

SLHADA

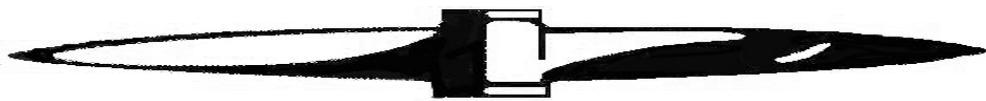


Tableau de Bord

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

N°40
Juin
2019



*Souvenez-vous : l'intérieur de l'aérogare de BRON en 1930
l'âge d'or pour les grands départs..., toute une époque... !*

*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



L'intensité événementielle des quatre années de commémoration du centenaire de la Première Guerre mondiale, accompagnée d'une couverture médiatique à sa mesure et d'une très abondante bibliographie, parfois inédite, a levé le voile sur des zones d'ombre qui justifient d'autres recherches, en particulier dans le domaine aéronautique.

L'année 2019 rebondit, d'une part sur le plan militaire avec le 75^e anniversaire des débarquements de Normandie et de Provence, d'autre part, sur le plan civil avec le cinquantième du premier vol de Concorde, épopée sans précédent, mais sans lendemain depuis juin 2003 et qui a fait l'objet d'imposantes manifestations officielles à Toulouse et ailleurs.

Celles-ci ont, aussi, été l'occasion d'évoquer les nouvelles perspectives de l'aviation civile, car les ambitions des acteurs historiques et des nouveaux acteurs internationaux nous imposent une recherche et développement orientée vers la maîtrise technologique de l'hydrogène. Les industriels des transports, ferroviaire et routier, dont les contraintes techniques sont différentes, sont déjà prêts à produire des trains et des véhicules à hydrogène conformes aux exigences croissantes des critères environnementaux. Sur le plan aéronautique, la pression concurrentielle actuelle implique de surmonter les obstacles pour réaliser un appareil de transport civil subsonique répondant aux normes susvisées. La SLHADA retracera cette épopée et cette nouvelle aventure lors de la conférence et de l'exposition consacrées à ce cinquantième à l'occasion des Journées Européennes du Patrimoine de septembre 2019.

Toujours plus loin, toujours plus vite, les ailes d'Icare résisteront-elles une seconde fois à cette spirale de la vitesse et du temps ?

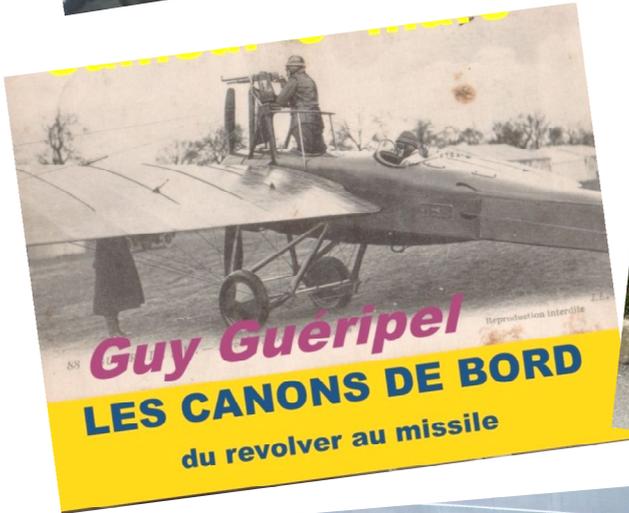
Nous devons, en conséquence, suivre attentivement cette marche de l'Histoire au présent en sensibilisant la jeunesse, à l'aune de l'intérêt qu'elle a montré pour l'approche aéronautique de la Deuxième Guerre mondiale au cours des visites que nous lui avons consacrées au premier semestre, car il s'agit de son propre avenir.

Par ailleurs, nous remercions vivement Monsieur le Maire de Bron et ses adjoints, ainsi que les services techniques de la ville pour la viabilisation du chemin d'accès au Fort de Bron et pour la prochaine rénovation de la salle 18, travaux qui valorisent d'ores et déjà le Fort et qui accentueront l'attrait du public et le rayonnement des deux associations qui y sont installées.

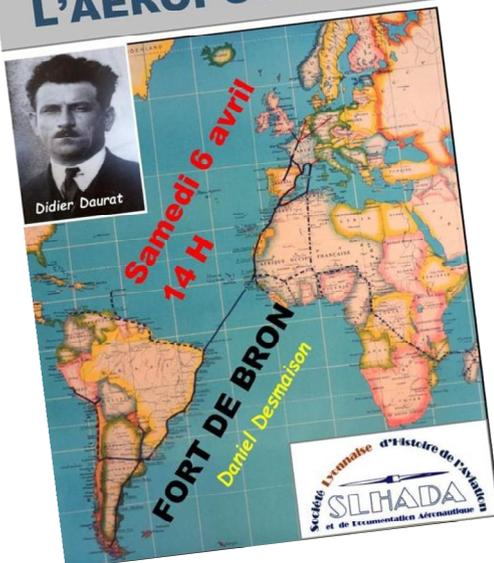
N'hésitez pas à sillonner la France ou à vous éloigner de nos frontières, où de nombreux rendez-vous avec l'histoire aéronautique vous attendent.

Bel été à tous et bonnes vacances !

Le Président
Jacques BAILLET



La fin des héros de L'AÉROPOSTALE



L'ÉVOLUTION DU CAMOUFLAGE DES AÉRONEFS MILITAIRES FRANÇAIS de 1914 à 2019



une conférence de Christian Bellet

Sommaire

| | | |
|-----|----------------------------|--|
| p3 | Editorial | |
| p6 | Activités internes | - <i>conférence</i> « Les aventures extraordinaires et incroyables d'un pilote de chasse » |
| p8 | | - Assemblée Générale |
| p10 | | - <i>conférence</i> « Les canons de bord » |
| p11 | | - <i>conférence</i> « La fin de l'Aéropostale » |
| p16 | | - <i>conférence</i> « Le camouflage des aéronefs militaires français de 1914 à 2019 » |
| p21 | | - Réception des élèves écoles de Bron |
| p24 | Présence extérieure | - Cérémonie de l'URAA à Lyon |
| | | - |
| p27 | Nos stands | - Club de l'Air à Bron |
| p30 | Nos rencontres | - Présentation des vœux à la mairie du 8e |
| p32 | Histoire régionale | - Fusée Barré testée au Fort de Vancia en 1942 |
| p39 | de l'aéronautique: | - V1 à Lyon et Villeurbanne |
| p45 | | - Les Hangars « Mistral » de Bron |
| p50 | Philatélie | - Alcock et Brown |
| p52 | In Memoriam | - André Besson |
| p53 | | --Jean Pellegrin - Jean-Guy Estienne |
| p54 | Insolites | |

Activités intérieures

-samedi 19 janvier : *Conférence*

« *Les aventures extraordinaires et incroyables d'un pilote de chasse* »

par Michel Gay



Pour la première conférence de l'année, notre président Jacques Baillet présente Michel Gay, ancien pilote de chasse de l'Armée de l'Air, contacté au départ par notre collègue Roland Françon.

Notre conférencier, Michel Gay, s'est présenté les mains dans les poches, sans ordinateur, sans images. Surprenant. Nous étions inquiets. Ce que nous ne savions pas c'est que l'intéressé a tout dans la tête. Et elle est bien faite, et de grande capacité. Bref C'est un ordinateur.

Ce Monsieur, Lt Colonel de réserve de l'Armée de l'Air compte 3800 heures de vol aux commandes des Cap 10 jusqu'au Mirage 2000. Le thème de sa conférence était : "aventures extraordinaires d'un pilote de chasse". Et de fait nous avons eu droit à 15 épisodes plus ou moins cocasses qu'il a vécus. Nous avons devant nous un authentique conteur. Et c'est autant par la voix que par les gestes et les mimiques que nous avons partagé ses émotions. Pas besoin d'images. Nous étions tous assis en place arrière des monoplaces et nous avons transpiré comme si nous y étions. Un grand moment avec un conférencier sympathique et très maître de son sujet.

Quelques sujets traités:

1. Comment j'ai parcouru près de 200 km à 850 km/h entre 10m et 20m du sol sans m'en apercevoir dans un pays désertique ? (MF1C)
 2. Comment j'ai ravitaillé en vol sur un Boeing qui n'était pas le bon ravitailleur, en étant en contact radio avec un autre Boeing à plus de 300 km de mon point de ravitaillement ? (M2000N)
 3. Comment givrer sévèrement et bêtement en 10 secondes ? (Fouga-Magister)
 4. Comment abattre (ou presque) un bombardier américain (B1-B) avec une bombe de 250 kg ? (M2000N)
 5. Comment faire sa première navigation en basse altitude en oubliant sa carte de navigation au sol (M III E)
 6. Comment penser deux fois à l'éjection lors de son premier vol sur un véritable avion de chasse (M III E)
- Et bien d'autres encore

Nous avons noté la présence de 23 adhérents de SLHADA ainsi que celle d'une dizaine d'auditeurs venus spontanément après lecture de l'article paru dans Bron Magazine.



Le conférencier, M. Michel Gay



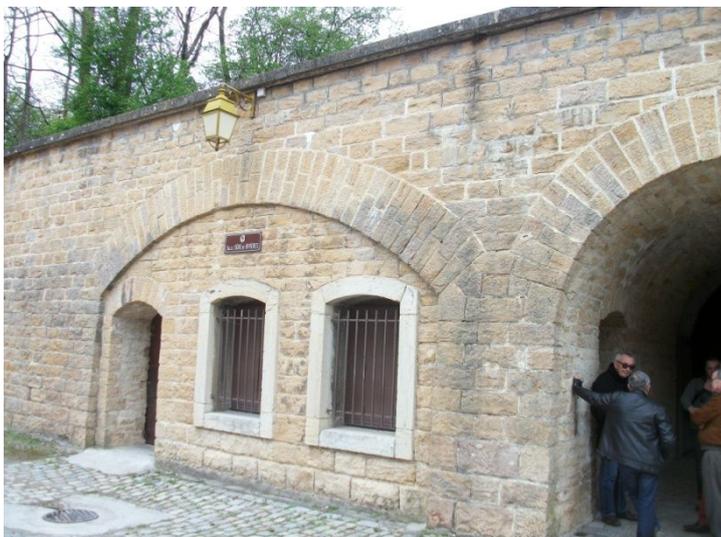
L'assistance captivée par le récit de M. Gay

samedi 9 février :

*Assemblée Générale
Ordinaire 2019*



Comme tous les ans, après le succulent repas au Kyriad, près des pistes de l'aéroport et la traditionnelle photo de groupe des participants



Les adhérents se sont retrouvés pour assister à notre Assemblée Générale dans la salle Séré de Rivières du Fort de Bron

Ouverture de l'Assemblée par notre Président Jaques Baillet qui remercie de leurs présences : Mr Michel Guyotte Trésorier des « Vieilles Tiges » de Lyon Groupement Saint Exupéry qui nous remet deux anciens livres du lyonnais Louis Mouillard, dont « L'Empire de l'air » de 1881. On notait également la présence de Mr Jean-Pierre Angosto délégué au patrimoine à la Mairie de Bron.

Puis notre Vice-Président Pierre Lussignol récapitule l'activité générale de l'association pour l'année écoulée, avec celle de l'Aéromusée commenté par Pierre Biard.

Suite à quelques problèmes de communication informatique, il est signalé que le N°39 du Tableau de Bord, ne sera distribué que le mois prochain, et surprise il est en couleur .. !.



- samedi 9 mars :

Conférence



En cent ans, l'aviation a évolué de manière prodigieuse. Les militaires ont compris l'utilité qu'ils pouvaient en tirer et ils ont rapidement armé leurs appareils. Les équipages emportent revolvers et carabines mais bientôt les avions embarquent une, puis plusieurs mitrailleuses. Puis viendront les canons....



Mais aujourd'hui avec l'emport d'armements permettant le tir à grande distance, les canons ont-ils encore un avenir ?

Nous recevions M. Guéripel qui est, entre autres titres, trésorier de l'association amie qu'est EALC. Le conférencier nous a fait un vaste exposé sur l'évolution des armements de bords des avions Français. On a commencé à la carabine et on en est resté depuis pas mal de temps au canon de 30 mm qui a équipé tous les avions de combat Français depuis le Mystère IIC.

Bien sûr le canon a bien évolué ne serait-ce que parce que l'avion va de plus en plus vite. Les cadences de tir se sont accrues.

Une conférence très documentée, un conférencier possédant admirablement son sujet, une assistance attentive et curieuse, que voulez-vous de plus?

samedi 6 avril : Conférence

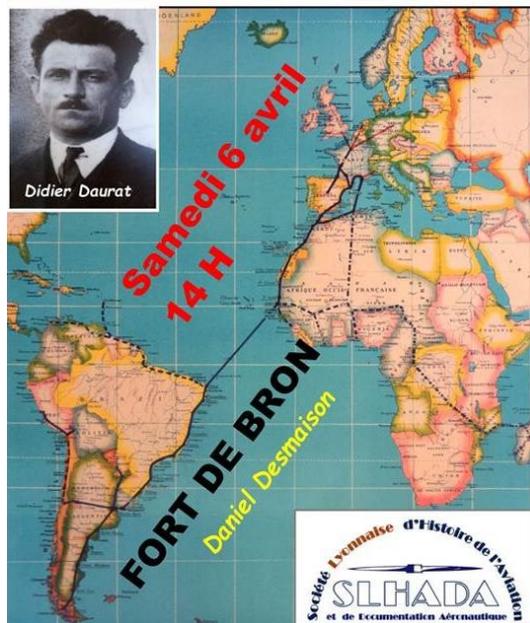
par Daniel Desmaison

LA FIN DE L'AÉROPOSTALE - FATALITE ?

Loin du mythe, passion, politique et intérêts économiques n'ont jamais fait bon ménage !

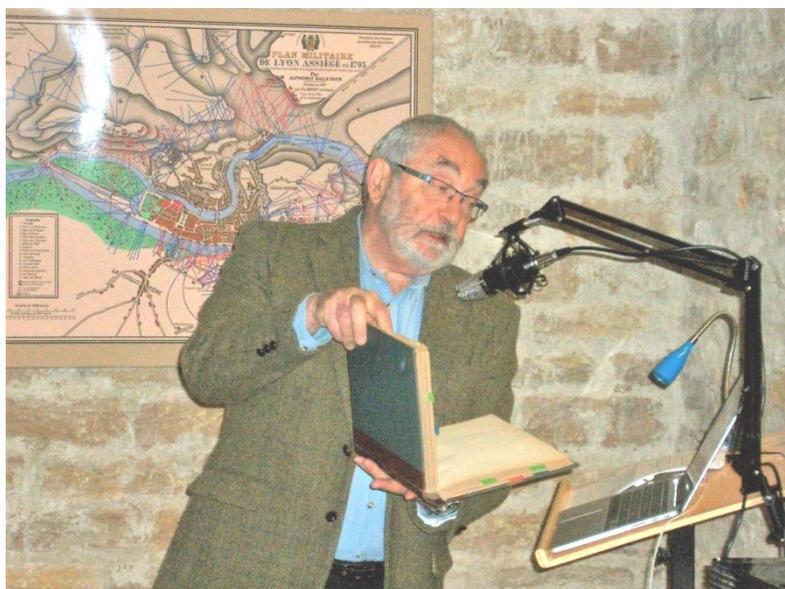


La fin des héros de L'AÉROPOSTALE



Présentation de Mr Desmaison venant de Bordeaux, par notre Président.

Formation : Maîtrise d'histoire moderne avec une carrière professionnelle : AIR-FRANCE « CARGO » ;
aucun rapport ? Si ! dans une brocante, pour trois petits sous, il acquiert le « RAPPORT DU COMITE DE DIRECTION DE L'AÉROPOSTALE daté de 1932 », à nouveau dans la tourmente.
Voilà qui réveille l'historien qui se consacre à l'aspect économique et politique, non aux pilotes devenus notre référence.



En effet, l'Aéropostale a été une grande aventure humaine et commerciale. Des pilotes (Jean Mermoz, Antoine de St Exupéry, Henri Guillaumet) des chefs d'entreprise (Didier Daurat, Pierre-Georges Latécoère), des financiers (Marcel Bouilloux-Laffont) s'y sont illustrés.

De 1918 à 1931, amener le courrier et les hommes de la France à la pointe de l'Amérique du Sud demanda compétences, courage et finances. La concurrence internationale était rude, la finance internationale en crise et le monde politique français timoré. La liquidation financière interviendra le 31 mars 1931 .



Donc, en complément du travail de recherche de « l'ami Desmaison », un petit retour sur le passé :



*« J'ai refait tous nos calculs : notre idée est irréalisable ;
il ne nous reste qu'une chose à faire : la réaliser »*

Ainsi parlait Pierre-Georges LATECOERE, lorsque le 11 novembre 1918, il déposait les statuts de la CEMA ,
« COMPAGNIE Espagne –Maroc- Algérie » .

Le projet retint l'intérêt des « Pouvoirs Publics » puisque servant le souhait d'un rapprochement plus rapide avec nos « colonies »

L'entreprise s'avère effectivement difficile à faire vivre au quotidien ; les coûts sont exorbitants la fiabilité nécessitant à la fois du personnel et du matériel en nombre conséquent, sans compter les moteurs qui consommaient autant d'huile que de carburant

Pierre-Georges LATECOERE rencontre parallèlement des difficultés personnelles d'ordre politique dues à son frère très marqué « extrême droite ».

De ce fait, bien que les lignes aériennes soient à l'époque soutenues à 80% par des perfusions gouvernementales, le gouvernement de Pierre LAVAL refuse le versement de la subvention supplémentaire votée par le parlement.

Pierre-Georges LATECOERE rencontre alors Marcel BOUILLOUX-LAFOND, industriel et financier auquel il confie ses tourments.

Le 11 avril 1927, Marcel BOUILLOUX-LAFOND acquiert 93% des parts de la CEMA qui prend alors la dénomination d'AEROPOSTALE



Se développent alors avec plus de régularité les lignes vers l'AFRIQUE et L'AMERIQUE DU SUD ;

1932 : La France, jusqu'alors un peu épargnée, est rattrapée par les effets du krach mondial de 1929.

Ne nous attardons pas sur la « valse des gouvernements de l'époque ».

Le taux de chômage de 3% monte en flèche à 13%, paramètre suffisant pour comprendre le contexte.

Pour assurer les lignes d'AFRIQUE, AMERIQUE DU NORD ET AMERIQUE DU SUD , l'AEROPOSTALE dispose alors de :

- 34 « Laté 25 » - plafond 6000 mètres
- 48 « Laté 26 » -vitesse de croisière 150 km/h.
- 29 « Laté 28 »



L'AEROPOSTALE attendait la dotation d'appareils « AVISO » à la fois plus performants et fiables dont l'état finançait le coût de la réalisation du prototype.

Las DECISION POLITIQUE DE BLOCAGE DES CREDITS !

D'où prise de mesures de gestion du personnel :

*avril 1930 : 1973 salariés

*avril 1932 : 1088 salariés

Le dépôt de bilan avec décision de poursuite d'activité est prononcé en avril 1931.

Nouvelles dispositions salariales :

*pas de réduction du nombre de pilotes

*par contre, les radio-nav' ne sont plus que 63 au lieu de 79.

Les éléments qui ont participé à la chute :

*Créance faveur BANCO do BRASIL : 51 millions de francs.

*Créances auprès de FOURNISSEURS 41 millions de francs. (carburant + huile)

*Créanciers obligataires : 160 millions de francs

Dans le même temps, pour les mêmes raisons que LATECOERE, Marcel BOUILLOUX-LAFOND est détesté .

Le règlement judiciaire de l'AEROPOSTALE intervient en 1933.

La fusion des entités du « groupe AEROPOSTALE » donne naissance à AIR-France.



De longue date, il est colporté que certains pilotes ont pris trop de risques, tant pour eux que leurs équipages ;

Henri GUILLAUMET était seul, échoué à 4500 mètres dans la Cordillère des Andes.

Seul, il s'est sauvé, a survécu et déclaré ; « *ce qui sauve, c'est de faire un pas, encore un pas, c'est ce même pas que l'on recommence* »

Un simple retour sur l'histoire, 100 ans après le début du rêve de LATECOERE donne un meilleur éclairage :

« LE COURRIER DOIT PASSER » (Didier Daurat)

« LA MYSTIQUE DU COURRIER »



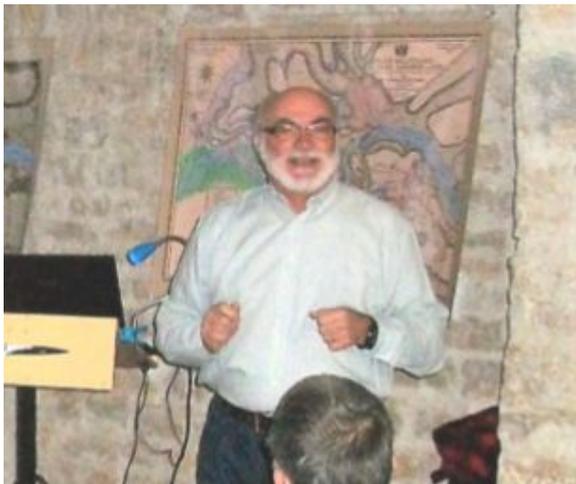
Les deux tomes du roman « A l'ombre des étoiles » écrit par Daniel Desmaison et qu'il a offerts pour notre bibliothèque.

Et notre vice-président Pierre Lussignol en profite également pour signaler la sortie du nouveau N°40 du Tableau de Bord



samedi 18 mai : *Conférence*

L'EVOLUTION DU CAMOUFLAGE DES AERONEFS MILITAIRES FRANCAIS de 1914 à 2019



une conférence de Christian Bellet

Du mimétisme animal au camouflage des avions ...tel pourrait être le sous-titre. Les avions de combat tour à tour prédateurs ou proies se fondent avec l'environnement, et cela dès les débuts de l'aviation . Se confondre avec le sol, selon les lieux et les saisons, avec le ciel de jour et de nuit, la technique a évolué selon les époques et de nouvelles adaptations apparaissent.

Pierre Lussignol

Rien avant 1914, mais dès le début du 1er conflit mondial.

-de 1914 à 1919 :

*dans un premier temps, marquages de provenance chromatique de couleur voyante
origine du choix : les militaires des années antérieures aimaient surveiller leurs troupes, et les rendaient donc voyantes.

*puis deux escadrilles ont été "camouflées" avec utilisation de la couleur de la toile pour un moindre repérage. Extension à l'utilisation d'un vernis aluminium pour cause moins visible et plus protecteur pour la toile.

***1915** : Guirand De Scevola : Précurseur, canonier à Toul, peignait ses canons, dans le même objectif. Rencontre le Pt Poincaré pour validation de sa proposition et orientation immédiate avec adoption par le Ministère de la Guerre en février

Principe retenu : l'intrados beaucoup plus clair pour confusion avec le ciel et l'extrados plus sombre pour confusion avec le sol.

Le "camouflage" se répand y compris aux hydravions en 1916/1917 avec par contre la nécessité de renforcement du fond de coque, cause algues et corrosion marine.

Puis la tendance vient au "cubisme" en intégrant la figure au front et l'objet à son environnement.
OBJECTIF : créer la confusion chez les observateurs : en France, une peinture baptisée "Boche".

Régine Selosse

Suivi du résumé de notre conférencier :

L'aviation militaire naissante s'est trouvée , dès le début de la 1^{er} guerre mondiale, confrontée aux problèmes de repérages de ses aéronefs par ceux de l'adversaire.

C'est grâce à Guirand De Scevola, initialement peintre et canonnier, désireux de dissimuler nos pièces d'artillerie, que l'idée du camouflage par peinture des éléments prit forme. Après validation par les plus hautes autorités de l'Etat et de la hiérarchie militaire, une équipe est formée sous sa direction le 12/02/1915. Son effectif de 30 hommes au départ s'élèvera à 3000 en 1918 ! Elle travaille pendant toute la durée de la guerre au camouflage « actif » (leurres, décors) et « passif » (peinture) ; c'est ce dernier qui nous intéresse.

**MODELE ORIGINAL EXPOSE AU MUSEE
DE L'AIR ET DE L'ESPACE / 1917**



1915:Le MORANE L du pilote LACROUZE est camouflé...par GUIRAND DE SCEVOLA



Plusieurs essais sont menés incluant le cubisme dont l'objectif est d'amener à la confusion des formes, mais qui ne sera pas retenu, et l'application de revêtement par taches et par zones afin de rechercher la meilleure homochromie possible. (1)

Là, l'influence des peintres , dont ceux du Moulin de la Galette à Montmartre, se fait sentir et on croise dans l'équipe Dunoyer de Ségonzac, Roger de la Fresnaie ou encore Henri Bouchard et bien d'autres... Le « camouflage » de l'extrados des avions français tend à les confondre avec l'environnement terrestre tandis que celui de l'intrados amène la confusion avec le ciel. Ce principe va rester valable jusqu'à la fin du siècle.

La période 1919-1938 voit s'établir une simplification par un revêtement uni pour l'extrados (souvent vert « kaki ») et gris-bleuté ou gris clair pour l'intrados. L'Aéronautique Navale applique sur ses aéronefs de Métropole les couleurs gris-bleu foncé sur l'extrados et gris clair ou blanc sur l'intrados. A noter le blanc intégral pour les hydravions et avions d'Outre mer , comme en Indochine. Cette situation va évoluer après les « accords » de Munich (29 et 30/09/1938), car un nouveau conflit apparaît inéluctable. La France traversant une période troublée, cela n'est pas sans conséquences sur l'organisation et la production des avions pour la récente Armée de l'Air (1934) et l'Aéronavale. La directive n°1422 du 6/12/1938 fixe la conduite à tenir en terme de camouflage mais on observe certaines originalités.. La « drôle de guerre » se terminant et mettant en évidence des carences dans tous les domaines, le camouflage évolue en 1940 et doit comporter 3 teintes pour l'extrados et la carlingue et 1 teinte pour l'intrados. En revanche, aucun « patron » officiel n'existant contrairement à l'usage dans la R.A.F. , ces teintes sont souvent réparties différemment, en fonction des disponibilités et de l'urgence générale, autant par les constructeurs qu'en parcs. Chacun essayant de faire « le mieux possible », les avions sont revêtus pour un résultat alliant l'efficacité à une certaine esthétique, le caractère Français trouvant là une occasion de s'exprimer...

LA BATAILLE DE FRANCE:MAI/JUIN 1940: BLOCH 151 et 152



LES F.A.F.L. en ANGLETERRE...aux couleurs R.A.F.



L'issue de cette bataille est connue et le renouveau , en Afrique et en Grande Bretagne voit s'installer sur les ailes de nos avions les schémas et couleurs en usage chez nos Alliés pourvoyant à notre rééquipement : gris et vert sur extradors et gris clair sur intrados en Europe (Spitfire, Halifax) ; type « désert » ocre et brun sur extradors et bleu ciel sur intrados en Afrique (P40, Hurricane, Blenheim). A noter que le matériel d'origine américaine portera de plus en plus les couleurs « U.S. » vert uni et gris (P39,P47) . Ces teintes resteront valables jusqu'à la fin de la guerre mais seront de moins en moins appliquées , le camouflage étant moins nécessaire.

1945/54: l'INDOCHINE, l'ARMEE de l'AIR, de TERRE et l'AERONAUTIQUE NAVALE MELENT LEURS COULEURS..



La guerre d'Indochine voit la couleur bleu-sombre dominer, avec une nuance pour les matériels fournis par les U.S.A. (F8F Bearcat et PRIVATER), les F6F Hellcat étant déjà traités par l'Aéronavale. Le vert uni reste de mise sur les premiers hélicoptères et les avions légers de l'Armée de Terre (Hiller S 55, S 51, Morane « Criquet ») On observe une unité équipée de A26 noirs, cette couleur revêtant aussi l'intrados des C 47 opérant à Dien Bien Phu notamment, mais dans ce cas, peut-on encore parler de camouflage ?

La guerre d'Algérie voit le camouflage régresser , excepté pour les aéronefs de la récente A.L.A.T. (créée en 1954) et de l'Aéronavale, toujours revêtus respectivement de vert et de bleu tandis qu'en Métropole les « jets » et les avions de transport restent couleur « aluminium » pour la plupart. A quelques exceptions près, les hélicoptères sont : vert uni et bleu uni pour l'ALAT et la Marine. (S55, S58, HSS, Alouette II)

Mais la fin des années 60 ainsi que les décennies suivantes, ne voient pas disparaître totalement les camouflages, en témoignent les S.M.B.2 des 10° et 12° escadres de chasse, les aéronefs engagés en OPEX comme à Djibouti et en Afrique centrale (Noratlas, Jaguar, Mirage F1 ,Alouette III, Puma) et les avions de l'Aéronautique Navale. Le panel de couleurs s'étend du type « désert » : chocolat/sable, au vert et gris européen (RF84F, Mirage IIIR), et aux variantes de bleu et gris clair pour la Marine.

Les avions de l'A.L.A.T....



« L'AERONAVALE » des années 60 à aujourd'hui...



Cette dernière expérimente différentes répartitions de ces couleurs (Neptune, Alizé, Etendard) On voit également un bleu particulier recouvrir certains avions de l'Armée de l'Air (Mirage F1) avec des taches gris clair (Mirage 2000).

NEPTUNE CHANGE DE COULEUR..



VARIATIONS SUR UN THEME: LE TRANSALL



Cette situation perdure jusqu'à l'aube du XXI^e siècle mais le concept de furtivité, en l'occurrence « passive » va apporter une certaine uniformisation du revêtement par la composition spéciale qui le caractérise, et sa couleur grise. Ainsi, la gamme des Rafale (Armée de l'air et Marine), les avions de transport (Transall, Casa, Atlas A400), les hélicoptères (Fennec, Super Puma, Caracal), les ravitailleurs et même les drones rejoignent la grande famille des avions d'arme Américains et Européens désormais gris « basse visibilité ».

On note toutefois la recherche de l'homochromie idéale de la part de l' A.L.A.T pour laquelle se fonde le mieux possible dans le décors naturel reste une condition nécessaire à la réussite de ses missions.

A LA RECHERCHE DE L' HOMOCHROMIE



SI L'ARMEE DE TERRE « JOUE » HOMOCHROMIE...



UN SYSTÈME D'AVENIR...FURTIF?



Si le présent ne montre que « quelques nuances de gris » pour cause de furtivité passive recherchée, ne peut-on pas imaginer une furtivité « active » rendant parfaitement indétectable les aéronefs, permettant alors le retour des couleurs, à l'instar des capacités animales de mimétisme, inégalées à ce jour ?

LE GRIS S'EST INSTALLÉ: FURTIVITÉ ET ÉCONOMIE OBLIGENT...



Christian Bellet

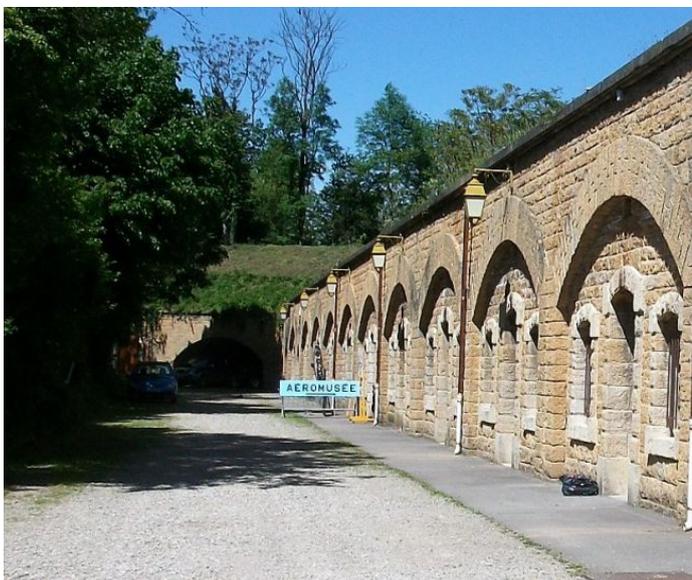
6 – 9- 14- 27 et 28 mai :

Passage des élèves pour la visite de l'Aéromusée et conférence.

Les visites d'enfants sont organisées par la mairie de Bron dans le cadre du devoir de mémoire , démarche commencée en 2018 pour le centenaire de l'armistice.



Elles concernent les élèves de CM2 des groupes scolaires de Bron, les élèves de la chorale du collège **Théodore Monod** de Bron et ceux affiliés à **USEP-Rhône** (Union Sportive de l'Enseignement Primaire).



Le calendrier (11/4 -2/5 -6/5 -7/5- 15/5 -27/5- 28/5) a permis, en partenariat avec l'association du Fort qui organisait ses propres visites, de recevoir, par groupes de 10 à 12, en deux séances le matin et deux l'après-midi et leur présenter le patrimoine aéronautique local soit sous forme de visite de l'Aéromusée soit sous forme de conférence .

Conférence sur
«L'histoire de
aéroport de Bron
de 1910 à nos jours »
par Pierre Lussignol



Tableau groupant la plupart des questions

Le quizz proposé par la SLHADA dont les réponses se trouvent dans l'Aéromusée a suscité l'intérêt des enfants.



Les 3 meilleures réponses devraient être récompensées par un baptême de l'air aimablement proposé par nos amis de l'ACGL le samedi 8 juin .

Cet accueil des élèves de Bron nécessite chaque jour au moins 4 intervenants, mais c'est un investissement « rentable » car en plus des enfants ce sont aussi les parents qui découvrent la richesse du patrimoine aéronautique de leur ville.

Merci donc à Pierre Biard, Louis Gitchenko, Yves Laurençot, Pierre Lussignol et Jacques Baillet qui ont assuré cette tâche

*Passage des élèves au
Quartier Général Frère*



Une restitution publique du travail fait par les enfants est organisée le vendredi 14 juin à 18 H au Fort .

Présence extérieure

dimanche 5 mai : Lyon

Eglise Saint Bonaventure

et Place Bellecour

Comme tous les ans, l'URAA organise brillamment, tradition oblige, voici maintenant 60 ans, **l'Hommage aux aviateurs de la Région Auvergne Rhône-Alpes**, avec son Président le Général Alain Pérollaz ; le vice-Président Jacques Baillet ; le Secrétaire général Paul Guers ; et le maître de cérémonie Gérard Blanchard.



Tout commence au centre de Lyon par une messe avec porte-drapeaux à Saint-Bonaventure suivi de la cérémonie Place Bellecour face à la statue de St-Exupéry pour y honorer deux personnalités régionales de l'aviation.

Cette année il a été retenu
Marie Marvingt née Aurillac

et **Antoine Poidebard** né à Lyon.



Parmi les personnalités présentes :
La représentante du Maire de Lyon,
Yves Meunier conseiller régional
représentant Laurent Wauquiez,
la Base du Mont Verdun,
les présidents des Associations
Aéronautiques Régionales,
Mr Minodier et son épouse,
le Général Marc

En plus des fonctions à l'URAA de
Jacques Baillet et de Paul Guers,
quatre membres SLHADA étaient
présents, dont Pierre Biard en tant
que porte-drapeau pour la RAFA.



du haut de leur rocher, Saint Ex et son petit Prince, n'ont pas
manqué d'apprécier ces deux évocations.





Evocation de la vie d'**Antoine Poidebard**

par Jacques Baillet

(voir aussi le Tableau de Bord N°7)



Evocation de la vie de **Marie Marvingt** par Madame Raymonde Pfeiffer, pilote monitrice IFR, ancienne de Transair

(voir aussi le TB 38 « L'aviation sanitaire » ainsi que le cahier de l'Association Françaises des Femmes Pilotes)



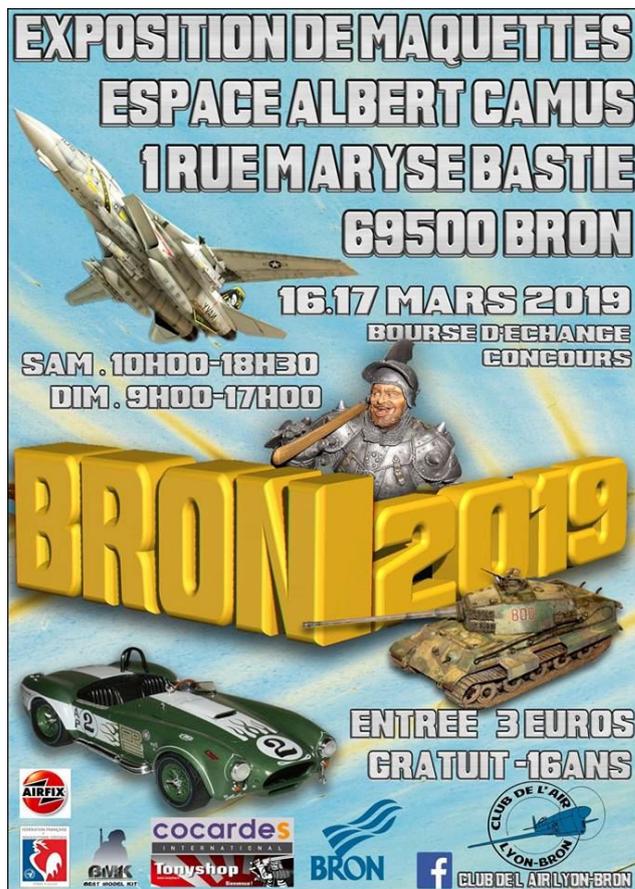
Parmi les porte-drapeaux,

Mr Devornique Président ANORAA et Mr Bennier Président ANSORAA

Puis à deux pas, direction le restaurant « l'Espace » pour continuer ce beau « voyage aéronautique »

Nos Stands

- samedi et dimanche 16-17 mars :



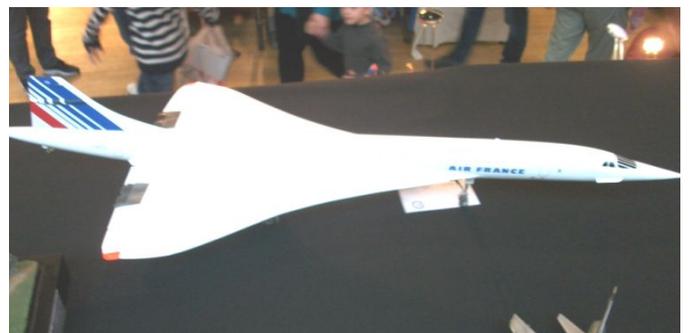
Comme tous les ans, Jacques Moulin, notre Secrétaire Général et Président du **Club de l'Air**, (ci-contre) nous accueille au sein de cette magnifique exposition qui réunit près de 200 exposants. Plusieurs membres SLHAD A ont tenu leur stand à ses côtés.

Le Stand exposait nos traditionnelles publications placées en « consultation ». Durant ces deux journées, nous avons enregistré plusieurs commandes qui témoignent de l'intérêt que portent les visiteurs à l'histoire de l'aviation locale.





Bien entendu le légendaire Concorde tenait la vedette pour le cinquantenaire de son premier vol, le 2 mars 1969.





Un peu d'exotisme sous les palmiers !



*sans oublier le fabuleux
hexamoteur hydravion Laté 631
au parcours mouvementé de 1942
à 1955.*

*et pour terminer, le
traditionnel éclatement de
la Patrouille de France
avec ses Magister*



Rencontres

- mercredi 30 janvier :

Mairie du 8^e

« *Présentation des Vœux*

Exposition

et conférence »



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 ; Michel Bennier, Président ANSORA Rhône et Loire ; Jean Ricci, Président FNAME OPEX Rhône, ont présenté leurs Vœux pour cette nouvelle année.



M.Bennier

J.Ricci

A.Devornique



Puis Claude Thollon Pomerol, notre collègue et président du musée Pégoud à Montferrat a mis un point final (du moins peut-on le penser) à sa série de conférences sur le rôle de l'aviation en 1914-1918. Son exposé, magistral une fois de plus, a parfaitement montré l'évolution de l'arme aérienne française pendant le conflit, sur le plan tactique, armement, puissance et production industrielle.

A l'issue de cette cérémonie des vœux, honorée par la présence du colonel commandant la BA 942, la dégustation de la galette a permis les échanges entre les nombreux participants. Une fois de plus l'accueil est parfait de la part de la mairie du 8 ème.

(Pierre Lussignol)

1942 , LA PREMIERE FUSEE FRANCAISE A COMBURANTS LIQUIDES TESTEE AU FORT DE VANCIA



Le 25 janvier 2019 des membres de la SLHADA, du Musée d'Histoire Militaire de Lyon et du Fort de Bron parcouraient le fort de Vancia. En plus de l'intérêt architectural et historique, ils étaient attirés par le fait que ce lieu avait servi de terrain d'essais, durant l'été 1942, à la première fusée française à combustibles liquides, au nez et à la barbe de l'occupant.

Quelles traces restaient de ces expériences ?

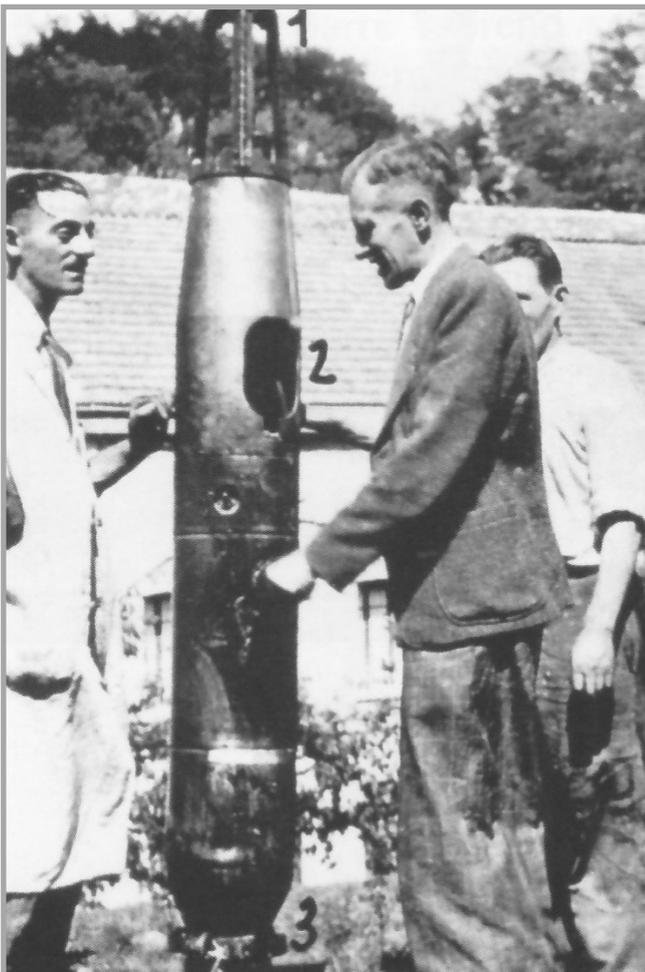
LE BANC D'ESSAI

Nous l' avons trouvé dans le fossé Nord sous forme de 2 cavités maçonnées, l'une rectangulaire de 6 x 3 mètres environ, profonde de 2 mètres, l'autre circulaire de 3 mètres de diamètre et de profondeur.

Quel était leur utilité ?

Sans doute évacuer les gaz émis par la tuyère, car les expériences de lancement au camp du Larzac, les 15 novembre 1941, 17 et 18 mars 1942 n'avaient pas été concluantes à cause d'un fort échauffement .

Les 6 et 23 juillet, 12 août et 24 septembre 1942, la fusée ne décolla à aucun des 4 essais. Ce n'était pas l'objet. Solidement arrimée elle brûla de 1 à 10 secondes son mélange d'éther de pétrole et d'oxygène liquide procurant une poussée de 600 à 800 kilogrammes .



Jean-Jacques Barré (blouse blanche) et son équipe devant la fusée pendant l'été 1942 et ce qu'il reste du banc d'essai au cours de l'hiver 2018-2019 .

JEAN-JACQUES BARRE

JJ.Barré tient sans doute sa vocation à une conférence de Robert-Esnault Pelleterie sur les voyages interplanétaires à laquelle il assiste en 1927 alors qu'il est officier d'artillerie. Elle lui inspire un projet d'« etheronef » qu'il voulait baptiser du nom de « Maris Stella ».

Leur collaboration s'établira dans le cadre d'un contrat avec le ministère de la Guerre pour la réalisation d'une fusée devant atteindre 100 kilomètres d'altitude.

JJ Barré sera témoin, dans le laboratoire de R.Esnault-Pelleterie à Boulogne-sur-Seine de l'explosion qui emporta l'extrémité de 4 doigts à ce dernier. Cela le dissuadera d'utiliser le tétranitrométhane trop volatil .



LA NAISSANCE DE L'EA 41

A partir de 1933, à la Commission des Poudres, à Versailles, JJ Barré travaille sur un obus-fusée pour la DCA aux propergols à base de peroxyde d'azote.

D'un calibre de 240 il pourrait atteindre 100 kilomètres de portée, soit le double d'un obus classique.

L'invasion de mai 1940 interrompt ses recherches. La section Technique de l'Artillerie repliée à Lyon entre dans la clandestinité sous le nom de Service Central des Marchés et de Surveillance des Approvisionnements.

Sa mission reste de mettre au point cette fusée .

Une commande de 22 engins autopropulsés (d'où le nom de EA) lui est passé par l'Etat le 2 juillet 1941 . Les essais au camp du Larzac du 15 novembre 1941 et des 17 et 18 mars 1942 furent des échecs . Il fallait un banc d'essais.

Ce sera le fort de Vancia.



TIRS de L'EA 41 A TOULON

LA RENARDIERE

Une campagne de tir pouvait alors être envisagée . Une prospection fut engagée en AFN , dans le sud oranais, mais le débarquement du 8 novembre 1942 mit fin au projet.

Il faudra attendre le 15 mars 1945 pour que la première fusée française à propergols liquide soit lancée. Ce sera à Toulon au polygone de la Renardière, avec l'aide de la Marine Nationale et de la Sagem .

Les quatre premiers tirs sont des échecs, le cinquième tir, le 6 juillet 1945 sera à demi réussi car la combustion ne dura que 7,5 secondes au lieu de 13. Il fut estimé que la distance de 60 kilomètres avait été parcourue.

2 engins tirés le 18 juillet ne parviendront pas à décoller. Le dernier sera testé au point fixe, avec succès, au Mont-Valérien.



LES DEBOIRES D'EOLE

A partir du 22 août 1945, JJ Barré passera un contrat avec la Sagem pour la mise au point d'un nouvel engin devant transporter 300 kilogrammes à au moins 500 kilomètres. Ce sera l'EA 1946 très vite rebaptisée EOLE

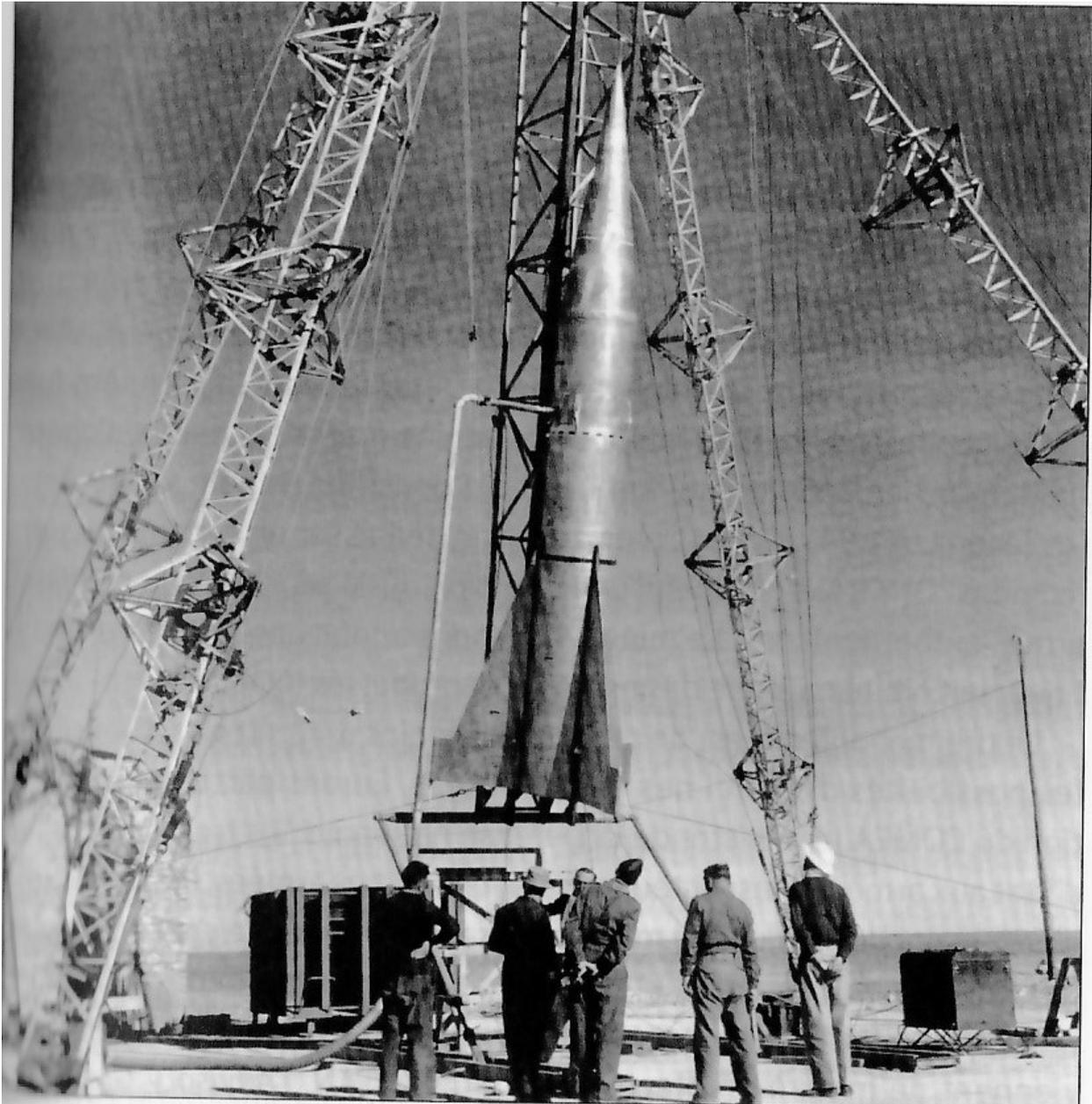
(Engin Oxygène Liquide et Ether)

Le premier essai au banc eu lieu le 4 février 1949 au LRBA à Vernon (Eure). Ce sera un succès.

Le suivant, le 6 janvier 1950, conduisit à une explosion violente à la 34^{ème} seconde. JJ Barré remplace l'éther de pétrole par l'alcool éthylique (comme sur la V2).

Les premiers essais peuvent commencer. Ils auront lieu au Centre d'Essais d'Engins Spéciaux (CEES) d'Hammaguir (Sahara)

Le 22 novembre c'est l'échec au bout de 7 secondes suite à une rupture d'empennage. Le 24 novembre, même résultat et mêmes causes:



LA CONTRIBUTION DE JEAN-JACQUES BARRE A L'EUROPE SPATIALE

J.J.Barré ne se remettra pas de ses échecs et abandonnera la recherche. Eole laissera la place à Véronique développée par le LRBA . Ce sera le début de la lignée qui aboutira à Ariane en passant par Vesta et Diamant.

JJ Barré aura « essuyé les plâtres », travaillant dans la clandestinité puis isolément et avec peu de crédits . Dans tous les pays, à ses débuts, la science des fusées a connu beaucoup d'échecs. JJ Barré n'aura pas tiré tout le profit possible de l'expérience allemande. Ses successeurs seront des agences gouvernementales et de grandes entreprises travaillant en coopération et faisant appel aux savants allemands transfuges .

J.J.Barré essayait sa petite fusée avec sa maigre équipe dans les fossés du fort de Vancia alors que Von Braun disposait à Pennemünde d'une pléthore de savants et d'une main d'œuvre abondante de prisonniers pour mettre au point les armes transmanche puis transatlantique du 3^{ème} Reich.

Il n'en a que plus de mérite . Une part de paternité lui revient dans la réussite française et européenne pour l'accès à l'espace..



UNE REALISATION DANS LA CLANDESTINITE

JJ Barré commença ses travaux dès la fin 1940 au fond d'une cour de la Croix-Rousse. Son service sous la direction du colonel Dubouloz fabriquait émetteurs, armes et bombes pour Résistance .

JJ Barré réussit à transmettre à Londres les microfilms des plans de sa fusée car les alliés cherchaient à identifier la menace que représentaient les armes nouvelles du 3^{ème} Reich .

A l'été 1944 Dubouloz fut arrêté par la Gestapo mais réussit à convaincre ses geôliers que l'étude de son bureau était tout à fait farfelue.

L'un de ses collaborateurs, le colonel Gentil n'aura pas cette chance puisqu'il sera déporté à Dora où il décèdera. Triste coïncidence, Dora-Mittelwerk était le camp qui fournissait la main d'œuvre pour construire les « armes de représailles » dans une usine souterraine !

EA 41 au musée de l'Air et de l'Espace du Bourget devant une ATEF Monica, fusée-sonde à 3 étages mise au point dix ans plus tard

DOCUMENTATION

- « Les débuts de la recherche spatiale française »
Edite—2007– ouvrage collectif
- « Les premiers pas de l'aventure spatiale française »
L'officine – 2015 – Jean-Louis Moineau
- « L'aventure spatiale française »
Nouveau Monde— 2015 – Philippe Varnoteaux
- « Jean-Jacques Barré pionnier français des fusées
et de l'aéronautique »
SEP 1993– Jacques Villain
- Site eurospace.free.fr

REMERCIEMENTS POUR LA VISITE DU FORT

- les élus chargés du patrimoine de Rilleux et Vancia
- Jean-François Lièremont des associations «Vauban»
et « Limonest-Patrimoine »

Pierre LUSSIGNOL - SLHADA-MHML février 2019

des V1 à LYON et VILLEURBANNE !

V1 rocket propaganda leaflet

Ces engins de sinistre mémoire ont-ils hanté
les cieux lyonnais et villeurbannais?

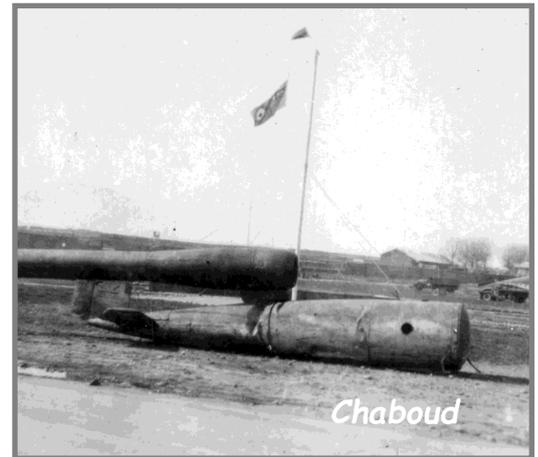
Si le bruit caractéristique du pulsoréacteur qui les propulsait a été entendu, et leur silhouette aperçue dans l'est lyonnais, ce fut dans un tout autre cadre.

La France comme ses alliés, au lendemain de la guerre, s'est hâtée d'acquérir la technologie allemande et a mis au point des engins très proches du modèle d'origine.

Une partie de cette histoire s'est déroulée à Bron, Satolas et Villeurbanne

ESSAIS DE PULSOREACTEURS A BRON PUIS SATOLAS

Après la Libération, Bron servit de terrain d'essai à plusieurs avancées technologiques allemandes, en particulier, le Dornier 335 à hélices tractives et propulsives . Ce fut le cas également de la V1 essayée en statique.
Le bruit émis surtout en nocturne effraya le voisinage.
Il fallut transférer les installations à Satolas.



LA CONSTRUCTION DU 5501 A L'ARSENAL DE VILLEURBANNE

C'est le bureau d'étude de l'Arsenal de l'Aéronautiques de Villacoublay, entreprise d'état qui fait fabriquer à l'Arsenal de Villeurbanne l'engin-cible ARS 5501.

Cette usine installée en juin 1940 a déjà l'expérience de la fabrication des avion, à haute technologie, en particulier le VB 10 à hélices contra rotatives.

Avec la transformation de l'Arsenal en SFECMAS (Société Française de Construction de Matériels Aéronautiques Spéciaux) le 31 décembre 1952, l'engin portera le nom de CT 10.

Entré en service en 1952 il sera construit à près de 500 exemplaires et exporté.

Il se différencie de la V1 par sa taille plus petite, ses 2 fusées d'appoint pour le lancement, sa double dérive et son rôle de cible et non plus de bombe.

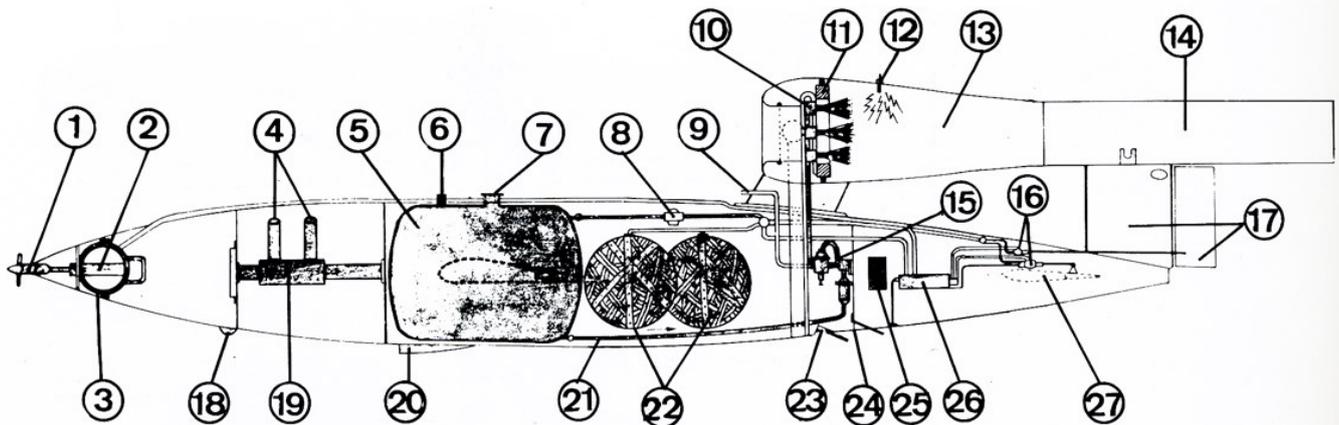


UN ETRANGE MOTEUR A REACTION : LE PULSO-REACTEUR

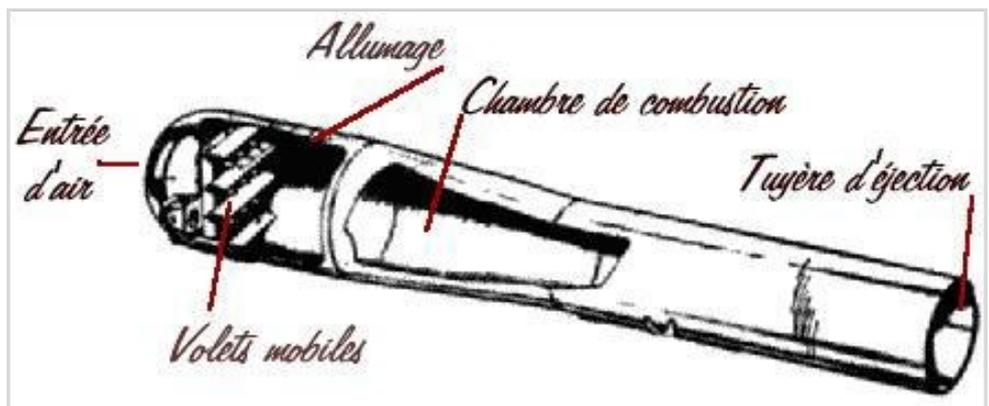
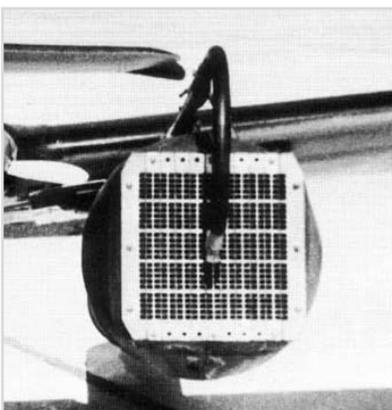
Le corps de la bombe était surmonté d'un «tuyau de poêle», le pulso-réacteur. L'air aspiré à l'entrée du tuyau était brûlé avec du kérosène et s'échappait par l'arrière pour fournir la poussée. Un système de clapets s'ouvrant et se fermant 45 fois par secondes sur l'Argus AS O14 de la V1 assurait la fermeture de l'entrée de la chambre de combustion.

C'est ce cycle d'explosions qui fournissait le bruit caractéristique valant au V1 le surnom de « buzz bomb » ou « doodlebug » (hanneton)

Cette technique a été rapidement supplantée par le réacteur, plus compliqué mais plus souple d'emploi et beaucoup moins bruyant. L'usage se limite de nos jours au modélisme.



1) Loch - 2) Contact de percussion - 3) Compas magnétique - 4) Fusées de mise à feu de l'explosive - 5) Réservoir de Carburant - 6) Bouchon de remplissage - 7) T de manœuvre et levage - 8) Vanne de régularisation - 9) Tube de venturi - 10) Injecteur de carburant - 11) Valve à volets - 12) Bougie d'allumage - 13) Chambre de combustion - 14) Tuyère d'éjection - 15) Groupe d'alimentation en carburant - 16) Servomoteur pneumatique de commande de gouvernail - 17) Dérive et gouverne de direction - 18) Inverseur de mise à feu en cas d'atterrissage sur le ventre - 19) Fusée principale de mise à feu de l'explosif - 20) Sabot de guidage pour le lancement - 21) Alimentation en carburant - 22) Réservoirs d'Air comprimé frétés - 23) Fixation du chariot de lancement - 24) Filtre à carburant - 25) Compteur contrôleur de débit - 26) Gyroscopes et commande d'altitude - 27) Gouvernail de profondeur.





slhada

Le CT 10 expérimenté sur Léo 45 pour lui donner de la vitesse ou en usage opérationnel sur rampe avec des accélérateurs à poudre.



avimag

AUTRES DERIVES DU V1



Pierre LUSSIGNOL- mars 2019

Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation et de Documentation Aéronautique
Musée d'Histoire Militaire de Lyon et de sa région

Les hangars allemands du type "Mistral" de Bron

Jean Claude MATHEVET

De novembre 1942 jusqu'à à l'été 1944, les Allemands vont procéder à de très nombreux travaux d'infrastructure de manière à faire de la base de Bron, une plateforme stratégique pour la Luftwaffe : allongement de la piste, création de chemins de roulement et surtout édification à l'est de la piste, de plus de vingt hangars et alvéoles de protection pour avions.

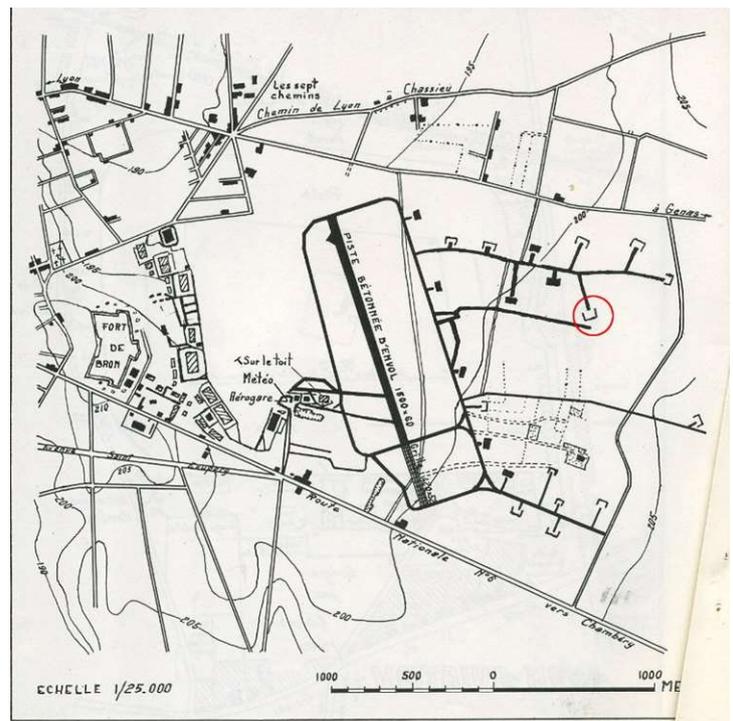


Les hangars ont rapidement disparu peu après la guerre, emportant avec eux une partie de leur histoire de construction et d'utilisation. Seules ont subsisté pendant un certain temps des alvéoles de stationnement avec murs de protection (une reste visible aujourd'hui).

Hangar sur le terrain de Bron avec mur de protection arrière.
Coll. JC Mathevet



Implantation générale des hangars (en noir) et des alvéoles de protection (en grisé). La seule alvéole visible (cerclée sur le croquis), est située maintenant sur une petite bande de terrain, encore libre, entre Eurexpo et Chassieu.



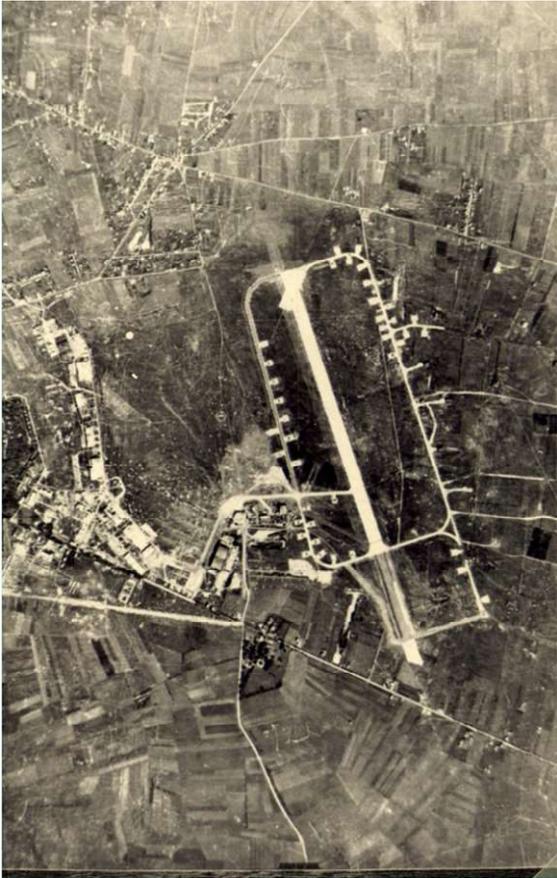


Photo aérienne de 1945 – Partie Est de la piste, maintenant occupée par Eurexpo.

*La piste en 1945 - Dès la capture du terrain en septembre 1944, les Américains ont prolongé la piste dans sa partie sud, au moyen de grilles perforées (prolongation bien visible sur la photo de gauche). Ils ont également aménagé toute la partie ouest de celle-ci : chemins de roulement et zones de stationnement.
Coll. SLHADA*



Septembre 1944 - L'épave d'un JU 86 dans une alvéole protégée.

Coll. JC Mathevet

Les hangars "Mistral" de la Montagne Noire

Une récente visite du terrain de La Montagne Noire, et la comparaison de photos, nous a permis de comprendre une partie de l'histoire de ces fameux hangars de Bron.



En effet, deux hangars "Mistral" sont toujours implantés sur le terrain de vol à voile de La Montagne Noire. L'un d'eux abrite le très intéressant "Musée de l'Aviation légère". Ces deux hangars sont les seuls de ce type qui existent encore en France. Ils ont été affectés à ce Centre en 1947 après avoir été récupérés sur un ancien aérodrome occupé par la Luftwaffe durant la guerre (info confirmée par le Président actuel du Musée de l'Aviation légère, M. Gabolde ; il nous a d'ailleurs donné de très intéressantes informations sur ces hangars).

Ces deux hangars sont inscrits "Monuments historiques" depuis qu'en 2009, l'aérodrome dans son ensemble (pistes – les deux hangars – l'ancienne cantine et l'atelier) a été classé.

L'architecture des hangars "Mistral" est du type Philibert Delorme – né à Lyon en 1510 – époque de la Renaissance où le bois de grande section et de grande longueur était rare. Dans toutes les grandes villes du monde, de nombreux bâtiments de grandes dimensions en forme de carènes renversées, ont été construits selon le principe de Delorme (voir sur Internet: "Œuvres de Philibert Delorme")



*Remontage du "Mistral" ex allemand à La Montagne Noire
Photo : Site APPARAT*



Hangar "Mistral" non terminé à Bron

Entre les deux guerres, l'industrie allemande a repris le concept de cette invention française, et de nombreuses entreprises allemandes se sont spécialisées dans la fabrication à grande échelle des matériaux nécessaires.



Détail de la charpente – "Mistral" de La Montagne Noire

Ce concept permettait en effet de réaliser très rapidement et à moindre coût, des charpentes tout à fait typiques (comme le montrent les photos de comparaison) et particulièrement solides. Elles étaient formées de planches courtes et cintrées, assemblées par des chevilles et des clous, et reliées au sommet par une clef de voute.

Durant la Seconde Guerre mondiale, les Allemands ont installé en France sur les aérodromes qu'ils occupaient, de très nombreux hangars de ce type. Les matériaux nécessaires étaient amenés d'Allemagne par wagons de chemin de fer. Le montage était très rapide ; chaque arceau assemblé sur le sol, était ensuite redressé. Certains hangars étaient protégés par des murets latéraux.

A la fin de la guerre, ces hangars, s'ils n'avaient pas été bombardés, ont été laissés sur place; il y en avait sur la plupart des bases aériennes. Plusieurs ont été récupérés par les services officiels français pour être affectés aux aéro-clubs renaissants, comme à Corbas par exemple et à La Montagne Noire.

L'étude fine des photos permet de dire que les hangars construits par les Allemands à partir de 1942/1943 à l'est de la piste de Bron, étaient du type "Mistral".

Mais deux questions restent encore sans réponse :

- le terme "Mistral" était-il utilisé par les Allemands, ou est-ce un vocable créé après-guerre ?
- d'autre part, les Allemands ont-ils utilisé ce type de hangar entre les deux guerres, en Allemagne?

Le hangar "Mistral" de Corbas

Emmanuel Large a écrit dans son ouvrage consacré à l'Aéro-Club du Rhône et du Sud-Est "100 ans d'aéronautique lyonnaise" :

"...La section aménage également le terrain de Corbas en 1949 grâce à l'appui et au financement du préfet de région M. Massenet, pionnier du vol à voile et créateur du matériel Avia. et du conseiller général M. Charret Thomassi, ainsi que du maire de Corbas M. Jocteur. Le groupe est ainsi doté de deux hangars : un hangar Venot construit neuf et un ancien hangar militaire type "Mistral" pour les dix planeurs alloués par l'Etat.

Ce dernier hangar fut malheureusement détruit le samedi 23 janvier 1965, suite à un dramatique accident. Le crash d'un T 33 de l'Armée de l'Air sur le hangar "Mistral" a entraîné la mort du pilote et causé la destruction au sein de la section : 5 avions, 6 planeurs, 2 voitures et les remorques"



Coll. André Monet

1950 – Le terrain de Corbas – Au premier plan, le hangar "Venot" toujours en place aujourd'hui, et le hangar "Mistral".



23 janvier 1965 – Après l'accident...

Coll. André Monet

Pour conclure cette petite étude, il serait intéressant de savoir où était installé ce hangar avant d'être affecté à Corbas ? N'était-il pas un des fameux hangars de Bron ?...

PHILATELIE

Un exploit oublié

Christian Bellet

Il y a tout juste 100 ans, le **14 juin 1919**, un exploit sans précédent était réalisé : le 1^{er} vol transatlantique de TERRE NEUVE jusqu'aux confins de l'Europe, en Irlande, par John ALCOCK et Arthur BROWN.

L'avion était un VICKERS « VIMY » équipé de 2 moteurs de 360 cv chacun,

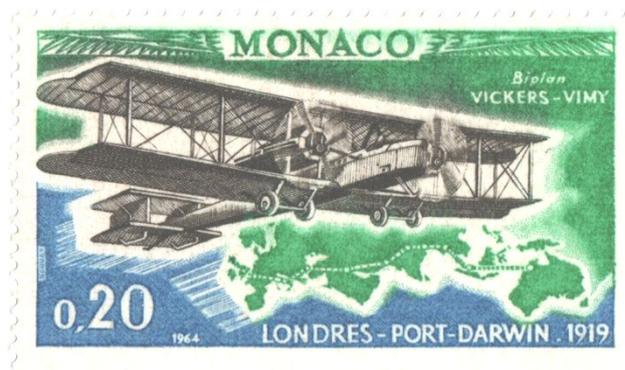
Avec 3900 litres d'essence à bord...

La traversée fut tout sauf calme, les niveaux de vol variant du ras des vagues à 3200 mètres ! La glace s'accumulant dangereusement a dû être enlevée par BROWN, multipliant les sorties sur les ailes en plein vol !

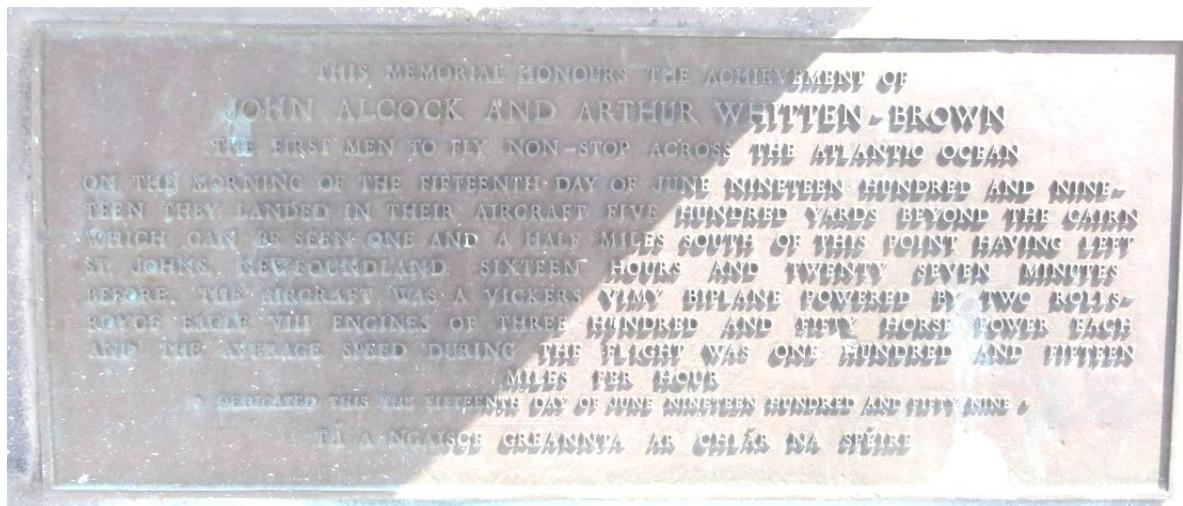
Enfin, au bout de 3040 km parcourus en 15h.57, le vol s'acheva dans un marécage du CONNEMARA à CLIFDEN, heureusement sans dommage corporel pour l'équipage.

Celui-ci fut reçu et élevé au rang de chevalier de l'Empire Britannique par le Roi GEORGES V, et invité dans de nombreuses capitales, après remise du prix offert par le Daily Mail. Cela se passait bien avant la traversée de LINDBERGH, parti il est vrai de New York, qui éclipsa quelque peu cette « première ».

Il serait injuste de ne pas s'en souvenir mais la philatélie nous laisse fort à propos ses témoignages.



En souvenir du voyage en Irlande en juin 2017, Bernard Large et Pierre Lussignol au monument d'Alcock et Brown, en forme d'aile d'avion, marquant l'endroit de leur atterrissage forcé et risqué.





André BESSON

9 janvier 1932

7 mai 2019

André Besson vient de nous quitter. Ses funérailles ont eu lieu en l'église ND de Lourdes à Bron ce lundi 13 mai à 10 H .Le cercueil était recouvert du drapeau tricolore et un coussin supportait ses décorations. André avait eu un passé de combattant et de professionnel de l'aéronautique.

Son premier contact avec l'aviation remonte aux bombardements accompagnant le débarquement en Provence . Les P 47 américains avaient mitraillé son village natal , la Javie, dans le département que l'on appelle maintenant les Alpes-de-Haute-Provence . Cela n'empêcha pas-ou au contraire favorisa sa vocation militaire en Indochine , et aéronautique car il poursuivit dans l'aviation commerciale plus particulièrement à l'escale Air France de l'aéroport Saint-Exupéry, Ces grandes lignes de sa vie furent évoquées par l'un de ses anciens collègues.

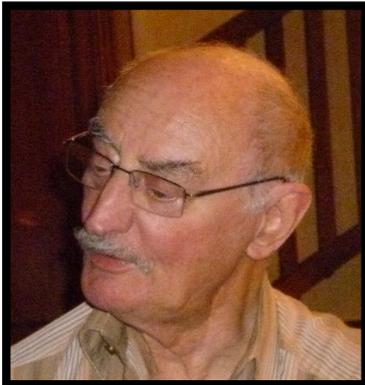
Il participa à la vie de la SLHADA où il s'est particulièrement remarqué par son amabilité.

André passa ses dernières années dans l'EHPAD « Les Landiers » à Bron .

La SLHADA présente ses condoléances à son épouse et à son fils .

Jean Pellegrin

Par Yves Laurençot



Selon la formule consacrée « au moment de boucler ce numéro » il nous faut remanier un tant soit peu la mise en page pour rendre hommage à notre ami Jean Pellegrin qui nous a quittés le 28 mai 2019 à l'âge de 85 ans et après trois années de vie bien difficile.

Jean était né à La Faurie dans les Hautes Alpes de parents Postiers. Mais lui avait souhaité embrasser l'autre branche des PTT et entrer dans la partie télécommunications. C'est là que je l'ai connu à Lyon lorsque j'y suis arrivé en janvier 1963. C'était un pur technicien. Il était le champion du dépannage de l'indépannable. Il me disait « avant de sortir les appareils de mesure et les oscilloscopes, tu regardes et tu sens ». C'était un excellent conseil que j'ai suivi jusqu'à l'avènement des circuits imprimés et des puces.

Très vite, comme nous étions célibataires, il est devenu un bon copain puis un ami. En 1968 il s'est marié avec Denise qui avait une amie, laquelle est devenue mon épouse. C'est dire à quel point nous étions liés.

Lorsque j'ai pris mon adhésion à la SLHADA fin 1996 il s'est montré intéressé et a souhaité nous rejoindre. Pas spécialement porté sur l'Aviation, il s'intéressait surtout aux moteurs et aux armements. Il a été néanmoins d'une grande fidélité à nos réunions mensuelles ainsi qu'un des usagers les plus importants de la bibliothèque.

Jean Pellegrin a été incinéré lundi 3 juin au cimetière de la Guillotière à Lyon 8eme
La SLHADA présente à son épouse, son fils et ses petits-enfants, ses sincères condoléances.

Jean-Guy Estienne

Jean-Guy Estienne nous a également quittés à la fin de ce mois de mai. Cet ancien agent commercial à Air-France a fait une carrière qui l'a mené dans de nombreux pays. Adhérent de la Slhada pendant quelques années, il nous avait fait une conférence sur ses activités. Par ailleurs, il a alimenté pendant quelques temps une rubrique sur l'aviation commerciale dans le Tableau de Bord. Par ailleurs, il nous avait prêté un film en 16mm sur la maintenance chez A.F qui a été projeté lors d'une réunion.

La SLHADA présente ses condoléances à sa famille.

Insolites

Tiré du FANA . C'est aussi un clin d'œil à notre regretté fondateur Serge Blandin dont la famille a bien voulu nous remettre l'abondante documentation qu'il avait accumulée, notamment sur les « carpetbaggers ».

Immatriculation à lire sans tenir compte de l'espacement

Piper 25-235 «Pawnee» C vu à Bron (Photo Marc Rostaing, via Serge Blandin).



— 3 —

Cet avion construit à partir d'une échelle a volé...mal et surtout, le constructeur d'échelles n'a pas voulu que son matériel soit associé à un accident !

Ce curieux assemblage est pendu au plafond du hangar « Mistral » du Musée d'Aviation Légère de la Montagne Noire

(31250-REVE)



(Pierre Lussignol)

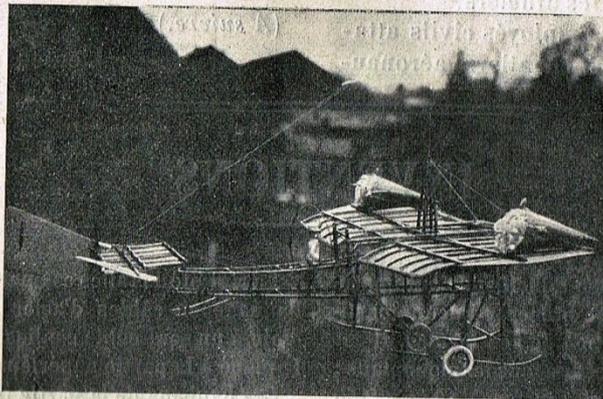
Tiré de la Revue Aérienne du 15 janvier 1910 : l'idée d'un parachute qui sauve un appareil était déjà dans l'air... !

Ce système de stabilisation peut s'adapter à tous les appareils monoplans et réduirait, je crois, les dangers de chute à néant par une construction solide et une grande souplesse dans les commandes.

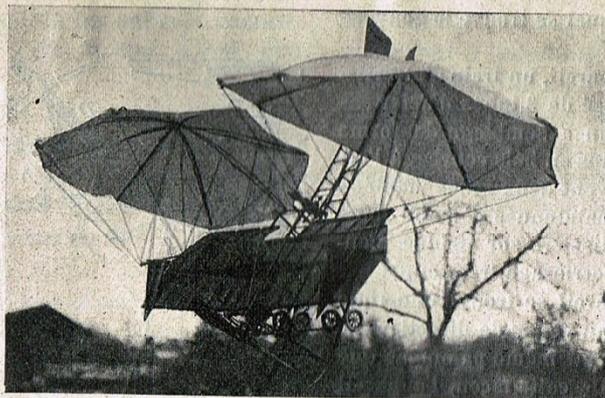
S. NOLLET.

Un nouveau parachute pour aéroplanes. — Un lecteur nous communique, avec les deux

à la pointe du cône par une petite broche. Le parachute introduit convenablement, cordages devant, et les bords retroussés de 25 %, est retenu à l'intérieur par une pièce métallique à charnière, attachée elle-même à l'extrémité de la petite broche. Les broches des cônes sont déclanchées par *un quart de tour* d'une unique manette, les parachutes étant rejetés au dehors vivement, les bords retroussés feraient poche



L'appareil muni de son parachute.



L'aéroplane tombe doucement, son parachute déployé.

photographies ci-contre, la description de son parachute d'un principe nouveau et très original :

Deux cônes lance-parachutes sont appliqués, pointes en avant le plus loin possible du centre de l'aéroplane et l'orifice légèrement en dehors ; de chaque côté des cônes, deux oreilles de prolongement retiennent un câble extensible à volonté ; celui-ci est tendu à l'intérieur et retenu

d'ouverture instantanément et quel que soit le sens de chute même sens dessus dessous.

Le système est simple, étudié et perfectionné, construit par MM. les ingénieurs-construc-teurs, il devrait donner de bons résultats. L'aviateur dont l'appareil en serait muni aurait une branche de salut sous la main, car un coup de poing sur une manette le sauverait de la mort.

(Pierre Lussignol)

Départ pour le safari !

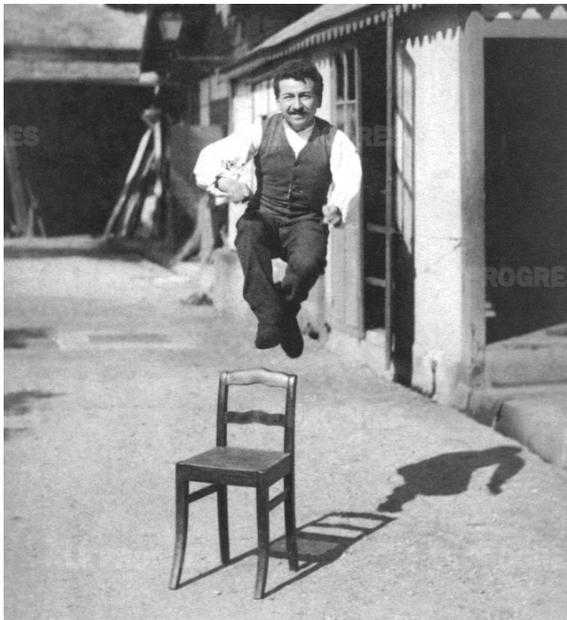


L-18C n° 18-1507/AIF, de l'ES.ALAT, accidenté à Saillagousse, en mars 1961 (photo Bernard Charmetant).



un Piper accidenté peut-être en Afrique, car en effet, il y a de ça !

Depuis les premiers instantanés de Louis Lumière à Lyon en 1888,
l'on n'a pas fait mieux... !



On recherche un
volontaire pour
enlever la cale.



(Yves Boël)

Une belle famille nombreuse... !



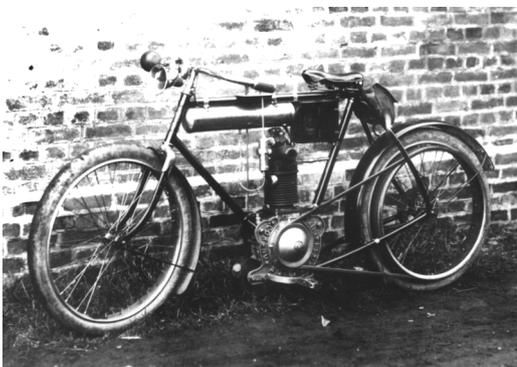
3 - Les treize enfants Cornu.

Paul (1881-1944) est le premier (à droite) de cette fratrie. Suivent Joseph (1882-1949), Marie (1884-1944), Jean (1886-1958), Jacques (1888-1914), Maurice (1889-1980), Geneviève (1890-1944), Henri (1892-1914), Charles (1893-1972), Louis (1894-1936), Marguerite (1895-1986), Antoinette (1897-1980) et Antoine (1899-1965).

A Lisieux, la famille de **Paul CORNU**
au grand complet.

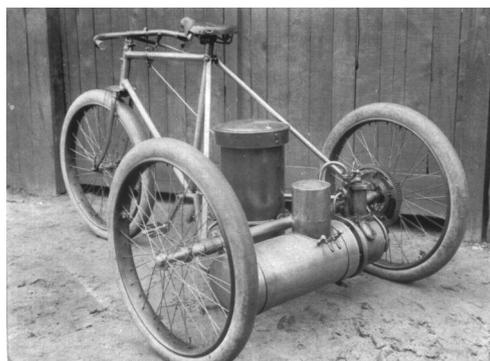
Brillant inventeur dans différents domaines, dont un
hélicoptère à rotors en tandem.

Il disparaît en 1944 à 62 ans
sous les bombardements alliés.



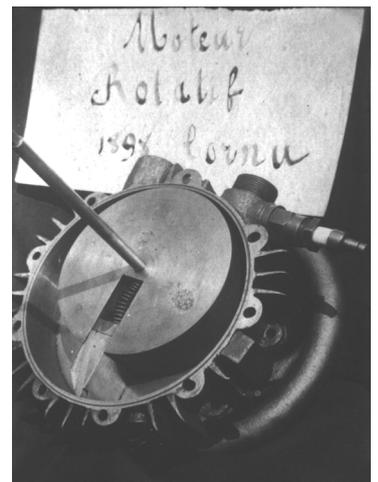
véломoteur

(Yves Boël)



tricyle à moteur

Moteur rotatif



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 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