ».

Vous pouvez vous procurer le livre auprès de l'éditeur « Les éditions du Poutan » à Gleizé.

Antoine Laplasse est né à Vernay, dans le Beaujolais en 1883. Il a appris le métier de tonnelier à Belleville. Passionné par les avions, il réussit à passer son brevet de pilote en juillet 1914, juste avant le déclenchement de la Première Guerre mondiale... Il s'illustre dans les combats aériens au point de compter parmi les **As de l'aviation**. Il est abattu le 22 août 1918 aux prises avec une escadrille de Fokker allemands.

Philosophe de formation, **Didier Bazy** est l'auteur d'une dizaine d'ouvrages. Ancien maire de Vernay, il vit dans la maison natale d'Antoine Laplasse. C'est lui qui a initié dès 2010, le travail de réhabilitation de ce héros beaujolais de la Grande Guerre. Ouvrage préfacé par **Dominique Rouchon** et suivi d'une présentation du combat aérien par le capitaine **Jean-François Hurreau**, navigateur sur Mirage 2000.



ANTOINE LAPPLASSE

ANTOINE LAPPLASSE
ENFANT DU BEAUJOLAIS
AS DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

Didier Bazy

DIDIER BAZY

éditions du poutan



14,50 €

9 782375 530429

www.poutan.fr

Antoine Laplasse, né le 16 mai 1883 à Vernay et mort au combat le 22 août 1918, fut un adjudant-chef de l'aéronautique militaire et un as de l'aviation française de la Grande Guerre.

Décorations : Légion d'Honneur, Croix de guerre et Médaille militaire.

Les radars de défense aérienne de Satolas

Bernard Monceau

Pour la détection en azimut et en distance (veille combinée), la station disposait de deux antennes panoramiques AN 104 C, fonctionnant en 10 centimètres de longueur d'onde soit 3000 mégahertz. Chacune comportait deux sources primaires pour réaliser au total quatre lobes de rayonnement, ou faisceaux, étagés en site.

Ainsi, la première antenne supportait les lobes 1 et 3 et la seconde les lobes 2 et 4. Il fallait bien évidemment que les deux antennes soient parfaitement synchronisées, ce qui était assuré, par des asservissements d'entraînement combinant électrique et hydraulique.

La vitesse de rotation était de 6 tours par minute, soit un rafraîchissement des échos toutes les 10 secondes.

Chaque antenne était reliée à deux émetteurs récepteurs CSF ER 37, un par lobe. (chacun de 1 MW de puissance crête, 4 μ s de durée d'impulsion, 250 Hz de fréquence de répétition). De plus, il y avait un émetteur récepteur ER 37 de secours par antenne. Les trois ER 37 de chaque antenne étaient situés dans un bâtiment attenant à chacune des tours d'antenne.

Les deux antennes AN 104 C étaient surmontées d'une antenne IFF (Identification Friend or Foe, identification ami ou ennemi).

Les indicateurs panoramiques (IP 7), étaient installés en salle d'opération. Ils affichaient la vidéo sur des écrans rémanents. La rémanence des écrans permettait de conserver les plots successifs qui, rappelons-le, n'apparaissent que toutes les 10 secondes. Une glace permettait aux opérateurs de marquer au crayon gras la trace des avions qu'ils suivaient.

L'altitude des avions était déterminée au moyen de quatre antennes de site à balancement AN 7 B, chacune ayant son émetteur récepteur ER 37. Deux antennes étaient installées sur le terrain de l'îlot 1, les deux autres se trouvaient sur l'îlot 2. Chaque antenne était orientée en azimut par une commande que manipulait un opérateur en salle d'opération.

Pour assurer la continuité des missions, chaque îlot était équipé de plusieurs groupes électrogènes de marque Berliet. D'une puissance de 40 KVA chacun, ils étaient démarrés et couplés par le personnel technique en cas de coupure du réseau d'alimentation. Bien sûr, ils devaient être lancés le plus rapidement possible.

Une fois les groupes électrogènes en service, il fallait relancer la rotation des deux antennes de veille combinée. Ensuite, remise sous tension des 8 émetteurs-récepteurs ER 37 selon une procédure de démarrage progressif assez longue car ils avaient eu le temps de refroidir.

Comme tous ces matériels étaient répartis en divers points du site et que plupart des coupures se produisaient par temps d'orage, la remise en route de la station était une vraie épreuve pour les techniciens, surtout lorsque cela arrivait de nuit, en effectif réduit et sous la pluie.

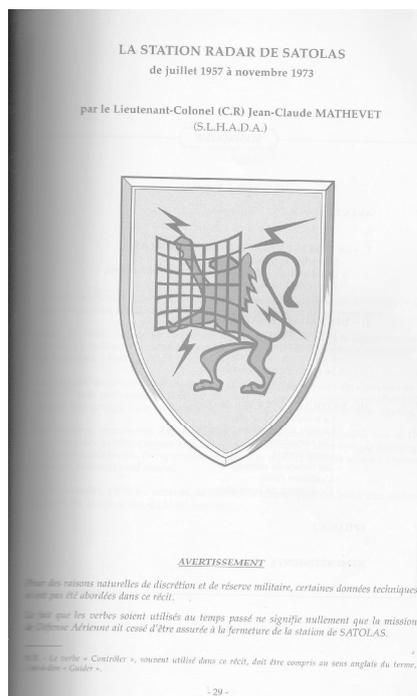
Le personnel technique était installé dans un petit bâtiment situé sur le terrain de l'îlot 1, et placé à égale distance de chaque antenne de veille. Dans la journée, son travail consistait à surveiller le fonctionnement des installations et à intervenir le plus rapidement possible s'il détectait une anomalie ou si une panne était signalée par les opérateurs.

La plupart du temps, la solution la plus adaptée pour assurer la continuité des missions avec un minimum de perturbation était de mettre en service l'émetteur-récepteur de secours. Il était ensuite possible d'intervenir sur le matériel en panne pour diagnostiquer la cause du problème et y remédier avec efficacité.

Il y avait aussi les opérations de maintenance préventives et elles occupaient la majorité de l'emploi du temps des techniciens.

Sgt Monceau Bernard affecté à la station de Satolas de 1965 à 1968

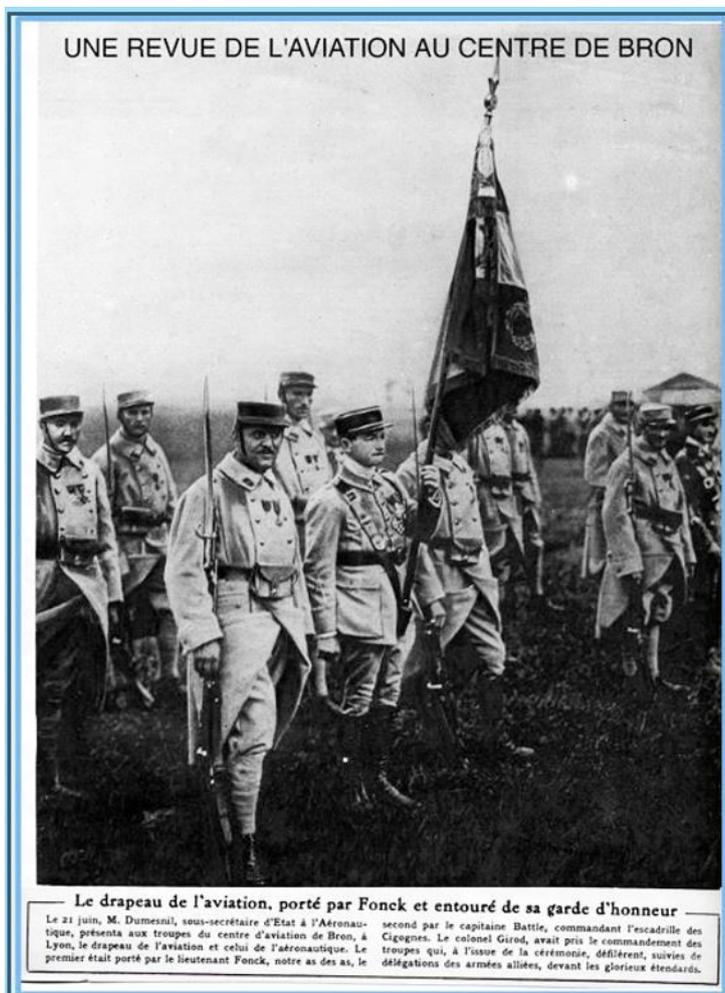
Voir également le Cahier N°1 SLHADA p29 à 59 :



Antenne panoramique - Type AN - 104 - C. (Société Nouvelle d'Electronique). (Cahier N°1 - 92 - SA - 92)

"Hélène", la célèbre mascotte de l'escadrille SPA 103, est "née" à Bron en 1918

Jean Claude Mathevet



Une importante prise d'armes eut lieu le 21 juin 1918 sur le terrain de Bron.

Les très nombreuses personnalités civiles et militaires présentes, voulurent marquer ainsi leur reconnaissance très méritée pour l'énorme effort de construction aéronautique effectuée dans les usines lyonnaises et sur le terrain de Bron pendant les quatre années du conflit.

Le drapeau de l'Aviation était porté par le lieutenant René Fonck de l'escadrille des Cigognes – as aux 75 victoires aériennes.



Un article paru dans le très intéressant magazine de l'Armée de l'Air "AIR ACTUALITES" n°700 d'avril 2017 rappelle que, ce jour-là, Madame Herriot, l'épouse du maire de Lyon, offrit au lieutenant Fonck une cigogne vivante. Une photographie (reproduite ci-dessous) montre le lieutenant Fonck dans le train avec la cigogne...

Le texte précise : " ... Cette dernière qu'il prénomme Hélène, devient rapidement sa mascotte et celle de l'escadrille, dont elle est membre à part entière..."



Document "AIR ACTUALITES" n°700 avril 2017

Démobilisée à la fin de la guerre, "Hélène" finit paisiblement sa vie au zoo de Strasbourg. A sa mort, empaillée, elle fait son retour à l'Escadron de Chasse 1/2 Cigognes et restera sur la Base Aérienne 102 de Dijon pendant plus de soixante années.

L'Escadron de Chasse 1/2 est stationné sur la BA 116 de Luxeuil depuis 2011 et est rattaché à la 2^{ème} Escadre de Chasse.

Le cockpit du "De Havilland Comet" greffé sur un planeur "Horsa"...

Jean Claude MATHEVET

Dans l'excellente revue d'informations du Centre de Documentation et de Recherches Historiques Nancy-Hochev - "Aviation News" n°55 de juin 2018 - nous avons relevé une information assez peu connue concernant la pointe avant du "Comet" :

La légende de la photo montrant un "Comet" aux couleurs d'Air France, (reproduite ci-dessous) précise que, pour gagner du temps sur l'étude de la "Caravelle", la SNCASE avait acheté à De Havilland, la licence de cette pointe avant. "Caravelle" fut donc équipée du même nez que le "Comet"...



"Aviation News" n°55
Le Comet aux couleurs d'Air France



Caravelle et son cockpit caractéristique

Il est intéressant de compléter cette information par une autre. Une modification quelque peu insolite...

Durant l'hiver 1946-1947, De Havilland entreprit des recherches afin de connaître les effets de la pluie à basse vitesse sur le cockpit du future "Comet", et sur la visibilité pour l'équipage. Or il était apparu que le diamètre du fuselage du planeur "Horsa" était identique à celui de l'arrière du cockpit du "Comet". Celui-ci fut alors monté sur le "Horsa" TL345, les instruments de bord et les commandes du planeur étant conservés.

Plusieurs vols furent effectués par le pilote d'essai John Cunningham. Le "Horsa" était remorqué par un "Halifax" à partir du terrain de Hatfield.

Les résultats de ces tests ne semblent pas avoir été communiqués.



Le Horsa de série



Le Horsa modifié pour les essais

Quelques dates concernant le "Comet"

Premier vol : 27 juillet 1949 - Livré à la BOAC : 1952 - Retiré du service : 14 mars 1997.

Hervé Lauwick (1891-1975)

journaliste et écrivain

passionné d'aviation



Yves Boël

De la même génération que Joseph Kessel (1898-1979), Hervé Lauwick, suite à ses nombreux contacts journalistiques, n'a pas manqué d'écrire une quarantaine de livres, dont son dernier « **Souriants souvenirs** » paru en 75

Il a collaboré longtemps aux fameux Paris-Soir, Figaro et Jours de France, où ses articles ont été parmi les plus suivis, comme du reste à la radio toutes les semaines. Le journalisme disait-il, est un métier merveilleux, on y rencontre un tas de gens célèbres de tout horizon, comme André Citroën, Hélène Boucher, Sacha Guitry, Les Frères Lumière, Colette, Mistinguett, Maurice Chevalier, André Maurois, Raimu, Marcel Pagnol, Mermoz et même Lindbergh !

Aussi, en complément du précédent article sur Mermoz suite à la très intéressante conférence donnée à la SLHADA, ci-joint les 6 pages tirées de son livre cité plus haut, où il nous fait part de quelques anecdotes.

« Je ne décrirai ici Mermoz comme je l'ai vu, comme je sais qu'il était.

C'était non seulement un grand homme, c'était un colosse. Je me souviens de l'avoir observé de dos pendant qu'il nous pilotait et d'avoir admiré ses larges épaules. De dos, il avait l'air d'un ours. De face, il avait un magnifique visage de médaille romaine, animé généralement par un bon sourire des yeux.



Je l'ai connu par mon vieil ami le général Davet, cet homme qui fut si précieux pour l'aviation. Davet risqua sa peau avec Mermoz, il était donc destiné à s'entendre avec lui.

La puissance physique du cou, des épaules était impressionnante. Il paraît dit Davet, qui fut son premier passager et triompha avec lui de l'Atlantique, que lorsqu'ils étaient dans le Pot au Noir.

Mermoz rétablissait l'équilibre à chaque seconde, et cet effort eût épuisé un homme moins vigoureux que lui.

Il avait eu des débuts difficiles. Il avait été à Rayak en Syrie et c'est là qu'il avait perfectionné son pilotage. Au retour d'Orient, il avait eu des moments plus pénibles encore. Il avait longtemps cherché, je ne dirai pas un métier, mais une place. On m'a même conté qu'il avait fait des enveloppes par milliers, mal payées comme le sont ces métiers là. Mais cela valait mieux que rien.

*Et puis il retourna vers l'aviation car c'était tout à fait dans son caractère, pour se présenter au redoutable **Daurat**.*



Il fit une approche acrobatique et finit par arrêter l'avion au milieu du terrain. Loin d'être félicité, il avait déplu : Je n'ai pas besoin d'acrobates ici, lui lança Daurat, puis il se ravisa : Au fait, vous pouvez rentrer chez vous, mais avant, vous allez commencer par laver des moteurs.

Rien ne freine les grandes volontés et rien n'a arrêté Mermoz.

Il fit beaucoup pour cette ligne d'Amérique du Sud qui maintenant porte son nom, car on dit « la ligne Mermoz ». De toutes ses forces, il croyait à sa mission. Exactement comme Lindbergh qui pensait que le but de l'aviation serait de transporter les gens à travers le monde, le plus vite possible. Il faut avouer qu'à ce moment là, on n'en était encore loin !

Cette phrase de Lindbergh, je l'ai retrouvée chez Mermoz. Il m'est arrivé de faire l'agent de liaison entre eux deux et j'ai constaté qu'ils étaient absolument du même avis sur tout.

Quand nous ferons les clippers vers la Chine, m'avait dit Lindbergh, on pourra transporter des foules. Il faut que cela arrive le plus tôt possible. Mais vous verrez qu'on commencera avec des hydravions !

Or l'hydravion est bien plus dangereux que l'avion normal, puisque là où il se pose, obligatoirement sur l'eau, le moindre choc destructeur de la coque, et c'est le naufrage !

Pour traverser des océans, me dit Mermoz, la grande question est d'aller le plus vite possible. Or l'hydravion traîne et nous retarde, on est exposé plus longtemps au mauvais temps. Non croyez moi, pour traverser l'Atlantique, plus on a un avion fin, ce qui exclut l'hydravion, plus on a des chances d'y arriver...

Ils avaient aussi, l'un et l'autre, des idées sur les moteurs. C'est ainsi que Lindbergh prétendait pour les grandes traversées qu'il y avait avantage d'avoir un gros moteur solide et fiable tournant à deux mille tours, plutôt que plusieurs petits moteurs tournant à cinq mille tours et augmentant les risques de panne et c'était aussi l'avis de Mermoz.

Cette passion pour le courrier, cette préoccupation exclusive des intérêts des autres, je les ai trouvées chez Lindbergh et chez Mermoz. Le seul jour où je n'ai pas été d'accord avec Mermoz fut celui où je lui ai dit : Il est honteux d'envoyer survoler l'Atlantique ou des déserts africains, des gens de votre valeur ainsi que votre équipage, tout cela pour porter les lettres d'un poilu à sa promesse.. !

Il m'a regardé avec étonnement et il m'a dit : Vous ne parlez pas sérieusement ?, sans me préciser sa pensée, car il avait la mystique du courrier.

Le général Davet fut son premier passager sur l'Atlantique et arriva avec lui au Bourget dans l' « Arc-en-Ciel » le 21 Mai 1933, avec une grandiose réception de Couzinet et de Mermoz par Pierre Cot.



*J'allai un jour au Bourget avec ma Renault en compagnie de Mermoz ainsi que de l'illustre petite aviatrice néo-zélandaise **Jean Batten** qui était descendue à Paris, car elle avait entendu parler de Mermoz et de l'avion coursier bimoteur De Havilland H.88 qui avait gagné la course de Londres à Melbourne en 1934 et elle souhaitait pouvoir l'essayer.*



Cet avion biplace extraordinairement fin était à la disposition de Mermoz et sans rien dire à personne ils volèrent les premiers en passant les commandes à Jean Batten, puis ensuite Mermoz me fit prendre place à l'arrière. Après un magnifique vol, je fus impressionné pour sa longueur d'atterrissage à lui accorder, car à l'approche, il était comme une flèche et que rien ne pouvait arrêter. Avec cet appareil là me dit-il, si la piste le permettait, on a toujours l'impression qu'on va sortir de Seine et Oise et se retrouver dans le département voisin !!



Vers la fin d'année 36, j'eus aussi l'honneur de prendre avec lui son dernier dîner à Paris. Ce soir là, jl vint accompagné d'une charmante personne, et à la fin du repas, il me dit : Je vais faire un aller et retour... Cela sous-entendait la traversée de l'Atlantique, aussi je répondis : Eh bien, on se reverra au retour !

Mais ce retour n'a jamais eu lieu.

De Dakar, le lundi 7 décembre 1936, à sa 25^e traversée, la « Croix du Sud » déjauga pour la seconde fois à 6 h 52 après réparation au réducteur et pas variable de l'hélice pour le moteur arrière droit. Mais au bout de quatre heures de vol : le destin frappait : « Coupons moteur arrière droit ».

Il devait fêter ses trente cinq ans deux jours après...



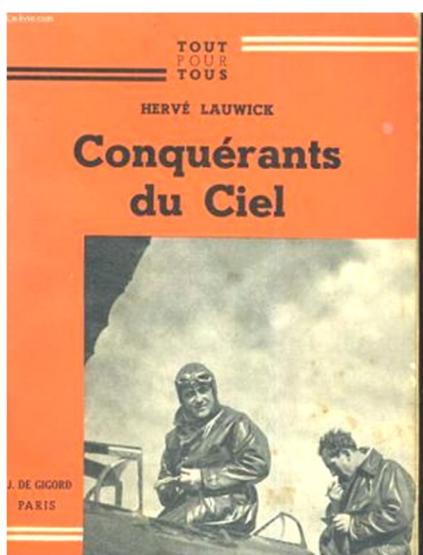
Cela donnait raison à sa théorie des moteurs, où un seul ou deux suffisamment puissants et fiables à l'entraînement de l'hélice par le réducteur et le changement de pas, aurait mieux valu, plutôt que ces quatre mais moins performants.

Après quelques années, je me rappelle avoir mangé un soir à l'Aéro-Club avec un petit groupe d'amis et nous nous invitâmes pour l'an prochain à la même table. L'année suivante comme convenu, sur dix, il en manquait cinq !

Peu de métiers ont de telles exigences »



19 53



1939



1958

Un armurier de l'aviation

ouvre son album-photos

Pierre Lussignol

Cet album photos a été réalisé grâce aux souvenirs et à la documentation de l'adjudant **Pascal Moissette**, qui a été armurier et artificier puis responsable munitions au 2/III Champagne et au 3/III Ardennes à Nancy-Ochey de 1975 à 1990 .

Pendant cette période il fera des séjours au Gabon et au Tchad. Il terminera sa carrière militaire en 2002 à Ambérieu comme armurier-sol et moniteur vol à voile.

« Civilisé », il est toujours moniteur de vol en planeur et ... pilote à l'**Aéro-Club du Grand-Lyon** .

Qu'il soit remercié de son accueil.



Le Sanglier des Ardennes « *ne recule, ni ne dévie* ». Le groupe 3/III « Ardennes » basé à **Nancy-Ochey** est spécialisé dans la guerre électronique. Il doit en particulier expérimenter les moyens de déjouer la détection radar de l'adversaire par des leurres (bandelettes métalliques), des missiles (Matra « Martel ») ou des artifices pyrotechniques (Phimat). Ses vecteurs seront le Mirage III/E puis le Jaguar.

l'approche d'un Transall frôlant la cime des arbres



Dans l'Armée de l'Air les armuriers sont désignés sous le surnom de « pète à feu ». En abrégé : Pétaf

NDLR



ombres sur le sable avec les Jaguars

l'armement du Jaguar



La bombe Béluga conçue par Matra freinée par parachute. Elle disperse en couronne 151 sous-munitions contre les véhicules, les revêtements de pistes ou le personnel.

Mise en service en 1979, elle a été utilisée lors de deux missions de l'opération Daguet en 1991.

La France l'a retirée du service en 1991 en conformité avec l'accord d'Oslo.



Opération Manta (1983-84) C'est une des nombreuses interventions menées par la France au Tchad (Manta, Epervier, Musaraigne...) en soutien au gouvernement légal du Tchad face aux attaques libyennes. La composante aérienne consistera en Jaguar, Mirage F1C, Breguet- Atlantique, Transall hélicoptères Puma et Gazelle et missiles sol-air Crotale essentiellement basés dans la capitale, N'djamena.

mise en place d'une bombe



Missile « Magic » : Le Matra R 550 est un missile air-air à guidage infra-rouge dont la portée peut atteindre 15 km Il équipera les Crusader, Super Etendard et Mirage à partir de 1975 avant d'être remplacé par le Magic II plus puissant et à meilleur autodirecteur

Missile « Martel » .Ce missile air-sol et air-mer fut développé conjointement par la France et le Royaume-Uni sous deux configuration . L'une à guidage TV pour les objectifs marins ou terrestres, l'autre pour détruire les radars en remontant vers la source d'émission. Il sera en service en France de 1970 à 1999.



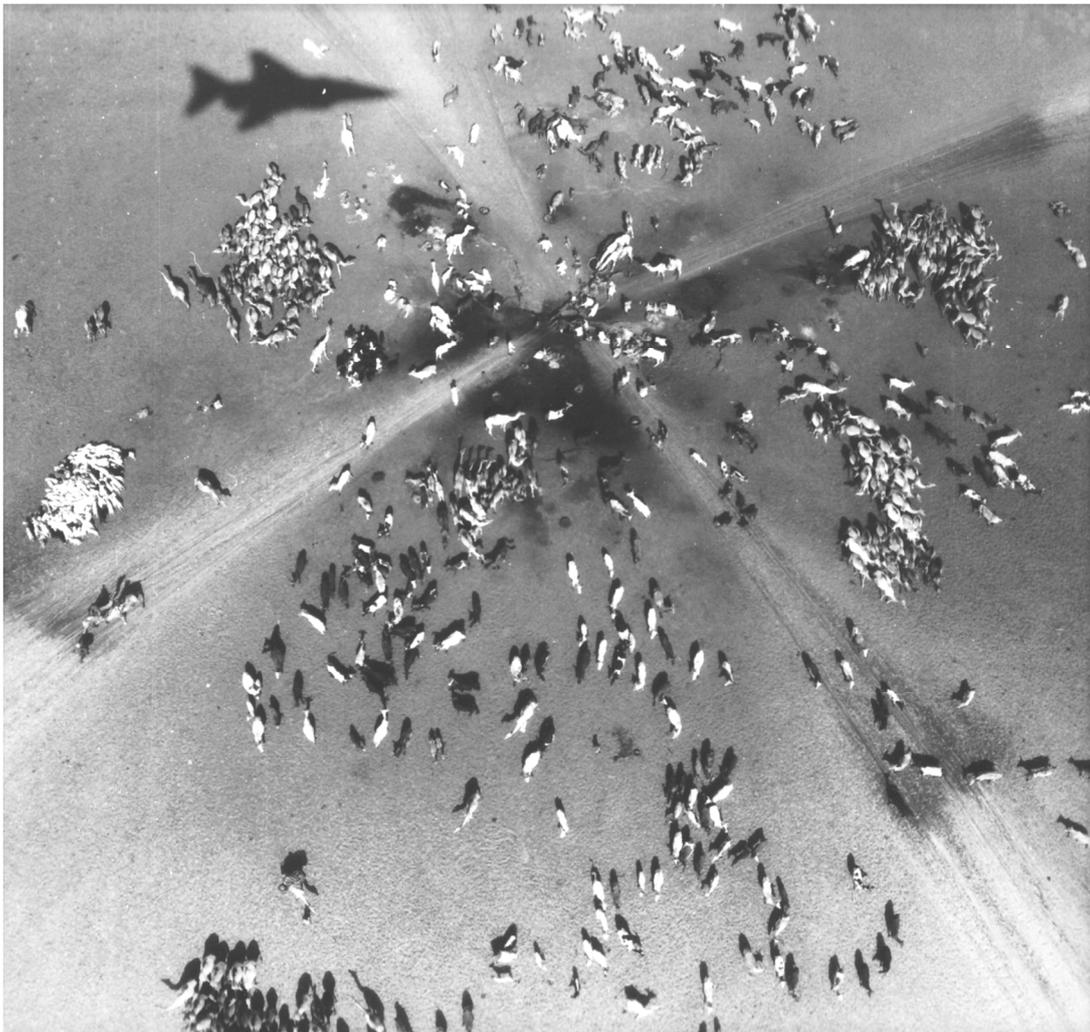
Présenté au Musée de Montélimar-Ancône



Pointe d'un panier à roquettes Matra :

Au début de leur emploi aéronautique, pour l'attaque au sol, les roquettes étaient fixées sur des rails, sous les ailes.

Après la seconde guerre mondiale, pour augmenter leur nombre, améliorer la finesse de l'avion elles seront placées dans un « panier » éclipseable ou fixe.



Le puits attire de nombreux troupeaux, malgré l'ombre menaçante mais furtive du Jaguar

Restauration du Douglas Invader A-26

aux Ailes Anciennes de Corbas



Ca y est, c'est parti ; depuis le TB 37 où nous faisons part de la présence de ces nombreuses caisses d'emballages vues au cours de la fameuse paella organisée par les AAC, cette fois tout est ouvert et même déjà traité !

Historique

Le A26 Invader est né sur le papier en 1940 d'une spécification de bombardier léger et d'avion d'attaque au sol (d'où sa désignation A comme Attack), et a effectué son 1^{er} vol en juillet 1942. Il devait être rapide et suffisamment armé pour s'affranchir d'escorte de chasseurs.

L'appareil des AAC est un bombardier A-26B-45-DL s/n 44-34172, construit fin 1944 pour servir sur le théâtre des opérations pacifiques. Il a également participé à la guerre de Corée.

Les A26 sont les seuls appareils de l'USAF ayant participé aux 3 guerres : 2^{ème} mondiale, Corée, Vietnam. Ils ont été produits à 2450 exemplaires, toutes variantes confondues.

Il est équipé de 2 tourelles jumelées, dorsale et ventrale, armées de 2 mitrailleuses de 12.7mm.

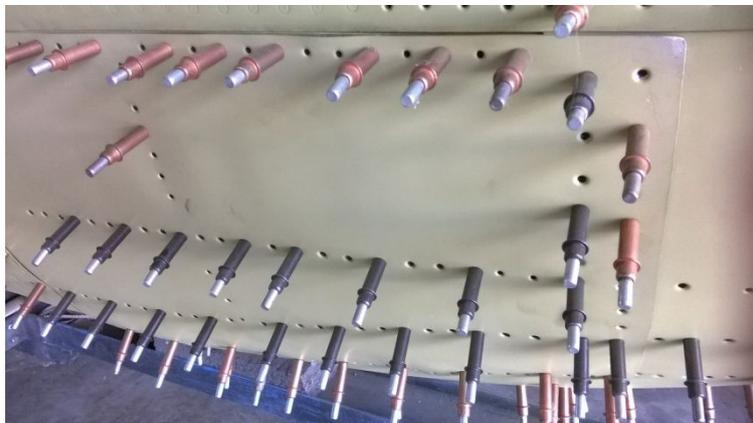
Sa capacité d'emport en soute de bombes est de 1 810 kg auxquelles peuvent s'ajouter 910 kg sous voilure.

Caractéristiques :

- Equipage : 3
- Moteurs : 2 x P&W R-2800-27/79 de 2 000 cv chacun
- Envergure : 21,35 m
- Longueur : 15,47 m
- Hauteur : 5,56 m
- Masse à vide : 10 365 kg
- Masse avec armement : 12 519 kg
- Masse max : 15 880 kg
- Vitesse max : 570 km/h
- Vitesse ascensionnelle : 1 250 ft/min
- Rayon d'action : 1 450 km
- Plafond pratique : 9 600 m

Comme preuve du démarrage sur les chapeaux de roue, ci-joint les récentes photos prises par notre ami Bernard Large également membre des AAC, qui ne manquera pas de suivre l'évolution des travaux pour les prochains Tableaux de Bord !





Pour plus d'information, possibilité de voir leur site sur :
<http://www.ailsanciennesdecorbas.com/avions/douglas-invader-a-26>

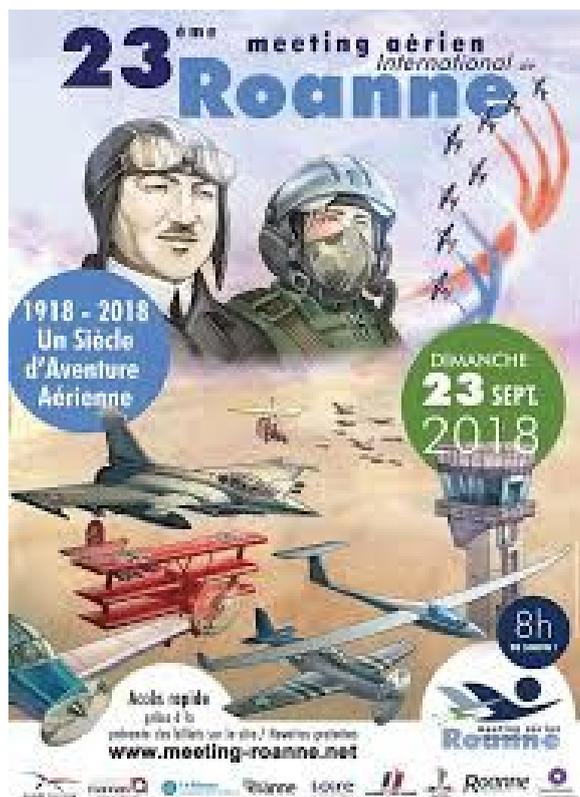
- dimanche 23 septembre : Roanne

Meeting

Yves Boël

Organisé tous les deux ans, ce 23^e meeting depuis 1973 a déjà 45 ans, et à chaque fois c'est un total plaisir des yeux et des oreilles. De plus cette année était commémoré le centenaire de la fin de la première guerre mondiale.

Afin de se remémorer ce spectacle, quelques photos de Bernard Large ainsi que celles d'un membre de l'Aéro-Club du Grand Lyon.



En ouverture le fidèle Blériot XI



Les biplans sont de sortie



En bas à gauche, le moteur et l'hélice du biplan « NAVY 184 » ne se gênent pas pour narguer son prochain concurrent !



Puis les Mitsubishi « Zéro » n'ont pas manqué d'attaquer Pearl Harbour sous un ciel plombé



Les deux copains : le Hawker Sea Fury et le Chance Vought Corsair sont toujours présents à l'appel



Un moment de détente et d'admiration, dans un ciel qui s'ouvre, avec ses 10 fidèles partenaires



Et le beau biplan rose, dont le pilote peut être fier de sa passagère !



La voltige du Panther également très remarquée, presque aussi audacieuse que celle du Tigre

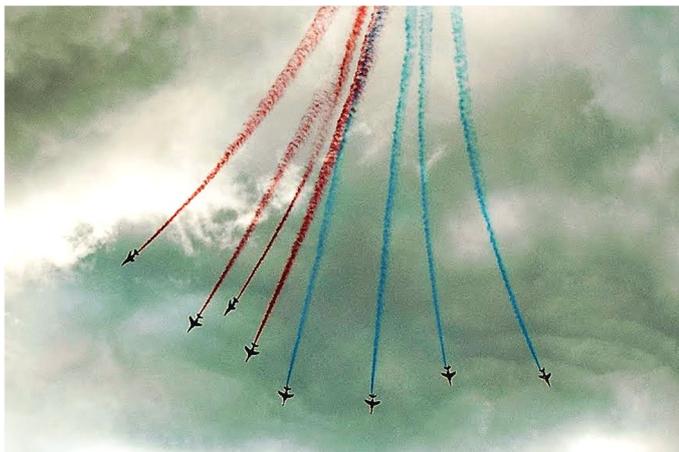


avec l'incontournable Rafale et son sillage



Pendant ce temps, les huit Alphajet de la **Patrouille de France**, se préparent pour terminer en beauté ce meeting, avec nos trois couleurs, bien visibles malgré un ciel redevenu plombé.





Pour les 5 membres de la SLHADA qui se sont retrouvés sur le terrain, une journée très chaude en rencontres (Armée de l' Air, ANORAA, ANSORAA, AEROPAGES...) et très sportive, car en milieu de journée rien ne filtrait l'ardeur du soleil.



Philatélie

La POSTALE de NUIT

Christian Bellet

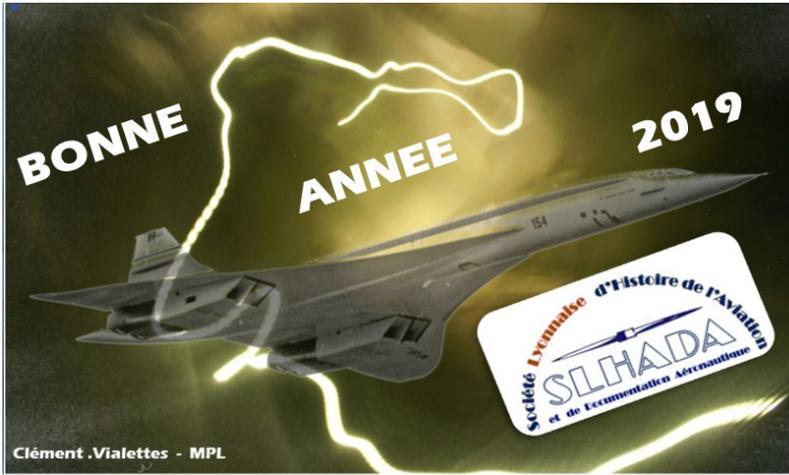


Les fondateurs et les avions emblématiques...



JOURNÉE NATIONALE DU TIMBRE 1959

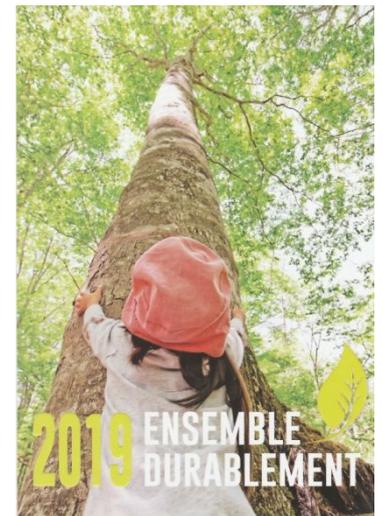
La Postale de Nuit



L'échange des vœux, est toujours un moment très apprécié !

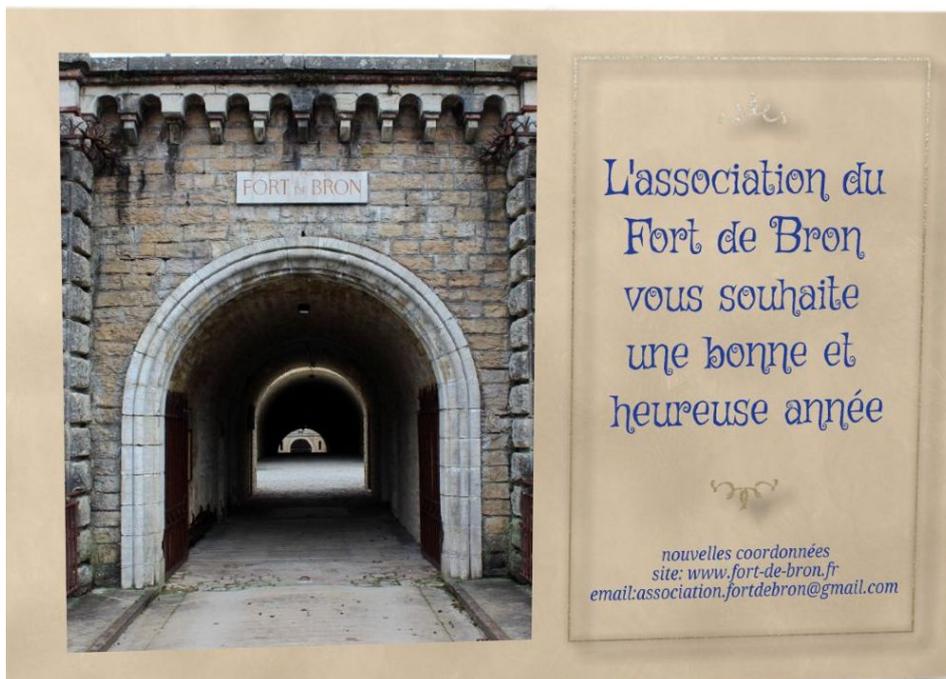


Mairie de BRON



Avec tous leurs vœux pour 2019





Fédération régionale des acteurs du
Patrimoine d'Auvergne-Rhône-Alpes

*Leurs meilleurs Vœux
pour 2019*



BONNE 2019





Association Nationale des Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air

Association Nationale des Sous-officiers de Réserve de l'Armée de l'Air

Fédération Nationale des Missions Extérieures - OPEX

ALAIN DEVORNIQUE

Président ANORAA
Rhône et Loire

JEAN RICCI

Président FNAME OPEX
Rhône

MICHEL BENNIER

Président ANSORAA
Rhône et Loire

*Les Officiers et Sous-officiers de Réserve de l'Armée de l'Air de la Loire et du Rhône
et les Anciens Combattants des Missions et Opérations Extérieures*

vous présentent leurs Meilleurs Vœux pour la Nouvelle Année

Centre d'Information et de
Recrutement des Forces
Armées

L'équipe Armée de l'Air
du CIRFA de Lyon
Bureau de recrutement



Les Insolites

Chapelle Saint-Ours de Janneyrias *(au nord-est de la piste de l'aéroport St Exupéry)*

Au moins 700 ans se sont écoulés depuis l'édification de la chapelle de Saint-Ours. Elle a été détruite, rebâtie, restaurée, mais elle est toujours là, témoin de notre passé.

Aussi ses premiers bâtisseurs n'avaient certes pas imaginé qu'elle serait un jour surmontée d'une antenne de contrôle du bruit des avions (sonomètre).



(Info figurant dans le nouveau livre "Églises de l'Est lyonnais" édité par la Fédération du Patrimoine de l'Est Lyonnais en mai 2018

(Danielle Coste)

De quel monument s'agit-il

Et où est-il ?



(Pierre Lussignol)

J'ai changé de voiture.. !

(glané sur le net)



Les débuts de l'aviation

vu par Poulbot



- au revoir... au revoir !... à bientôt !



Derniers progrès en ultraléger..(extrait d'une pub)

(Pierre Lussignol)

*Identification de la photo
-page 86 du "Tableau de Bord" n°38 -*

Jean-Claude
Mathevet



**"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.

La photo représente, très certainement, la pointe avant d'un planeur **"Waco CG 13A"**.

A la suite du succès obtenu par le planeur "Waco CG4A", il fut décidé de construire, à partir de 1943, un planeur d'une capacité double – Ce sera la **"Waco CG 13A"**.

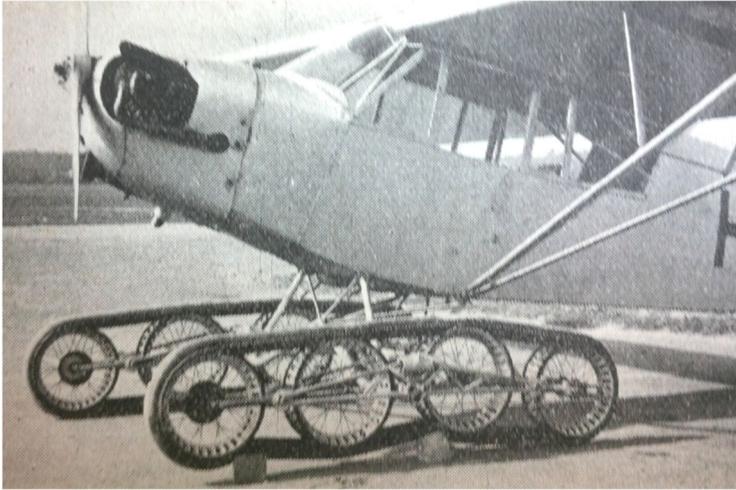
136 planeurs de ce type furent construits. Une grande partie de ceux-ci fut transportée en Angleterre, en vue des grandes opérations à venir. Mais ils ne participèrent pas au débarquement de Normandie.



En 1944, ils furent affectés au "313th Troop Carrier Group" basé sur le terrain d'Achiet (Pas de Calais). Ce fut d'ailleurs la seule unité en Europe à être équipée de ce type de planeur. Contrairement au CG 4A qui fut de toutes les opérations, les CG 13A ne furent pas utilisés en OPS, car ils étaient trop peu nombreux pour justifier les complications que poserait leur intégration dans les plans de vol, notamment à cause de leur vitesse de remorquage plus importante que celle des tous les autres planeurs des différents "sérials". En Europe ils assurèrent ponctuellement des missions de transport.



Le CG 13A pouvait transporter 40 hommes équipés ou 4650 kg. de matériels (canons, véhicules etc.) - Vitesse de remorquage 220 km/h.



L'AVION A CHENILLES

Il s'agit d'une étude menée par un ingénieur italien Giovanni Bonmartini pour permettre l'utilisation de terrains non préparés. Un tube en caoutchouc armé s'enroule autour d'un chemin de roulement très léger.

Les essais menés sur un Piper Cub n'ont pas été très concluants du fait de la résistance apportée et du diamètre insuffisant des roues



Sources : revue « Aéro France » de mars 1951

Le plus petit terrain
d'atterrissage du monde... !

ou de décollage assisté ... ?

(Pierre Lusssignol)



Association loi 1901, fondée en 1986
Siège social : Maison des sociétés, Square Grimma, 69500 BRON

<http://www.slhada.fr>

contact@slhada.fr

Facebook : Aérolyon-slhada



Composition du Bureau

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