

SLHADA

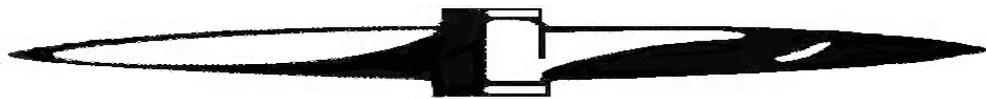


Tableau de Bord

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

N°43
Septembre
2021



En nocturne, un Nord 262 d'Air-Inter sur le tarmac de l'aérogare de 1959

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

Pour plus de renseignements : contact@slhada.fr



EDITORIAL



Le précédent éditorial du Tableau de Bord n° 42, publié en juin 2020, affichait un optimisme prudent, à une époque où le vaccin anti-Covid 19 n'était pas encore d'actualité.

Les conséquences mondiales, humaines et économiques de la pandémie, ont déclenché un marathon scientifique ayant abouti à la mise au point de plusieurs vaccins et à une campagne de vaccination dont les effets, encore limités sur le plan démographique, sont contrariés par l'apparition de plusieurs variants dont la virulence infectieuse nous impose le respect des gestes barrières dans la durée, malgré la levée de l'état d'urgence sanitaire, le 1er juillet 2021.

Cette situation nouvelle nous permettra de reprendre nos activités associatives à compter du mois de septembre 2021, en particulier le cycle des conférences mensuelles, le Forum des Associations, les JEP et les journées artisanales au Fort de Bron.

Par ailleurs, le Général Julien SABENE, Commandant du Centre d'Etudes Stratégiques Aérospatiales (CESA) nous a invités, le 26 mai 2021, à la diligence de M. Bernard TRIBLE (EALC), à la journée des vingt-deux associations aéronautiques accréditées Défense, organisée à l'Ecole Militaire et nous a présenté la Réserve Citoyenne du Patrimoine, dirigée conjointement par le Général SABENE et par Monsieur Max ARMANET, ancien secrétaire général du Musée de l'Air. Le Général SABENE nous a informés, d'une part de l'implication de l'Armée de l'Air et de l'Espace, des ministères de la Culture et de l'Education Nationale dans la valorisation du patrimoine aéronautique, d'autre part de la procédure d'accréditation « Défense » en cours pour la SLHADA et une autre association, permettant d'obtenir la cession ou la mise à disposition de matériels aéronautiques réformés. Cette réunion avait aussi pour objectif, grâce à la création d'un site web, de dresser la cartographie des associations de sauvegarde du patrimoine aéronautique et de les rapprocher afin de créer une synergie associative.

La création de cette Réserve Citoyenne Patrimoniale permettra peut-être à la SLHADA de concrétiser ses demandes réitérées mais restées sans suite depuis plusieurs années, de cession ou de mise à disposition de matériels aéronautiques réformés et d'enrichir notre aéromusée.

Elle témoigne, enfin, d'une prise de conscience de l'Etat que le patrimoine structurant de la troisième dimension du XXe siècle est constitutif de l'identité française et qu'elle est un outil de rayonnement car l'aviation, à la pointe de la modernité, a toujours été l'ADN de l'innovation.

Avec l'espoir et le plaisir de vous retrouver nombreuses et nombreux en septembre prochain, après avoir passé un bel été, certes masqués, mais avec la liberté recouvrée.

Le Président Jacques BAILLET

Sommaire

p3	Editorial	
p4	Sommaire	
p5	Activités internes	- CA et Conférence : « Souvenirs tragiques de l'aviation militaire dans la région
p6-7		- Journées Européennes du Patrimoine
p8-10		- Réception des EAJ de la DA 278 d'Ambérieu
p11-15		
p16-18	Présence extérieure	- compte-rendu de l'URAA
p19-27	Histoire aéronautique	- De Gaulle et les avions utilisés
p28		- De Gaulle sur le Progrès
p29		- De Gaulle vu par Joseph de Joux
p30-41	Histoire aéronautique régionale	- Aviateurs Résistants lyonnais
p42-43		- Collision de deux Amiot
p44-45		- Avions-skis à Chamonix
p46-47		-Neige sur l'aérogare de Bron
p48		-encore la neige
p49		- les Piaggio à Bron
p50-53	Histoire Aéronautique nationale	- Porte-avions « Béarn » au large de Beyrouth, <i>(suite aux photos du père de Pierre Valet)</i>
P54-61		- Amiot 350 vu par les peintres <i>(P.Lussignol)</i>
p62-65	Biographie	-Chuck Yeager : le dernier envol <i>(Christian Bellet)</i>
p66		-quizz
p67	Philatélie	-Chuck Yeager «
p68-70	In Mémoriam	-Dominique Brultey
p71-72		-René Billotet
p73-74	Insolites	

Activités intérieures

samedi 12 septembre 2020 :

Conférence

Souvenirs tragiques
sur l'histoire de l'aviation
militaire dans la Région

par Christophe Aubert



La première conférence de la rentrée s'est effectuée dans le contexte des gestes barrières (masque, lavage des mains, espace des participants en nombre limité), mais c'était surtout le plaisir des adhérents de se retrouver après de longs mois d'isolement.

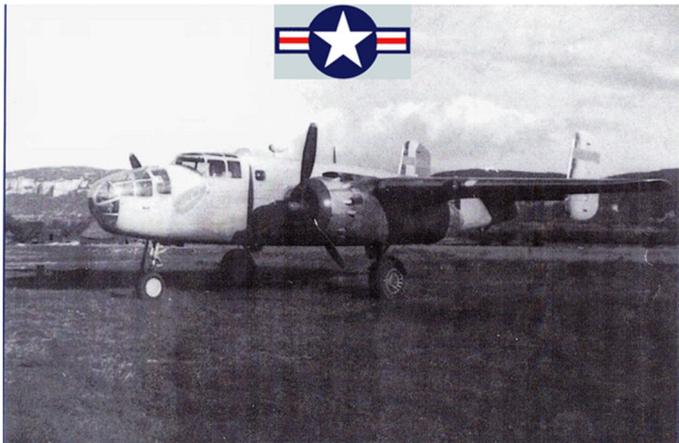
Mr Aubert a pu présenter sa conférence en toute quiétude avec force documents photographiques et vidéos mettant l'accent sur le souvenir tragique de ces militaires disparus.



Ma passion d'inventeur aéronautique militaire, m'a permis de découvrir ou plutôt devrais-je dire redécouvrir les destins tragiques de ces jeunes pilotes dans notre région.

Le 02 juillet 1944, un De Havilland Mosquito Mk 98 'chasseur de nuit' tombe sur les hauteurs de **BOURG SAINT CHRISTOPHE** dans l'Ain. Un véhicule de type 'Möbelwagen' équipé d'une tourelle 'DCA' stationne à proximité du village de LA BOISSE, effectue un tir d'opportunité et touche l'avion de la RAF dans le moteur gauche. Le pilote le pose sur le ventre et se réfugie dans le village de FARAMANS. Son navigateur est retrouvé sans vie à côté de l'épave.

Le 11 septembre 1944, à la suite d'un premier transfert pour le 27th Fighter Bomber Group entre SALON DE PROVENCE et la base provisoire de LOYETTES, un North American B25 Mitchell, avec à son bord trois membres d'équipage et douze passagers, se crash sur la petite **chapelle de Notre Dame de la Salette** au-dessus du village de **LEYRIEU**. Les circonstances de ce drame sont dues à une météo exécrable et une panne moteur, ne laissant aucune chance de survie à tous ces jeunes américains.



North American B25 D Mitchell



25 ans plus tard, **le 06 novembre 1969**, trois CF 104 Starfighter des forces aériennes canadiennes en mission pour l'OTAN, survolent le village de LEYRIEU. Un des avions heurte le **mont Annoisin** suite à une panne de son réacteur. Le pilote entame la procédure d'éjection trop tardivement, il perd la vie.



Lockheed CF 104 Starfighter



Le 13 juin 1967, deux Mirages III E s'entraînent au combat rapproché en percée aveugle. L'un des avions amorce une manœuvre d'attaque très agressive à basse altitude et percute le mont d'Argironne qui surplombe le village de **VILLEBOIS** dans l'Ain. Le pilote n'a pas le temps de s'éjecter...



... beaucoup d'épaves sont encore à découvrir dans notre région. Continuons à maintenir la mémoire de ses jeunes hommes qui ont disparus aux commandes de leurs avions légendaires.



Plaque commémorative à la chapelle de Leyrieu

samedi 19 et dimanche 20 septembre 2020 :

Journées Européennes du Patrimoine

Juste avant le pont pour accéder à l'entrée du Fort, il suffit de suivre la flèche et le parcours obligatoire se présentera à vous en se terminant au musée de la SLHADA où vous serez accueillis par ses animateurs.



Que cela soit la première visite, comme la énième, Il y a toujours des choses à découvrir !

Nous arrivons pour ces deux après-midi à un passage de 424 visiteurs.

Ci-joint quelques nouveautés exposées dans nos trois salles dont chacune d'elles représentent une époque de l'aviation. Elles sont tenues de main de maître par notre conservateur Pierre Biard .





Tête de sioux peinte sur le fuselage du Nieuport XI de Harold Buckley WILLIS Unité aéronautique N 124


LAFAYETTE





1^{er} mars – 18 août 1917

**La tête de sioux est l'emblème officiel de l'escadrille La Fayette
elle est née en 1916 lors de l'arrivée des volontaires américains**

LES ESCADRILLES AIR JEUNESSE



La SLHADA et l'Association du Fort de Bron ont reçu, les 03 et 10 octobre derniers à la demande du Commandant du Détachement Air 278 d'Ambérieu-en-Bugey et en particulier, du Lieutenant-Colonel Thierry PILOT, deux groupes de vingt jeunes gens des Escadrilles Air Jeunesse, organisation inspirée du modèle britannique « Royal Air Force

Air Cadets »

Cette visite s'inscrivait dans un parcours commençant par une année de préparation au Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA), puis d'une seconde année axée sur la préparation militaire, préalable à l'intégration d'un cursus de réserviste.

Reçus en tenue d'équipiers, ces deux groupes de jeunes gens ont, alternativement, visité le Fort de Bron, puis l'aéromusée et une présentation de l'Histoire de l'aviation, brondillante et lyonnaise, leur a été proposée au sein de la salle Séré de Rivières.

Une photographie de groupe a ponctué cette visite et le numéro 42 du Tableau de Bord de juin 2020 a été remis à tous les participants. Les remerciements du Lieutenant-Colonel PILOT témoignent de l'indice de satisfaction de cette réception (cf. pièce jointe).

Les EAJ incarnent un projet soutenu par le Général d'Armée aérienne Philippe LAVIGNE, Chef d'état-major de l'Armée de l'Air et de l'Espace : *« un sujet qui me tient à cœur : la connexion entre l'Armée de l'Air et la jeunesse, comme je l'avais inscrit dans mon « plan de vol ». Elles ont pour but, sans se substituer à d'autres dispositifs existants, de développer les liens avec la jeunesse à travers l'aéronautique, les valeurs de l'aviation, son histoire et ses traditions »*.

Un projet lancé en juillet 2019, dont la mise en œuvre a été confiée au Centre d'Etudes Réserves et Partenariats de l'Armée de l'Air (CERPA). Huit escadrilles ont ainsi été créées : Salon-de-Provence, Evreux, Luxeuil, Nancy, Saintes, Dijon, Lyon-Ambérieu, Toulouse et bientôt une neuvième à Amiens, toutes soutenues par une base aérienne située à proximité.

Les EAJ prévoient un parcours entre 12 et 25 ans, encadré par des militaires d'active ou des réservistes selon un programme national en cours de développement.

Le programme comporte un tronc commun composé d'histoire (devoir de mémoire, cérémonies), des traditions de l'Armée de l'air, d'activités sportives et de cohésion ainsi que de modules de leadership avec, comme fil d'Ariane, l'aéronautique.

Ce programme, compatible avec le Service National Universel (SNU) dans ses trois phases (1 – période de cohésion 2 – projet professionnel – 3 – module leadership), est dispensé les mercredis, au cours de plusieurs week-ends, voire pendant les congés scolaires et vise à une prise de conscience de la force d'un engagement, pour soi-même et pour les autres, outre les valeurs morales qui le sous-tendent.

L'extension du dispositif susvisé à tous les sites Air est envisagée pour 2022 en portant, en deux ans, l'effectif des EAJ à 600 jeunes équipiers.

Il convient de préciser que les EAJ s'inspirent du modèle britannique de la « Royal Air Force Air Cadets » créé en 1929 et composé de 1000 escadrons de jeunes gens répartis sur l'ensemble du territoire britannique, qui assurent la moitié des recrutements de la RAF, dont un « CEMAA » britannique sur deux sort de leurs rangs depuis 1941. Plus de 180000 jeunes gens composent ainsi le programme de « Cadets » au Royaume Uni, toutes armées confondues.

Jacques BAILLET

Président de la SLHADA

Juillet 2021

Sources : Air Actualités mars 2020



samedi 3 et 10 octobre 2020 :

*Réception des Escadrilles Air Jeunesse
du DA 278 d'Ambérieu*



Une partie des EAJ reçue par notre Président Jacques Baillet (second à gauche)
avant la visite de notre Aéromusée



Le vice-président Pierre Lussignol
prêt pour une conférence de présentation



Le responsable de l'Aéromusée Pierre Biard
présentant ses pièces aux regards intéressés des jeunes



Les EAJ très à l'écoute de notre Président

Le dernier Tableau de Bord récemment paru remis à tous les visiteurs



.Nous publions le courrier que nous a adressé le Lt Cl Thierry Pitot à l'issue de la visite.

Messieurs,

Je crois pouvoir dire que notre visite au sein de vos associations a marqué les esprits de nos jeunes qui, manifestement, auraient souhaiter prolonger la découverte de ces lieux et entendre d'autres histoires de M. Pierre Biard.

Nous vous sommes tous reconnaissants de votre accueil et de l'enthousiasme que vous nous avez réservés lors de cet après-midi. Je ne doute pas de l'effet à venir sur nos jeunes, samedi prochain, et suis certain qu'ils seront ravis de ces découvertes.

Comme j'ai pu le mentionner, les activités réservées à nos jeunes équipiers EAJ s'appuient sur la formation BIA la 1ère année, mais visent également à développer les liens avec d'autres jeunes au travers de l'aéronautique, des valeurs de l'aviateur, de son histoire et de ses traditions. Recherchant des activités pour éventuellement initier un camp d'été en juillet 2021, je serais tenté de vous proposer d'explorer quelques activités que nous pourrions mener sur votre site que ce soit des recherches historiques ou découvrir quelques pages de l'histoire de l'aéronautique lyonnaise et son évolution. Je reviendrai vers vous pour traiter ces sujets.

Au nom de tous ceux qui accompagnent notre escadrille, je vous remercie pour votre engagement et votre contribution à notre égard.

A titre personnel, j'ai pu apprécier la lecture de votre bulletin d'informations du mois de juin.

Cordiales salutations aéronautiques.

Lieutenant-colonel® Thierry PILOT
Officier de réserve adjoint
Réfèrent Escadrille Air Jeunesse (EAJ)
Détachement Air 278
Avenue du Colonel Chambonnet
01508 AMBERIEU-EN-BUGEY Cedex





UNION REGIONALE DES ASSOCIATIONS AERONAUTIQUES (URAA)



Association créée le 24 février 1958 et refondée le 22 mai 2004.

AEA, AEMA, Aeronavale RA, AALAT, ANCA, ANORAA, ANSORAA, Aéroclubs CRA01, EALC, Comité Pégoud, RAFA, SLHADA, Vieilles Tiges. Ailes brisées(associée)

Siège social : Maison Ferber 14 rue du capitaine Ferber 69300 Caluire et Cuire

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE

Vendredi 23 octobre 2020

Compte rendu



1. Membres présents:

**Gca(2S) Alain Perrollaz, Président de l'URAA
Jacques Baillet, Vice-Président URAA et Pdt SLHADA
Paul Guers-Neyraud, VP/secrétaire général URAA**

Membres représentés :

**Gérard Blanchard, trésorier et délégué régional AEA
Roland Minodier (ex.Pdt URAA et Délégué ASAF)
Mr. François Pelletier, Pdt des Vieilles Tiges
Emmanuel Garre Pdt Cra 01
Claude Thollon Pomerol Pdt Comité Pégoud/Montferrat
Michel Bennier, Président ANSORAA Rhône/Loire
Pierre Lussignol (ANORAA/SLHADA)
Bernard Tribble Pdt EALC
Pierre Biard (RAFA)**

Absents /excusés :

**Daniel Agulian (Pdt.Aema/Aea)
Gal.Jacques Marc (AEA),
Yves Boel, SLHADA ,rédac. « Tableau de Bord »,
Pierre Lussignol, SLHADA
Michel Guyotte trésorier des VT
Maurice Leibenguth (AALAT/Valence) JC.Mathevet (ANORAA)
André Monnet (ex Pdt.FFVV),**

2. Ouverture de l'Assemblée Générale par le Président.

Le Président Alain Perrollaz ouvre la séance à 11h00, souhaite la bienvenue aux participants dans cette salle « Frères Voisin » de l'historique Maison Ferber et donne lecture de l'ordre du jour. Il évoque la mémoire des défunts, en particulier celle de notre camarade Philippe Moreau (lt. Col..promo 56 EA) décédé le 8 octobre 2020 ; Guilhem Laurent (Col. Promo 54 EA) fondateur des « Chevaliers Rhône-

alpins » décédé le 9 mars 2020 et de Georges Chapiron (100 ans) de l'ANSORAA. Il propose une « minute de silence ».

Le Président constate la faible présence de membres du bureau et la bonne représentation des membres absents : le COVID a frappé....

Le président lit le message qu'il a envoyé au Gal. commandant le CDOA lui faisant part de son étonnement peiné devant « l'oubli » d'invitation de l'URAA, de la SLHADA, des Vieilles Tiges (groupement Saint-Exupéry) à l'inauguration de l'exposition Antoine de Saint-Exupéry à la Sucrière (présence du Gal. ABRIAL). Réponse très positive reçue : l'URAA sera systématiquement invitée dorénavant.

3. Il passe la parole au secrétaire-général Paul Guers-Neyraud qui rend compte des activités communiquées par :

-le pdt des Vieilles Tiges, François Pelletier a envoyé un compte-rendu complet par mail le 21 octobre

-Claude Thollon-Pomerol Président du comité-Pégoud évoque la célébration de la naissance de l'hydravion qui se tiendra sur le lac de Paladru (date à préciser) ainsi que le centenaire du transfert des cendres de Célestin Adolphe Pégoud, de Belfort au cimetière du Montparnasse.

-le président du CRA01 Emmanuel Grarre nous a fait part de sa vive inquiétude face au projet de taxation de l'essence-avion à l'initiative du comité de 150 citoyens consultés à l'Elysée dans le cadre du « plan Vert »....après les trois mois de sommeil de l'activité aéronautique, ce coup pourrait être fatal.

-SLHADA :réponse est donnée à la question de Pierre Lussignol sur les suites de la venue en 2019 de Pierre Marnotte, directeur de l'aéroport de Bron : « l'activité de l'aéroport a été divisée par deux, on fait le dos rond, le trafic des gros jets internationaux est le plus touché. La dénomination « Bron-Kimmerling » est en sommeil, Vinci joue pleinement son rôle d'actionnaire »

-le Président et le bureau de l'Aéroclub d'Annonay et de la vallée du Rhône (Mr Chailler, Sowinski, Madame Giangran) font part de la menace sur la suppression de l'aérodrome de St.Rambert d'Albon (projet exprimé par le Président de « Porte de Drôme-Ardèche »).Une association de défense A.U.2.A (copie ci-jointe) a été inscrite au JO le 07 mars 2020 (adhésion sympathisants gratuite).

-le secrétaire général rappelle la nécessité de faire éditer avec l'aide de la Région Auvergne Rhône-Alpes la brochure pérennisant la mémoire des 18 aviateurs régionaux honorés depuis 8 ans ; Ce document-référence aux couleurs de l'URAA et de l'AURA serait proposé en priorité aux collèges et lycées afin de faire connaître le riche patrimoine aéronautique de notre belle Région. Un message de félicitations à Etienne Blanc Vice-Pdt de l'AURA et nouveau sénateur du Rhône a reçu un accueil encourageant, une relance sera faite.

-communication d'un document « l'Aviation d'affaires sur l'aéroport de Bron » (45 pages avec photos) œuvre de Paul Mathevet et Michel Rejony.

-Michel Bennier, Pdt. ANSORAA a repoussé toutes les manifestations prévues à mi-2021, il rappelle le décès du centenaire Georges Chapiron.

Le rapport d'activité est adopté à l'unanimité.

4. Le Président donne lecture du rapport financier envoyé par le trésorier de l'URAA Gérard Blanchard, avec un solde positif. Merci à Gérard Blanchard pour sa collecte réussie des cotisations (45€) et subventions. Par ailleurs le bureau adresse ses félicitations au trésorier pour sa ténacité dans la récupération du compte URAA -Banque Postale (un grand merci aux responsables du CRA01 qui ont identifié le compte anciennement attribué à l'URGA dissoute).

Le solde positif s'établit à 562.30 € en attente de 1 491€ à venir du bureau postal de Bron.

Le rapport financier est adopté à l'unanimité.

5. La parole est donnée aux différents représentants des associations afin d'évoquer leurs activités et questions diverses :

-Le Pdt de l'ANSORAA, Michel Bennier évoque la célébration de Pélussin : cérémonie toujours très suivie par la famille Aéronautique et honorée de la présence de la famille du Cdt Bataille, leader des trois Mirage.

-Le président François Pelletier évoque les nombreuses actions nationales et régionales majoritairement commémoratives des VIEILLES TIGES. Il rappelle le repas chaque premier mercredi du mois au restaurant « le Chalut » Lyon 2^e, lorsque la pandémie le permettra.

-Jacques Baillet, Pdt de la SLHADA propose d'honorer l'exceptionnel et méconnu **Louis Mouillard**, né à Lyon en 1834, découvreur du « gauchissement » des ailes d'avion qui inspira les Frères Wright : observateur attentif des grands rapaces, il eut le premier la certitude du vol à ailes fixes. Son livre « l'Empire de l'air » fait référence.

Le Président propose d'honorer conjointement à Louis Mouillard, le grand pilote-Trappiste **Bernard Cordier**, né à Lyon en 1912, dont la carrière atypique et exaltante (pilote de chasse, la Syrie, la RAF, chef pilote sur Constellation à Air France, moine à Citeaux, missionnaire vingt ans au Zaire...) mériterait la réalisation d'un film d'aventures, il recommande la lecture autobiographique éditée par Lepeps .

La pandémie de la Covid 19 a annihilé les activités du monde associatif dont l'URAA. L'hommage annuel a donc été annulé et devrait être reporté en 2021 si la situation sanitaire s'améliore durablement. L'appel de cotisations a donc été différé. Les ailes Brisées très réactives au courrier du Président, avaient envoyé leur participation et ne devraient donc pas être sollicitées en 2021 ; seul leur soutien moral sera réclamé.

La question d'une démission d'un membre du Bureau en cours de mandat a soulevé des incohérences et illogismes des statuts. Le Vice-Président, juriste éminent, se propose de les amender ; une AGE en 2021 devrait donc être planifiée.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 12h20.



*Louis Mouillard
par Joseph de Joux*



Bernard Cordier

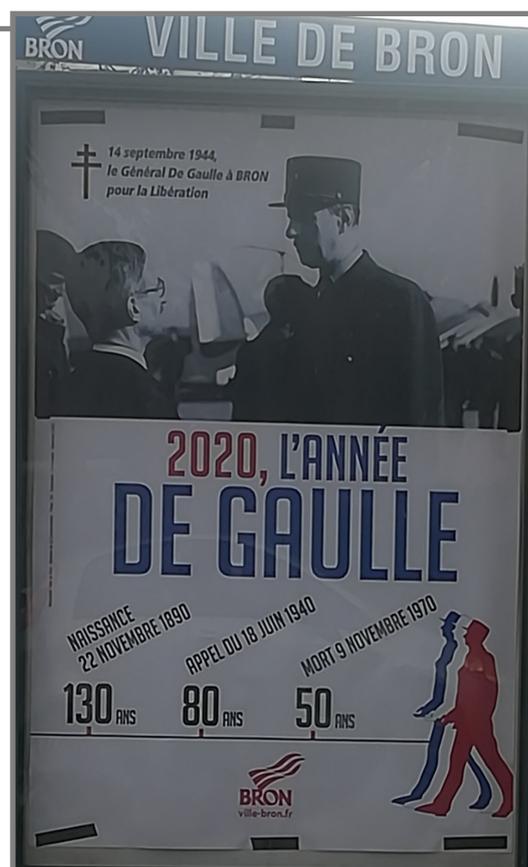
DE GAULLE et L'AVION

La municipalité de Bron a célébré en juin 2020 l'homme qui a tant marqué des époques récentes de la France .

La SLHADA se devait de le faire à sa manière en cherchant dans ses archives quels étaient les rapports du grand homme avec l'aviation.

Il ne s'agit pas de celle utilisée pour vaincre la force mécanique par une autre force mécanique, fut-elle aérienne -d'ailleurs ce stratège visionnaire avait peu mis en exergue le parti que pouvait tirer une armada terrestre d'un appui quasi instantané venu du ciel. Il s'agit plutôt de ces avions de liaison au rôle moins glorieux que les chasseurs et les bombardiers, mais indispensables , à l'échelle euro-africaine , pour rencontrer les personnages-clés .

Que furent ces appareils? Quels furent ces vols ? Comment De Gaulle se comportait-il avec ceux qui le pilotaient vers ces rendez-vous qui permirent à la France Libre de s'imposer auprès de ses alliés et de prendre sa part à la victoire.



16 -17 JUIN 1940

LE FILM DES EVENEMENTS

15 juin: De Gaulle arrive à Rennes le matin. L'après-midi le contre-torpilleur MILAN l'amène à Plymouth.

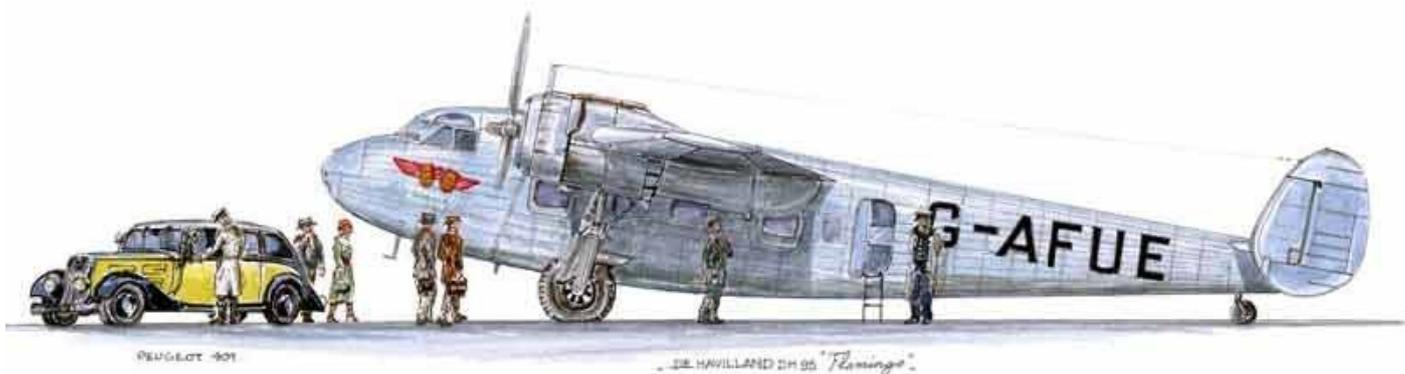
16 juin: Churchill met un avion à disposition du général qui décolle de Croydon vers 19 H pour Merignac atteint à 21 H 30 .Les 720 km auront été effectués en 2H30 . A Bordeaux, il apprend la formation du gouvernement Pétain. Il rencontre l'ambassadeur de Grande-Bretagne, puis le général Spears et enfin Paul Reynaud qui lui fait remettre 100.000 F sur les fonds secrets.

17 juin: A 9 H décollage avec le Général Spears et le lieutenant de Courcel son aide de camp, arrêt à Jersey pour faire les pleins et arrivée à Londres en début d'après-midi.

C'est grâce à ce vol que put débiter l'épopée gaullienne.



Bordeaux-Mérignac le 17 juin 1940 à 9 heures.

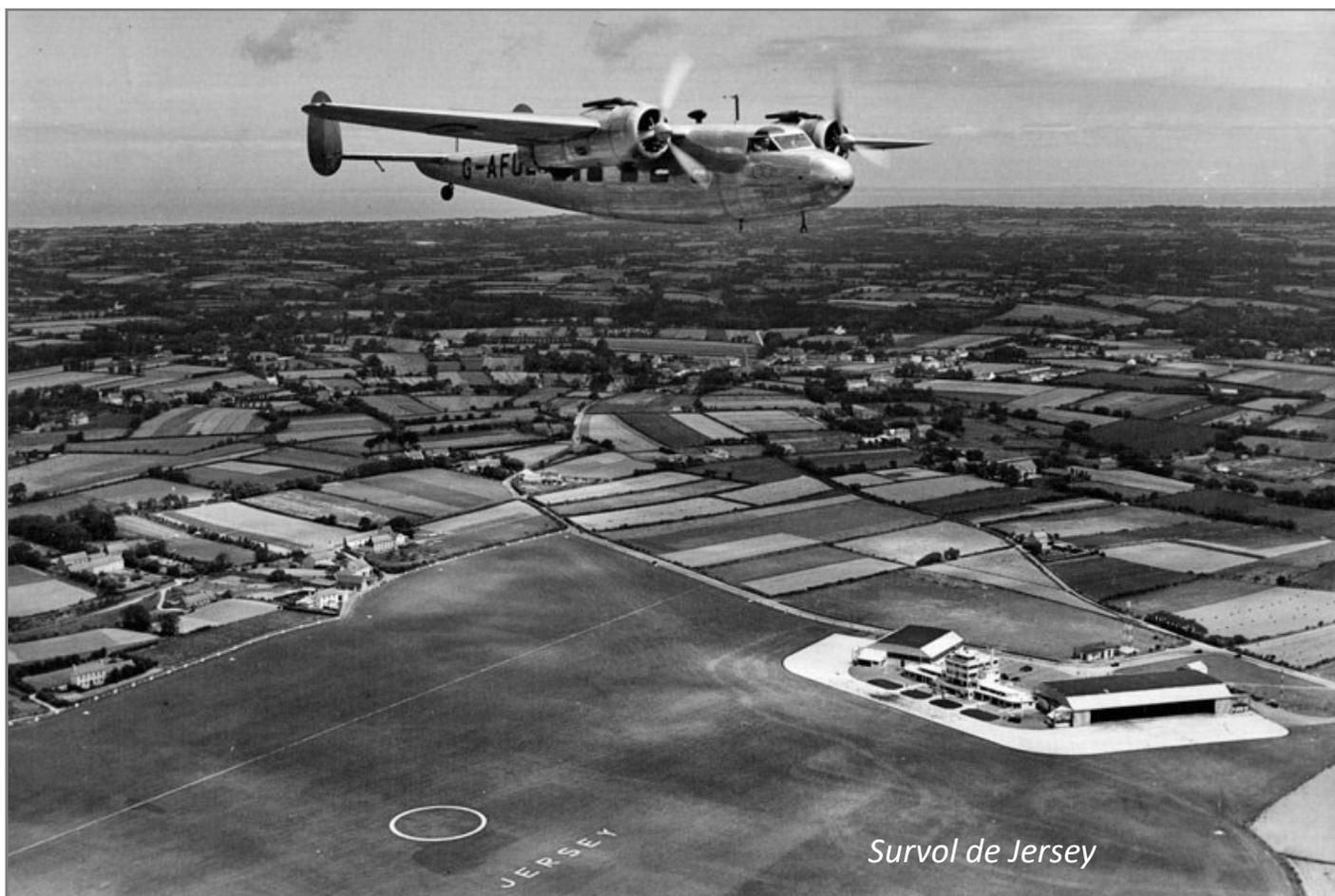


Le DE HAVILLAND DH 95 « FLAMINGO »

Le DH 95 « Flamingo » a une capacité de 12 à 17 passagers. Son équipage se compose de 2 pilotes côte-à-côte et d'un radio-opérateur derrière eux .

Son utilisation civile se fera sur la ligne Londres-Jersey à partir de mai 1939 sous les couleurs de Jersey Airways.

Le G-AFUE était le prototype qui fit son premier vol le 28 décembre 1938 . Était-il militarisé à cette date-là au Sqn 24 ? Dans ce cas il y a de fortes chances qu'il ait terminé sa carrière au Moyen-Orient sous les couleurs de la BOAC.

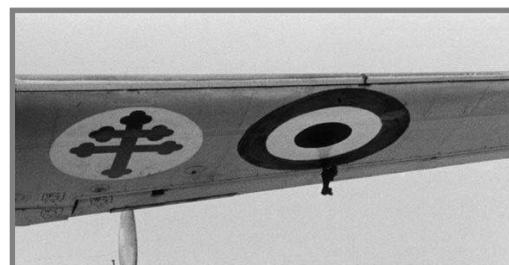


LES VOLS DU GENERAL EN AFRIQUE

du 27 octobre 1940 au 19 mai 1943

1940

27 octobre Pointe Noire - Léopoldville *Ju 52 SABENA*
 17 novembre Douala *Bloch 120 N°10*
 18 novembre Douala – Takoradi *Ju 52 SABENA*
 21 décembre Takoradi - Fort Lamy



1941

6 mars  Le Caire
 2 avril Le Caire
 7 mai Port Gentil
 8 mai Pointe Noire *Lysander R 2036*
 24 juillet Le Caire
 19 septembre Pointe Noire Douala *Lockheed 12*

1942

14 septembre Damas – Fort Lamy *Farman 2223 FL-AFM*
 23 septembre Brazzaville – Accra *CANT 1007 FC-AVM*
 12 octobre Douala– Yaounde *Potez 540 N° 20*
 13 octobre Yaounde– Maroua
 14 octobre Maroua- Fort Lamy *Potez 29 sanitaire*
 16 octobre Fort Lamy– Faya Largeau *Bloch 120 N° 8*
 19 octobre Faya Largeau– Douala *Bloch 120 N° 8*

1943

19 mai  Alger





En Afrique les tâches de De Gaulle furent de rallier les territoires du régime de Vichy, d'assurer les relations avec les Britanniques dans la conduite de la guerre dans le Moyen-Orient et le nord-est de l'Afrique en particulier la partie sud des opérations en Tripolitaine.

Il envoyait ses émissaires ou se déplaçait lui-même. Farouchement indépendant il tenait à ce que les moyens de transport soient d'appartenance française. Cela explique le caractère disparate de la flotte composée essentiellement d'appareils de récupération.

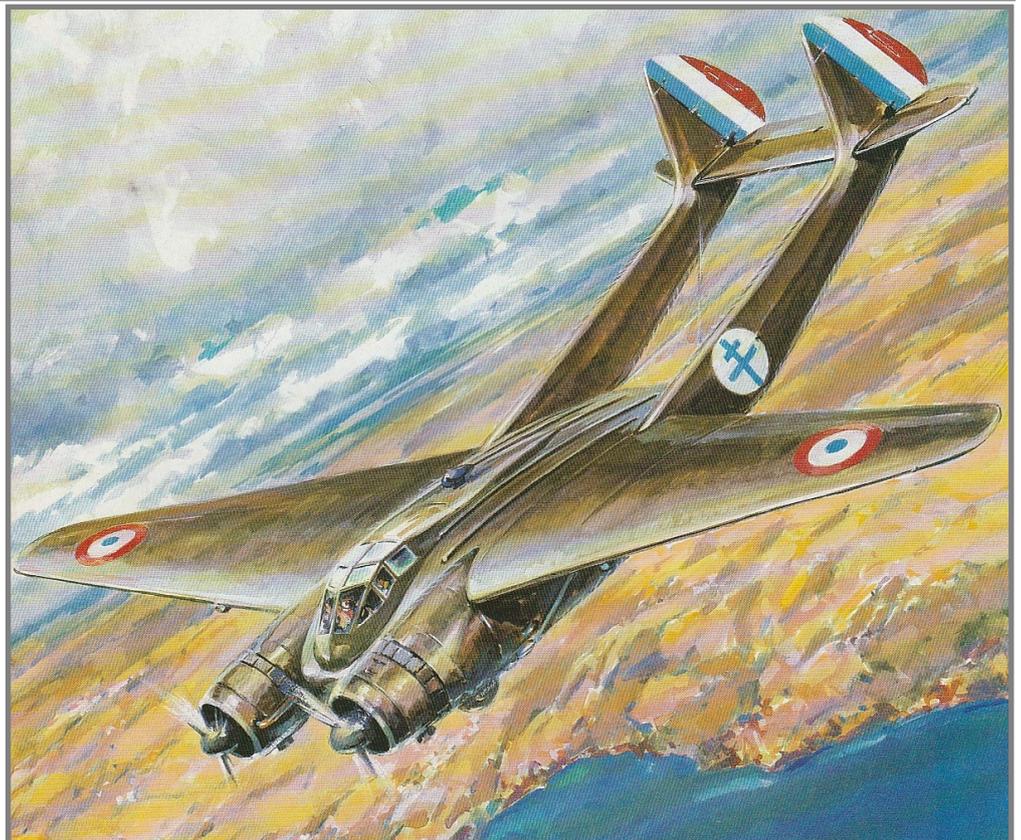
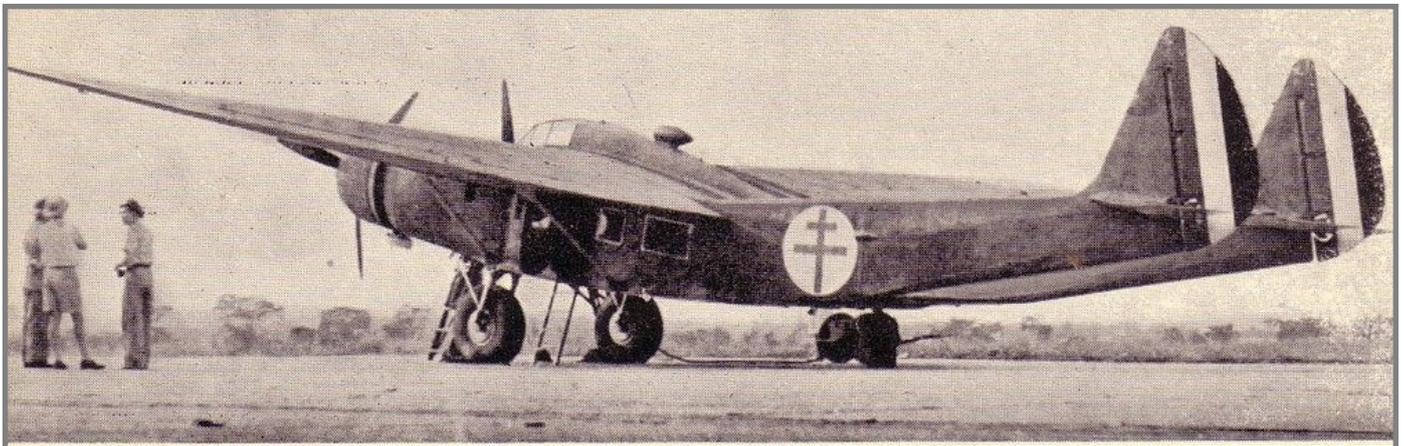
Le chef de la France Libre a ainsi été amené à voyager, lui ou ses accompagnants en co-pilote ou en poste de mitrailleur. Il est miraculeux qu'il ne subit qu'un seul accident, le 7 mai 1941 à Port-Gentil où le Bloch 120 ne put décoller d'un terrain inondé. De Gaulle s'en tira avec un uniforme un peu froissé. Il avait heureusement des pilotes chevronnés en particulier Lionel de Marmier à qui il confia l'organisation des lignes aériennes militaires de la France Libre.

LES AVIONS DU GENERAL

Le chef de la France Libre ne pouvait dépendre de ses alliés pour ses déplacements.(voir vol du 16-17 juin). Il fera l'acquisition de modèles sur les étagères britanniques et américaines.

CURTISS-OWEN OA-1 Clyde Clipper

Il se fit d'abord « refiler », en 1941, un prototype britannique qui ne répondait pas aux exigences de ses commanditaires en matière de vitesse et de charge utile. Livré aux FAFL, au Tchad, le 7 juin 1941, cet exemplaire unique servira en Afrique, au sein des Lignes Aériennes Militaires, à transporter des VIP dont De Gaulle. Accidenté à Rayak (Syrie) le 16 juin 1944, il sera détruit en Egypte le 8 août 1945.



en couleurs par Paul Lengellé

LOOKHEED PV-1 LODESTAR

Début août 1944, la libération de Paris n'est plus qu'une question de jours. De Gaulle ne peut manquer ce couronnement de son action . Il se tourne d'abord vers les américains , mais le B 17 prévu a des ennuis avec son train d'atterrissage. Encore un coup de ses amis/ennemis !... .

Il ne lui reste plus qu'à prélever un Lockheed Lodestar parmi les 6 livrés aux FFL . Ce sera le FL-AXM (FL pour France Libre) baptisé *Liberté* , bien moins bien défendu par son armement, sa vitesse et son rayon d'action qu'un B 17 . Lionel de Marmier, son pilote, partant de Dakar devra faire escale au Maroc et Gibraltar avant d'atteindre Cherbourg le 20 août . De Gaulle pourra participer à la journée de liesse à Paris le 25 août!

On peut penser que cet appareil assura le voyage en Union Soviétique du 24 novembre au 11 décembre 1944.

L'Aéronavale française utilisa 43 de ces appareils pour des missions de liaison et de patrouille maritime sous le nom de *Ventura*.



à Bron avec Yves Farge

AUTRES APPAREILS



Potez 54, le 14 juillet 1940

Le passager De Gaulle

Un jour, il fallut transporter le général de Gaulle accompagné par le général Catroux au moment où les cartes étaient plutôt brouillées entre de Gaulle et Churchill.

De Gaulle avait exigé un vol direct de Damas à Fort Lamy, sans escale chez les Anglais. Evidemment, compte tenu de l'autonomie de nos avions cela était impossible. Or tout comme pour de Marmier, impossible n'existait pas pour de Gaulle. Le Lockheed fut choisi car il possédait des réservoirs supplémentaires en baudruche dans le fuselage.

Au cours de ce vol, de Marmier envoya Thomas en cabine afin de savoir si le Général voulait déjeuner (poulet froid comme toujours). La réponse ayant été oui, Thomas se mit en action pour découper un poulet et cela sur le réservoir en baudruche dans lequel à chaque effort de dépeçage l'assiette s'enfonçait. De Gaulle agacé dit : « Alors Thomas, vous ne pouvez pas y mettre les mains ? ». Ce fut fait, ayant saisi le poulet par les deux mains Thomas l'écartela et plaça une moitié sur une assiette se dirigea vers de Gaulle et lui dit :

– « Voilà mon général », la légende dit que le Général daigna sourire !

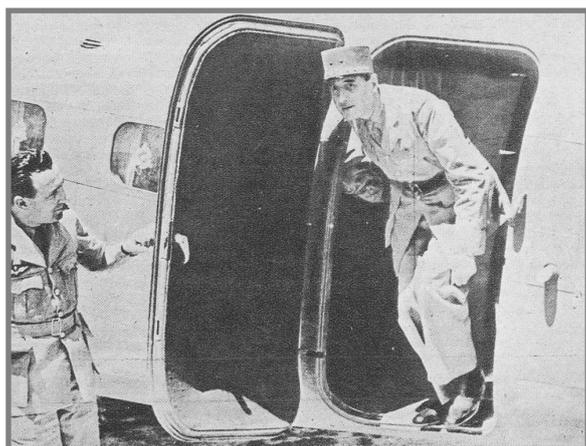


De Gaulle descendant d'un Ju 52 de la SABENA.

La descente sur l'escabeau est certainement le moment le plus périlleux du voyage !

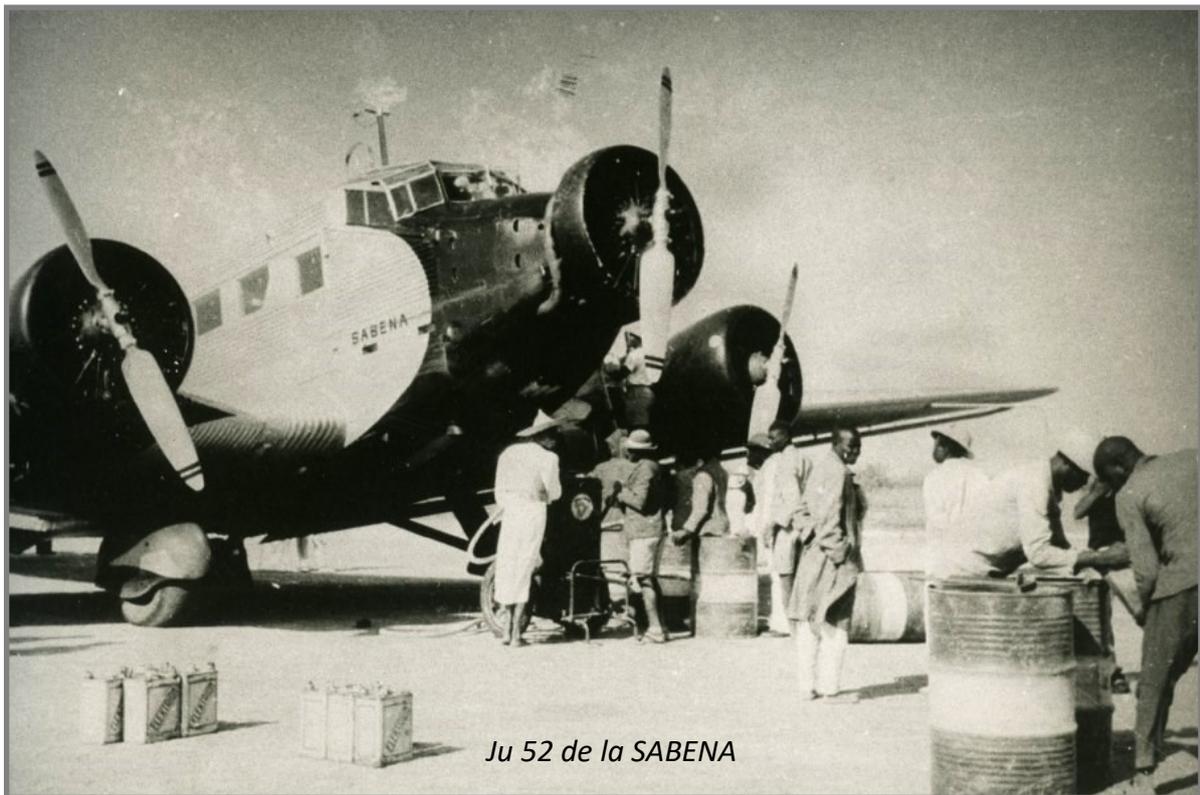
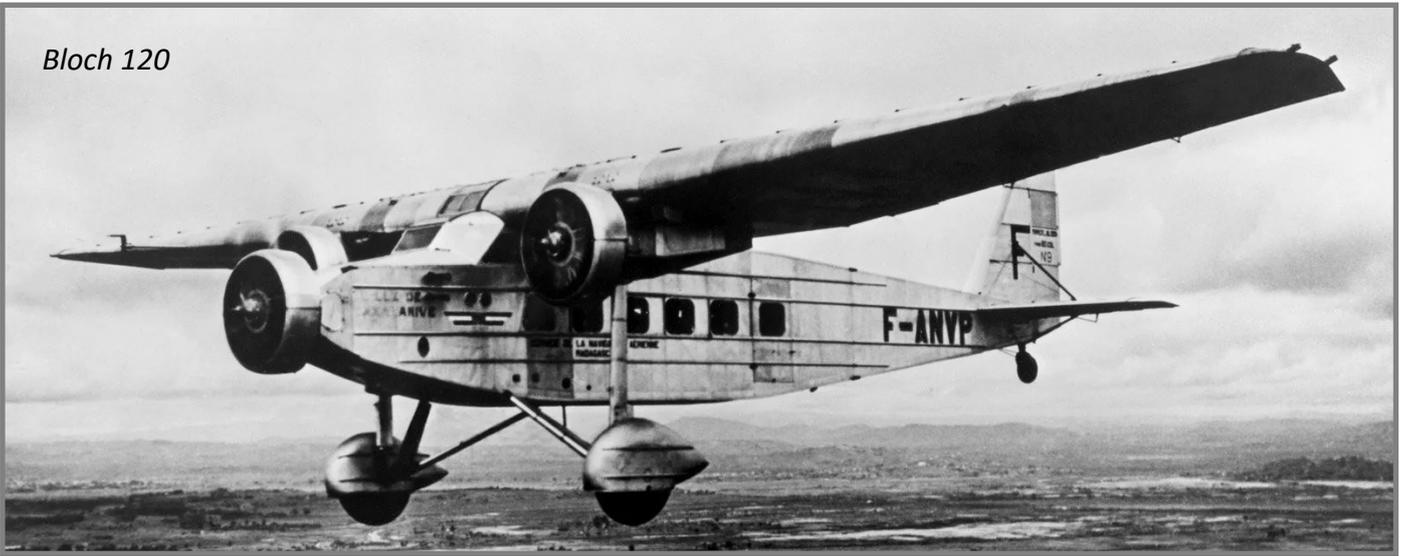


Le CANT 1007 FC-AVM qui emmènera le général de Brazzaville à Accra le 23 septembre 1942



Venant de Gibraltar, De Gaulle arrive à Alger le 30 mai 1943

Bloch 120



Ju 52 de la SABENA



Potez 39 sanitaire

Quand de Gaulle venait dans la région, il atterrissait à Bron

La première visite du général a eu lieu le 14 septembre 1944. La piste détruite pendant un bombardement un mois avant, le 14 août, avait juste eu le temps d'être remise en état. Il faudra attendre son retour au pouvoir pour le revoir fouler officiellement le sol brondillant.

Le général de Gaulle est venu plusieurs fois à Lyon et dans sa région élargie dans ses fonctions de chef du Gouvernement provisoire de la République française (GPRF) puis de président de la République. À chaque fois, c'est à l'aéroport de Bron qu'il a atterri puis est reparti.

La première trace remonte au 14 septembre 1944. Lyon vient d'être libéré. Les alliés sont entrés dans la capitale des Gaules le 3 septembre. Le Génie américain a eu moins de deux ou trois jours pour remettre la piste de l'aéroport en état. Elle avait été bombardée par les alliés le 14 août afin d'empêcher la Luftwaffe, qui l'occupait, de l'utiliser. Pour l'anecdote, elle avait été agrandie avant l'invasion de la zone sud avec l'aide de l'ingénieur Raymond Aubrac qui se servait de cet emploi pour couvrir ses activités dans la Résistance. De Gaulle descend de son avion et est accueilli notamment par Yves Farge, le commissaire de la République, et Justin Godart, nommé maire provisoire en attendant le retour d'Herriot.

Il descend l'avenue Roosevelt à son train de sénateur

De Gaulle démissionne de ses fonctions de président du GPRF le 20 janvier 1946. Il faut attendre son retour au pouvoir



Charles de Gaulle à Saint-Priest, lors de son voyage dans le Dauphiné, la Savoie et la Haute-Savoie. Photo archives Progrès/Durif

le 1er juin 1958 pour le voir de nouveau accueilli par les autorités à l'aéroport. Il visite Lyon le 5 octobre juste après le « oui » au référendum, le 28 septembre. Il profite de son atterrissage à Bron pour traverser à son train de sénateur l'avenue Franklin-Roosevelt à Bron où la population massée sur le bord de la route l'acclame, lui debout à l'arrière de sa DS décapotable.

Un peu moins d'un an plus tard, le 8 juin 1959, c'est pour aller à Saint-Etienne que le général passe par Bron. Après avoir visité quatre départements, le président repart de la ville ouvrière par Rive-de-Gier, Saint-Chamond, Saint-Genis-Laval, passe par la Mulatière puis traverse Lyon pour se diriger vers l'aéroport.

En octobre 1960, c'est le Dau-

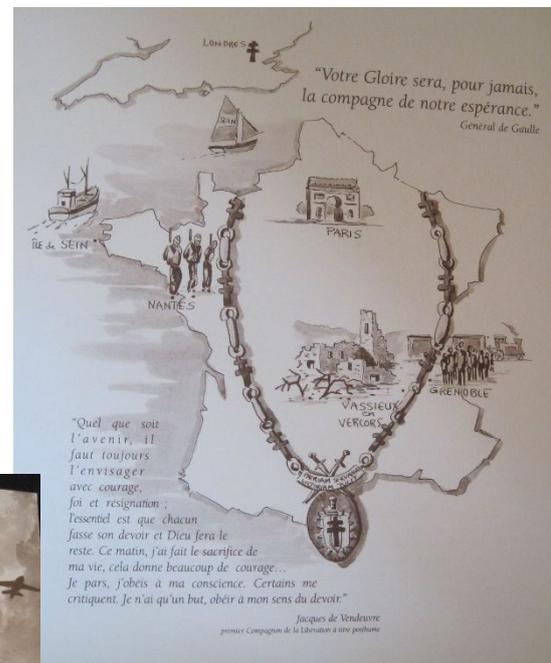
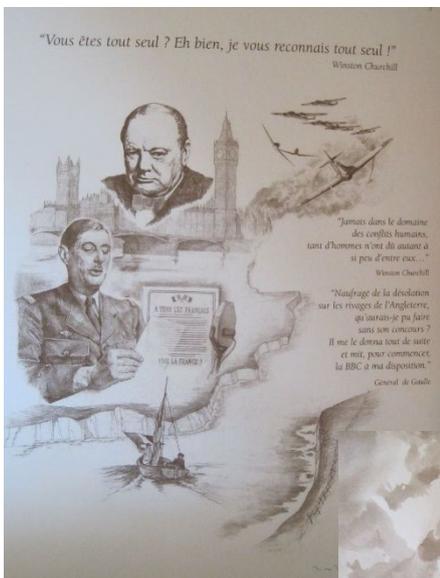
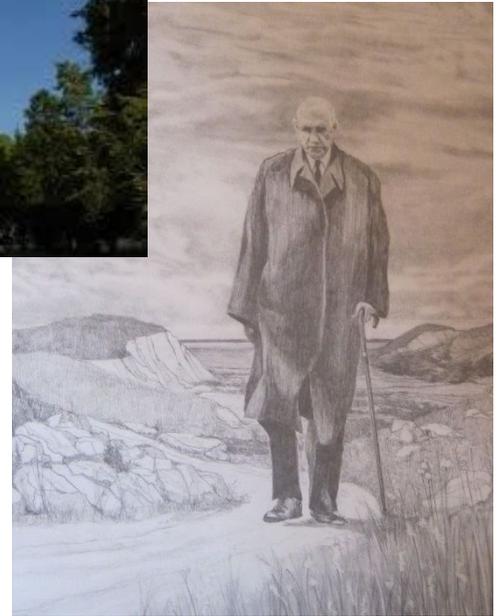
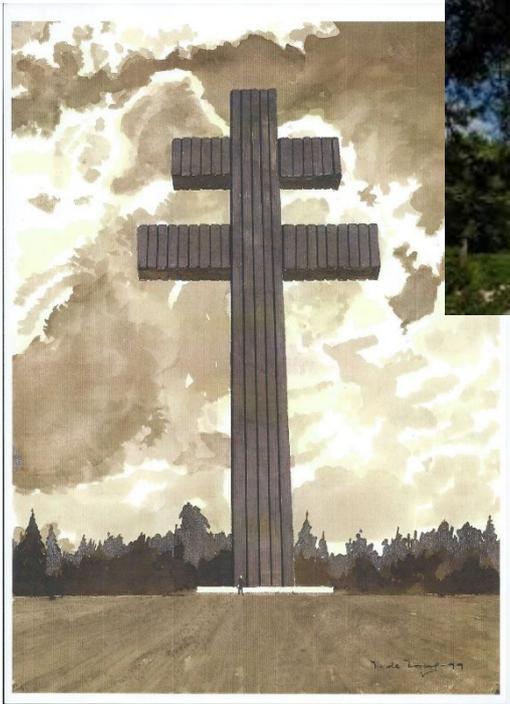
phiné qui accueille le général. De Bron, le général doit partir en train pour Vizille depuis la gare de Saint-Priest. Il en profite pour aller saluer à sa mairie le premier magistrat radical Charles Ottina et son conseil municipal. Saint-Priest est alors en Isère.

Un an plus tard, c'est l'Ardèche et deux départements voisins qui sont choisis avec retour à Paris par Bron. Puis le 28 septembre 1963, Lyon est de nouveau la destination de voyage. Le général traverse la banlieue lyonnaise. Cette fois, des groupes d'ouvriers en bleu sont présents. On escamote les banderoles revendicatives juste avant son passage. Il revient le 23 mars 1968 pour inaugurer la 50^e foire internationale de Lyon.

Christophe GALLET

Joseph de Joux, l'un des « pères fondateurs » de la SLHADA, dont plusieurs de ses œuvres ,
 décorent notre Aéromusée, a produit une plaquette consacrée à de Gaulle (archives SLHADA)

Pierre Lussignol



AVIATEURS-RESISTANTS LYONNAIS



Prise d'armes à Bron en 1935

Un certain nombre des rescapés des combats de septembre 1939 à juin 1940 entreront dans la lutte clandestine contre l'occupant quand la zone sous le contrôle du gouvernement de Vichy sera occupée

Forts de leur expérience militaire, ils fourniront des cadres aux réseaux de la Résistance .

Certains pourront participer directement à la libération du pays , mais pour d'autres, ce sera la captivité, la torture et la mort.

Nous tracerons le parcours de quelques figures emblématiques de ces aviateurs-résistants en région lyonnaise

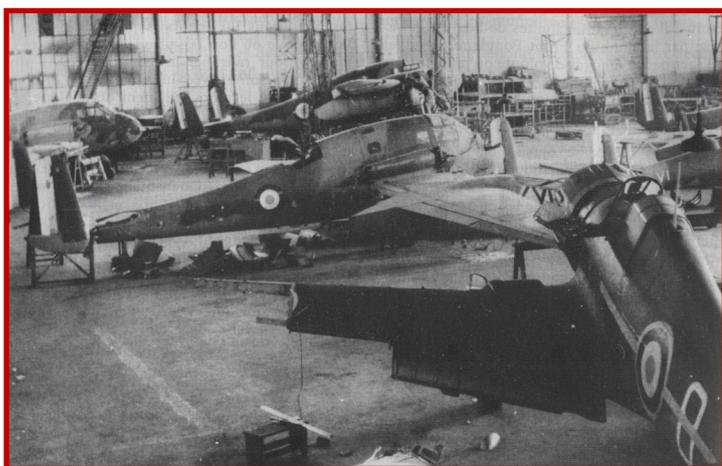


Le GAO 2/514 le 25 juin 1940

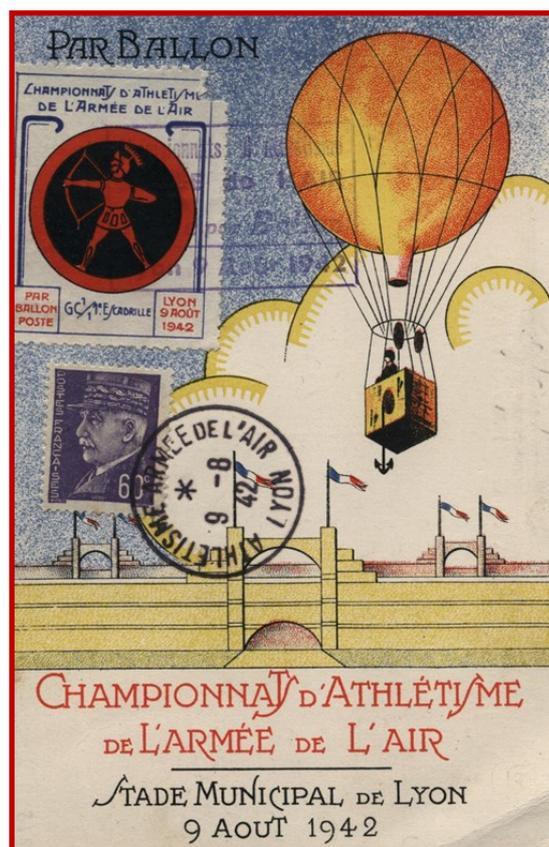
A partir de l'armistice du 22 juin 1940 , l'Armée de l'Air à Bron n'a pratiquement plus d'autres activités que :

- le stockage et l'entretien des avions
- l'organisation de manifestations de propagande
- le maintien du niveau sportif.

Après l'invasion de la zone Sud le 11 novembre 1942, l'Armée de l'Air est dissoute et ses membres reversés dans différents services dont ceux de secours lors des bombardements aériens ou le soutien logistique à l'occupant (entretien de la base, transmissions...). Ces activités serviront de couverture pour créer des contacts, recueillir et transmettre le renseignement , encadrer les résistants.



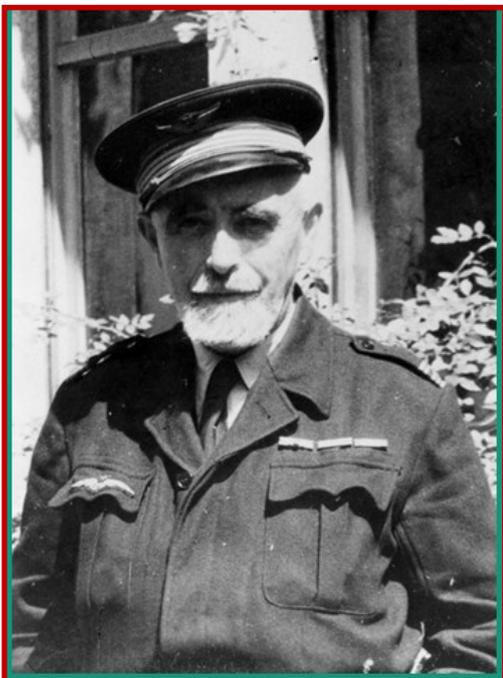
*Bloch 152 et Breguet 693
en réparation*



*Championnats d'Athlétisme
au stade de Gerland*

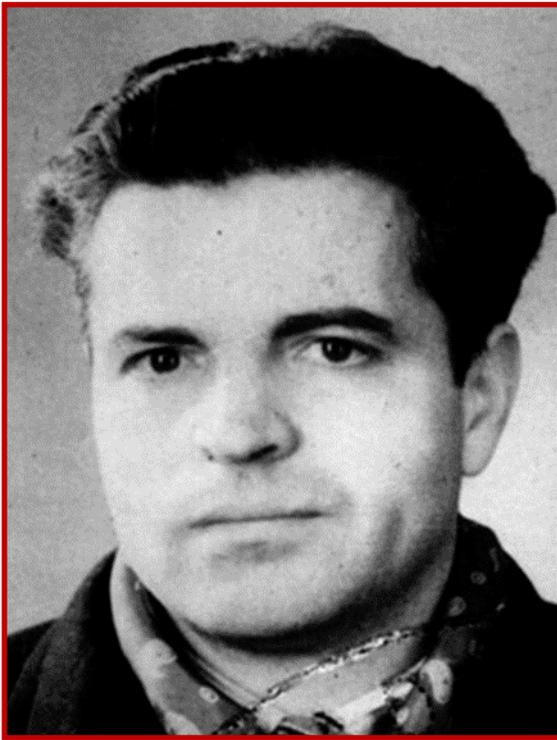


Avant la guerre, spécialiste de la lutte anti-grêle dans le Beaujolais, le général Frederic Ruby crée en 1944 le groupe I/35 qui soutient les troupes (d'anciens résistants) engagées contre les allemands sur la frontière italienne. Son unité bombarde et mitraille les postes ennemis et parachute vivres et munitions sur les postes français. Après la guerre il mènera, dans le Pilat, avec succès, des expériences pour faire tomber la pluie



**Général
Frédéric
RUBY
1883
1970**





Colonel
Albert CHAMBONNET
1903 Bessèges 30
1944 Lyon 69
alias Garros-Védrines-
Didier - Arnold - Logarithme

Albert Chambonnet est né le 4 octobre 1903 à Bessèges dans le Gard.

A l'âge de 18 ans il s'engage dans l'armée. En 1924, il est sous-officier mécanicien dans l'aviation.

A la fin de son engagement en 1926, il quitte l'armée et travaille comme mécanicien dans un garage.

En 1930, il contracte un nouvel engagement dans l'Armée de l'Air. Il réussit le concours des élèves officiers d'active de Versailles et est nommé sous-lieutenant mécanicien en 1933, promu lieutenant en 1935, puis capitaine en mars 1940.

Il est affecté au Grand Quartier général aérien en mai, puis en juin il se replie avec l'état-major d'Amboise à Bordeaux puis à Aulnat.

Très rapidement il cherche à grouper des camarades pour lutter contre les Allemands et entre dans un des premiers mouvements de résistance, le Coq Enchaîné.

Affecté en mars 1942 à la base aérienne de Bron, il entre dans le mouvement Combat, et chargé d'organiser la résistance à la base .

Au mois de juillet 1942, il est désigné comme chef d'état-major régional de l'Armée Secrète (AS) sous le pseudonyme de Védrines.

A partir de Bron, il recrute des partisans et organise des noyaux de résistants dans l'Ain, le Jura, la Haute-Savoie, l'Isère, l'Ardèche et la Drome. Il entreprend de coordonner l'action des mouvements de résistance Combat, Libération et Franc-Tireur dont les groupes paramilitaires forment l'AS.

Placé en congé d'armistice fin novembre 1942, le capitaine Chambonnet qui sera nommé commandant en janvier 1943, lieutenant-colonel en novembre 1943 et enfin colonel en avril 1944, se consacre dès lors exclusivement à la Résistance.

En février 1943, il est nommé sous-chef régional des départements de l'Ain, du Jura et de la Saône et Loire.

Recherché par la police de Lyon, il est obligé de se cacher entre mars et avril 1943. Au mois de mai, il participe à la création des MUR (Mouvements Unis de Résistance).

En octobre 1943, sous le pseudonyme de Didier, il devient le chef régional de l'Armée Secrète dans l'Ain. Il organise et développe les relations entre les maquis régionaux et l'AS qui, en octobre 1943, sont fondus au sein d'un commandement unique.

Il entre ensuite en liaison avec le Front national et les Francs Tireurs et Partisans (FTP) qui signent un accord en vue de mener des actions communes.

En janvier 1944, il est nommé chef régional des Forces Françaises de l'Intérieur (FFI) pour la Région R1.

Il organise des Troupes Spéciales Insurrectionnelles (TSI) dans les usines auxquelles il fournit les moyens matériels de lutter.

Sa tête est mise à prix par la police allemande pour la somme d'un million de francs. Le 8 juin 1944 il échappe de peu à l'arrestation.

Le 10 juin, Place des Terreaux, il est arrêté et remis à la Gestapo. Il est torturé mais ne parle pas et est condamné à mort. La résistance tente de le sauver en envoyant un ultimatum au chef de la Gestapo. Il semble que son exécution doive être retardée, mais le 27 juillet, un attentat a lieu Place Bellecour contre le café du Moulin à Vent, fréquenté par les Allemands.

Le jour même, Chambonnet et quatre autres sont abattus sur les lieux de l'attentat. Il descend le dernier du camion et meurt en criant « Vive de Gaulle, vive la France ».

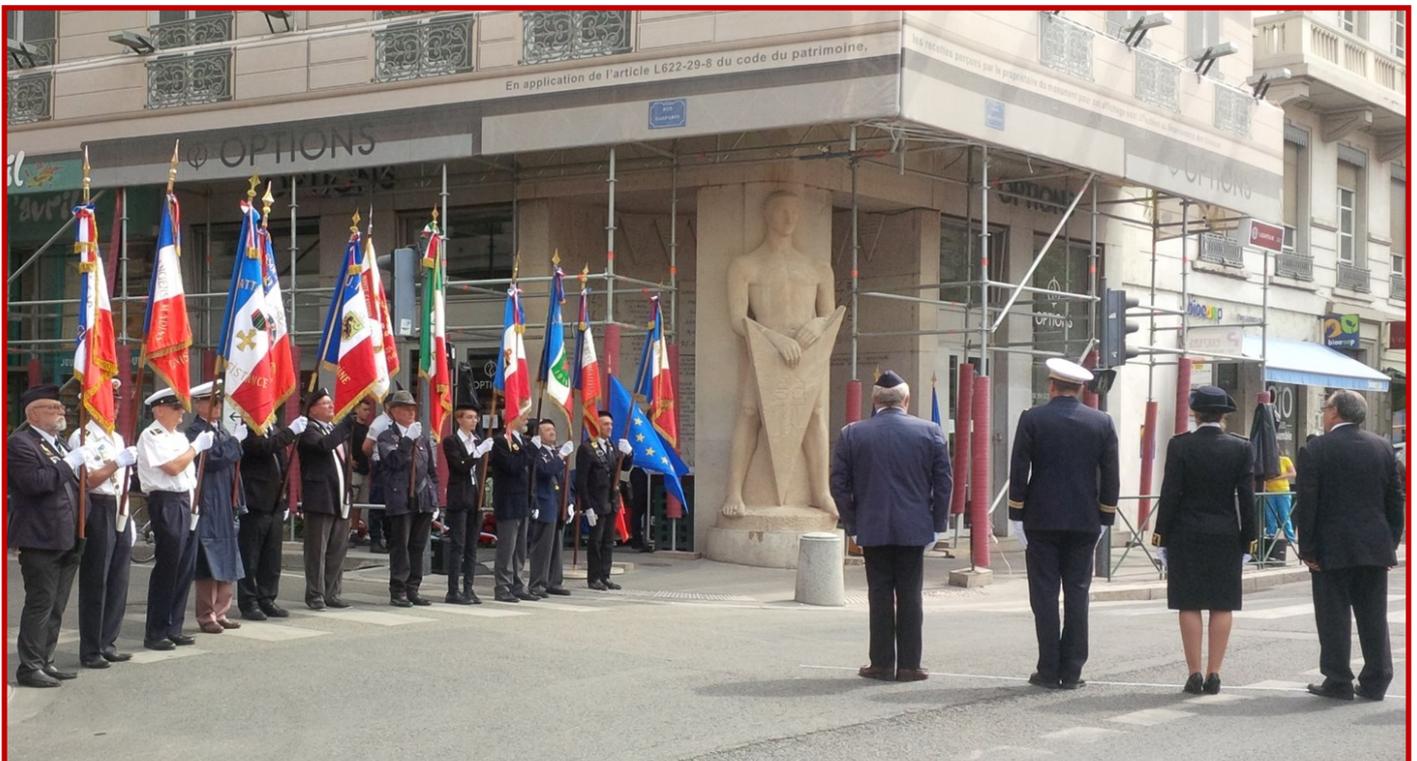
Chevalier de la Légion d'Honneur à titre posthume

Compagnon de la Libération - décret du 28 mai 1945

Croix de Guerre 39/45 avec palme de bronze



27 juillet 1944, devant le café du « Moulin à Vent »



27 juillet 2019, devant « l'homme de pierre »



*Plaques sur le mur à côté du
« veilleur de pierre »*

*Monument du cimetière
des maquis de l'Ain
au Val d'Enfer- Cerdon (01)
où repose Albert Chambonnet*



Commandant Pierre DUBOEUF



Mitrailleur dans une escadrille du front d'orient en 1914-1918

Pilote au 35^{ème} régiment d'observation à Bron

Pilote d'autogyre, il défriche le vol en montagne de 1936 à 1938

Sous le pseudonyme de Nitain, dans le groupe Combat puis l'Armée Secrète il prend une part active dans la Résistance

Après la Libération de Lyon, le 3 septembre 1944, avec le grade de commandant dans le groupe I/35, il ravitaille les garnisons des refuges de montagne

La paix revenue, il est conseiller municipal adjoint au sports de la ville de Bron



Commandant Claudius BILLON

*À la droite du général VIGUIER
commandant du groupe*



Engagé volontaire à 18 ans, puis pilote en juin 1918

**Réserviste dans les années 30 au Groupe aérien Régional de Chasse
GARC 562 à Bron**

**En 1939 commandant d'une escadrille de D 501 puis de Bloch 152
à partir de novembre**

**1941 , intégré au mouvement Combat par le général Charles Delestraint
et Henri Frenay**

1942, commandant de l'Armée Secrète qui fusionne plusieurs groupes

**1er février 1943, arrestation suivie de son évasion. Dénoncé il est de
nouveau arrêté**

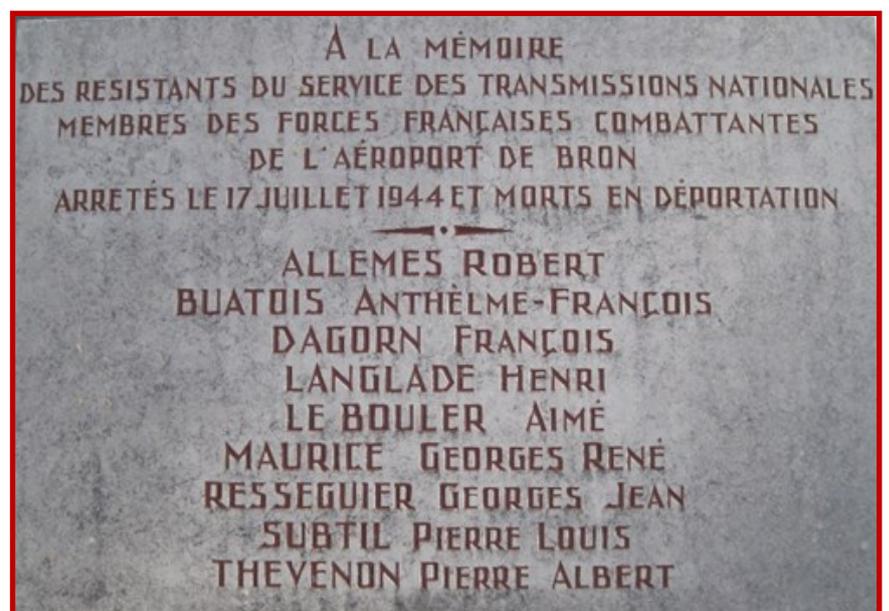
16 février 1943: condamnation à mort. Son corps ne sera jamais retrouvé.



RESISTANTS DES TRANSMISSIONS NATIONALES

Employés des services des Télécommunications et de la Signalisation, ils avaient été requis par les allemands pour faire fonctionner les stations radiogoniométriques de Chassieu et la station des émetteurs radio de Saint-Priest.

Une partie effectuait les écoutes (effectifs, indicatifs radio, fonctionnement des radiophares) au profit du réseau de résistance « Action PTT ». 11 seront arrêtés le 17 juillet 1944 , transférés au Struthof en Alsace puis dans d'autres camps de concentration . Deux seulement reviendront .



Colonel Henri ROMANS - PETIT
1897-Firminy (42)
1950 Ceignes (01)



Capitaine de réserve de l'Armée de l'Air, Henri-Romans Petit échoue à s'envoler pour l'Angleterre après l'armistice du 22 juin . Démobilisé à St Etienne il entre dans le réseau Franc -Tireur qui le charge de repérer les terrains de parachutage de la région lyonnaise. Commandant des maquis de l'Ain , du Haut-jura et de Haute-Savoie, il organise le défilé du 11 novembre 1943 à Oyonnax. Ce haut fait décide les autorités anglo-françaises de Londres à parachuter des armes aux maquisards.



*2 casquettes de l'Armée de l'Air
devant le monument aux morts d'Oyonnax*

BIBLIOGRAPHIE

- *Archives SLHADA*
- *Association Rhodanienne du Souvenir Aéronautique (ARSA)*
- *Site « traditions-air « Patrick Faidide*
- *Site du Musée d'Histoire Militaire de Lyon*
- *Blog « une autre histoire »*

Pierre LUSSIGNOL

COLLISION DU 22 AOUT 1938

Ce soir -là à 22 H 05 , l'Amiot 143 N° 51 de l'escadrille 4/55 et l'Amiot 143 N°120 de l'escadrille 1/35 pratiquaient décollages et atterrissages sur la piste de Bron . Une collision entre les 2 appareils survint au-dessus du Petit- Parilly , à la limite des communes de St Priest et Venissieux . Il n'y eut aucun survivant parmi les 6 membres d'équipage .

L'accès aux archives familiales de Louis Durand , chef- mécanicien à Bron , (voir article qui lui est consacré) nous permet d'apporter des renseignements complémentaires à ce qui a déjà été publié sur ce sujet.



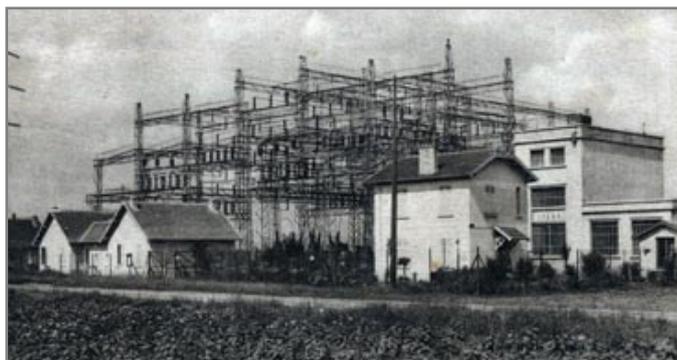
L'Amiot 143 N°120 avant et après l'accident





Les lieux de l'accident

L'hippodrome de Parilly vers 1970 et les installations de la « Société de Transport d'Énergie des Alpes », poste de coupure de la ligne de 120 000 volts qui alimentait les usines Berliet .

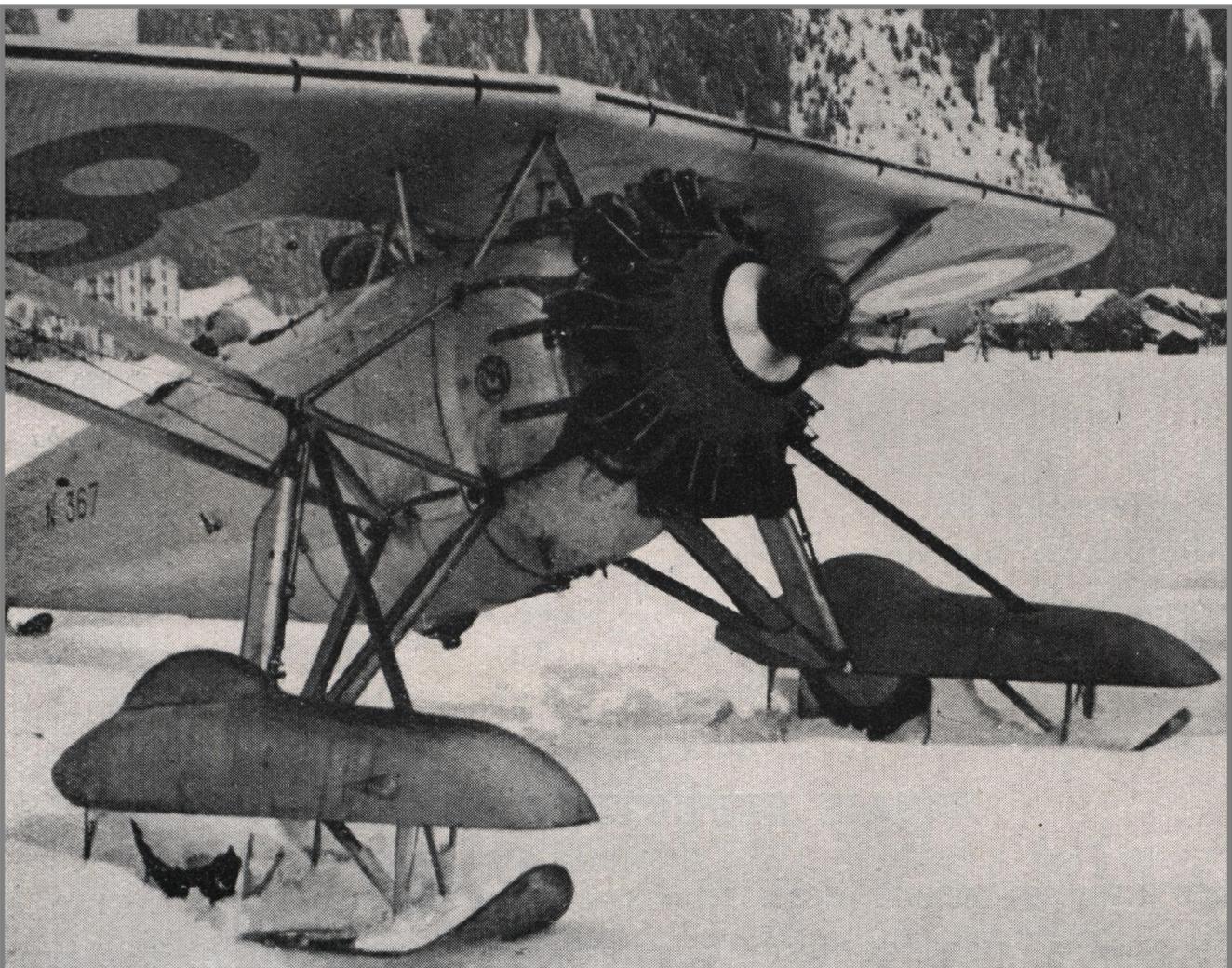


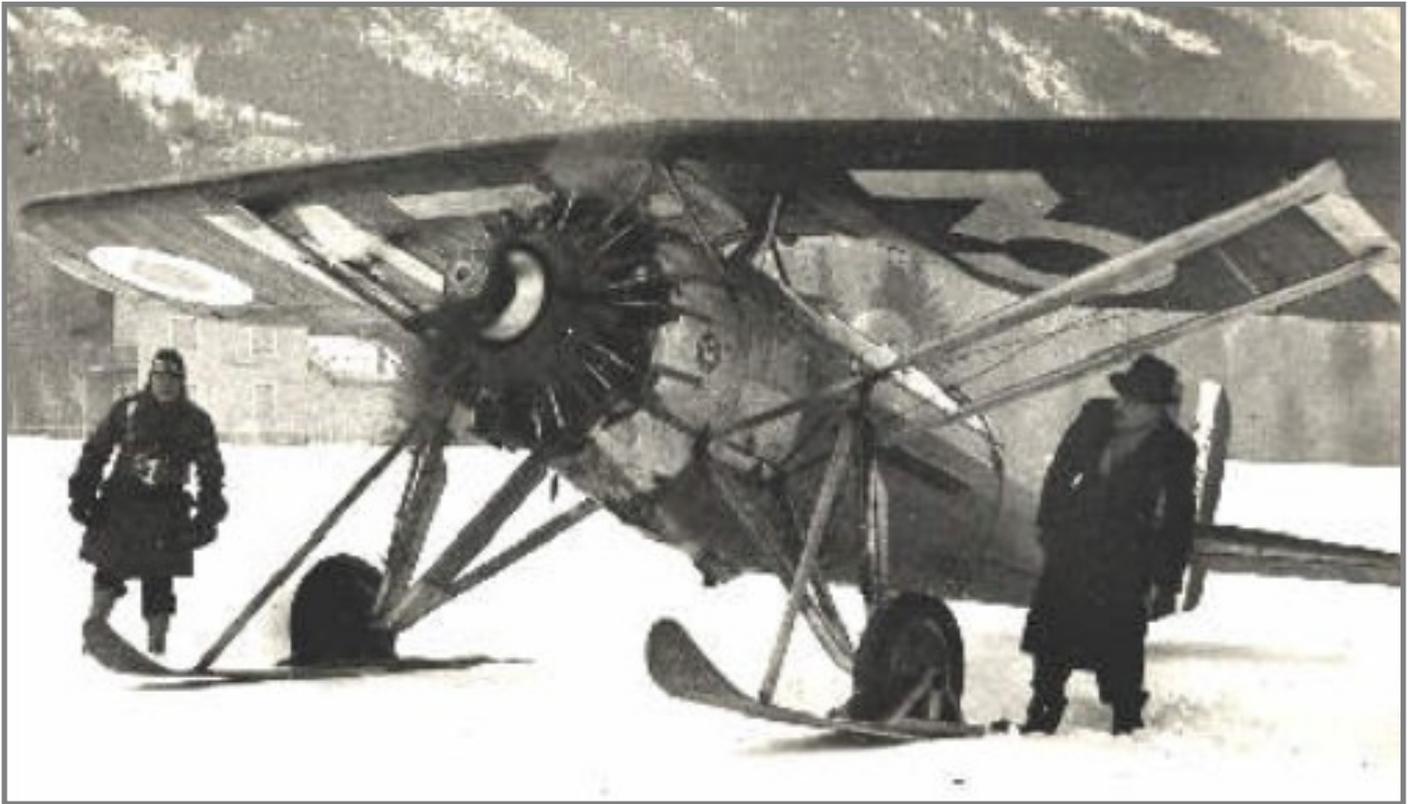
1934 – ESSAIS D'AVION A SKIS A CHAMONIX



Revue de l'Armée de l'Air

17 février 1934, le Morane 230 de la patrouille d'Etampes aux Praz . Dans le fond, le grand hôtel Régina





Pilotes: Marcel Storm et Paul-René Gauthier





NEIGE SUR L'AEROGARE



La photo aérienne du 17.2.1932 permet de déterminer selon quel axe est vue la bataille de boules de neige (et accessoirement la construction du hangar Caquot)



NEIGES

Sur le tarmac de Bron et à la Plagne - Bellecôte





Beech 200 Super King Air

I.FLY

15/01/2013 Jlandry

Actualité aéronautique régionale

Pandémie oblige, les Piaggio sanitaires fréquentent beaucoup Bron .

Piaggio P180 Avanti utilisés pour les EVASAN :

plan canard, 2 turbo pro Pratt et Whitney de 850 cv à hélices propulsives 5 pales

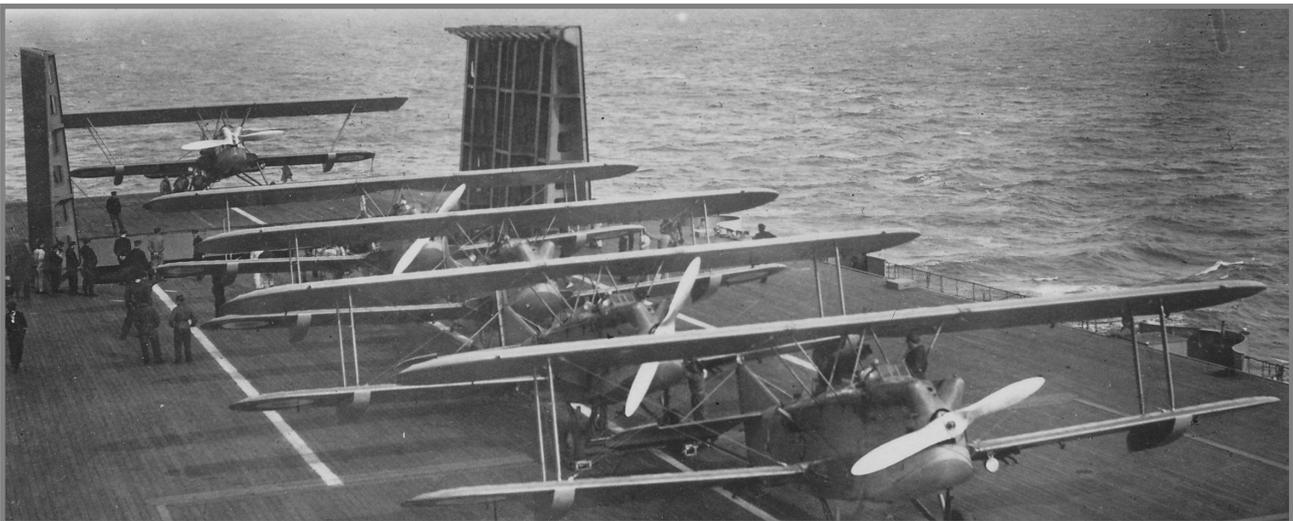
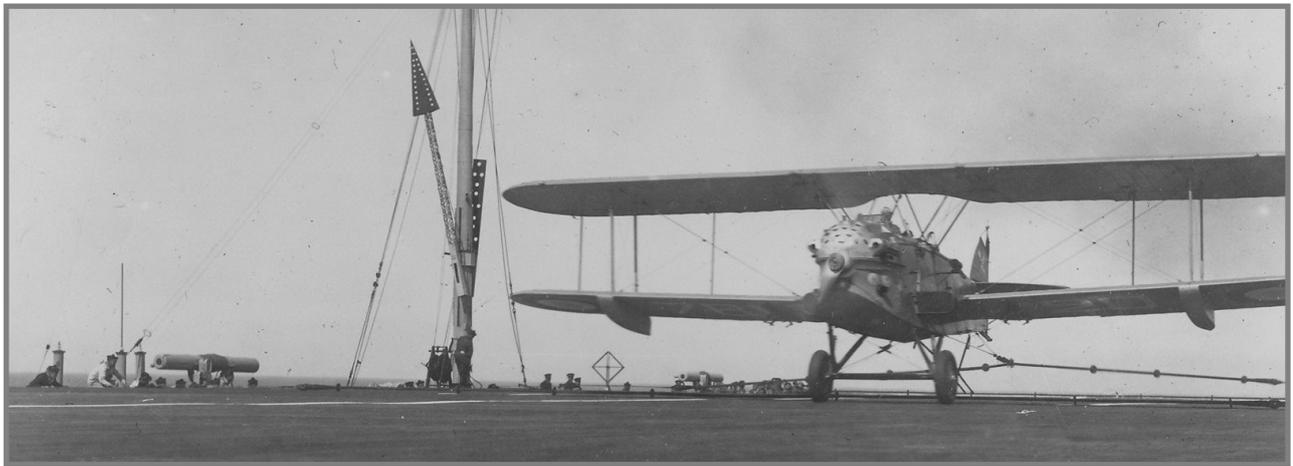
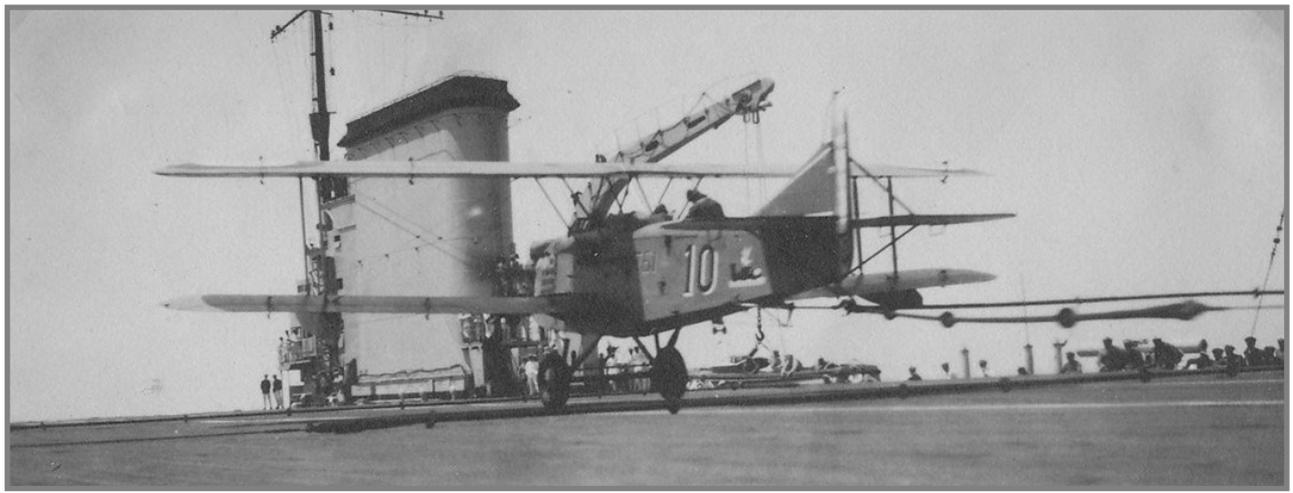


Photos de Jacques Landry
prises à Bron



1932 - LE « BEARN » AU LARGE DE BEYROUTH





LE BEARN

HISTOIRE

- **1920** cuirassé transformé en porte-avions
- **1928** armé en porte-avions
- **1932 , du 15 avril au 30 juin , mission en Méditerranée orientale**
- **1940** , transporte l'or de la banque de France aux Etats-Unis pour payer l'achat d'avions
puis est dérouté vers les Antilles
- achemine les avions vers l'Indochine
- **1948** caserne flottante à Toulon pour les sous-mariniérs
- **1967** démolition en Italie

AVIONS EMBARQUES

- Chasse: Wibault 74-, Dewoitine 373, Potez 631, Vought 156 F
- Reconnaissance-Bombardement –torpillage: Levasseur PL 2 (926) , PL 4 (1930) , PL 7 et 10 (1933), Loire-Nieuport 401

CARACTERISTIQUES

- Pont d'envol 180 X 27 m
- Longueur 183 m
- Tirant d'eau 9 m
- Déplacement 25000 tonnes
- Puissance: 37200 ch
- Vitesse: 21,5 nœuds

LEVASSEUR PL 2

- Bombardier torpilleur embarqué - ailes repliables .- 9 exemplaires en service de 1922 à 1932 dans l'escadrille 7 B2 .
- Moteur Renault 12 Ma de 580 ch permettant l'emport d'une torpille de 1 tonne.



Aquarelle de Albert Sebillé dans « L'illustration »



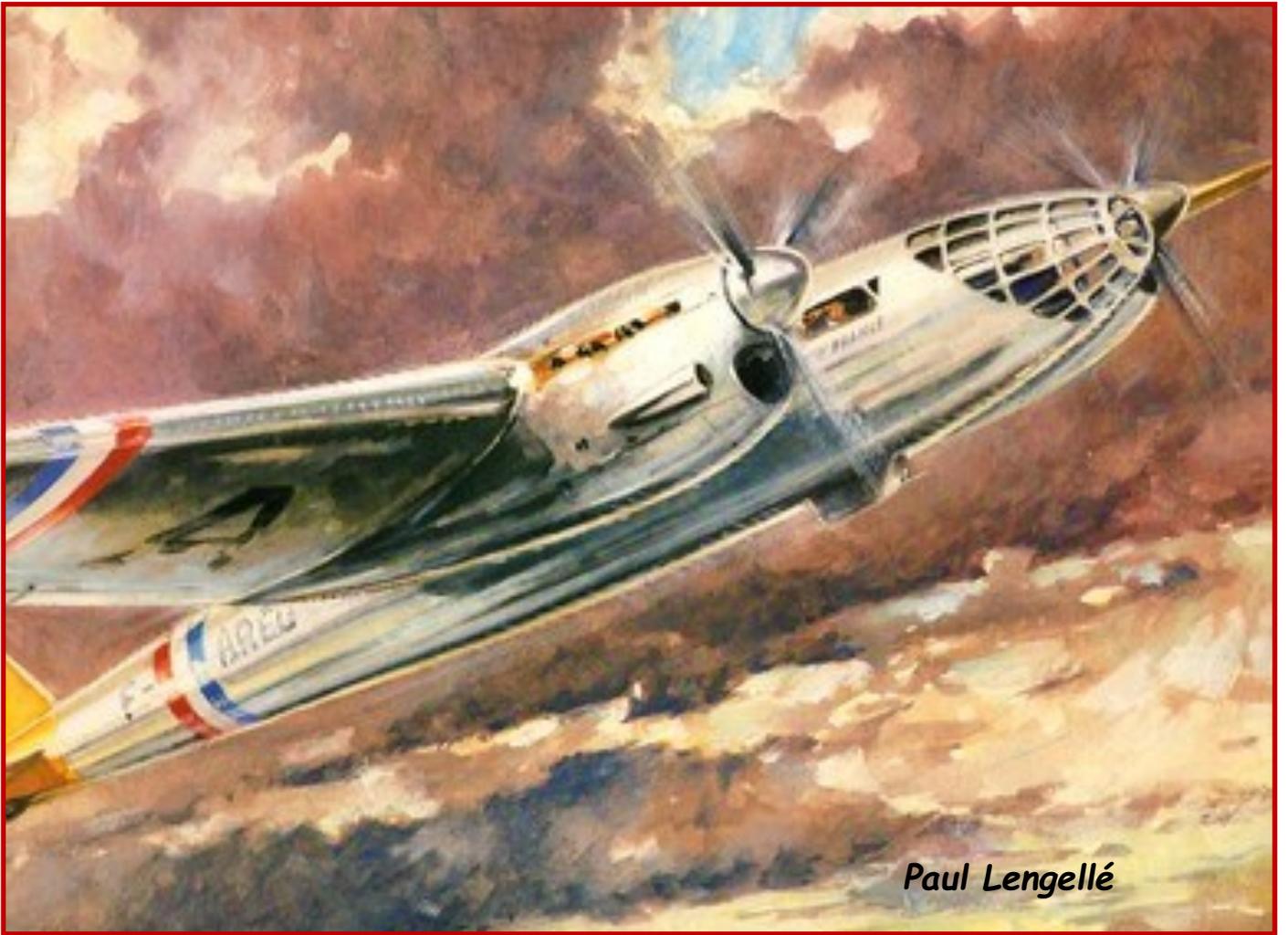
L'AMIOT série 350 vu par LES PEINTRES

Un même avion est représenté de manières différentes selon les artistes .
A chacun son style tout en respectant la réalité.

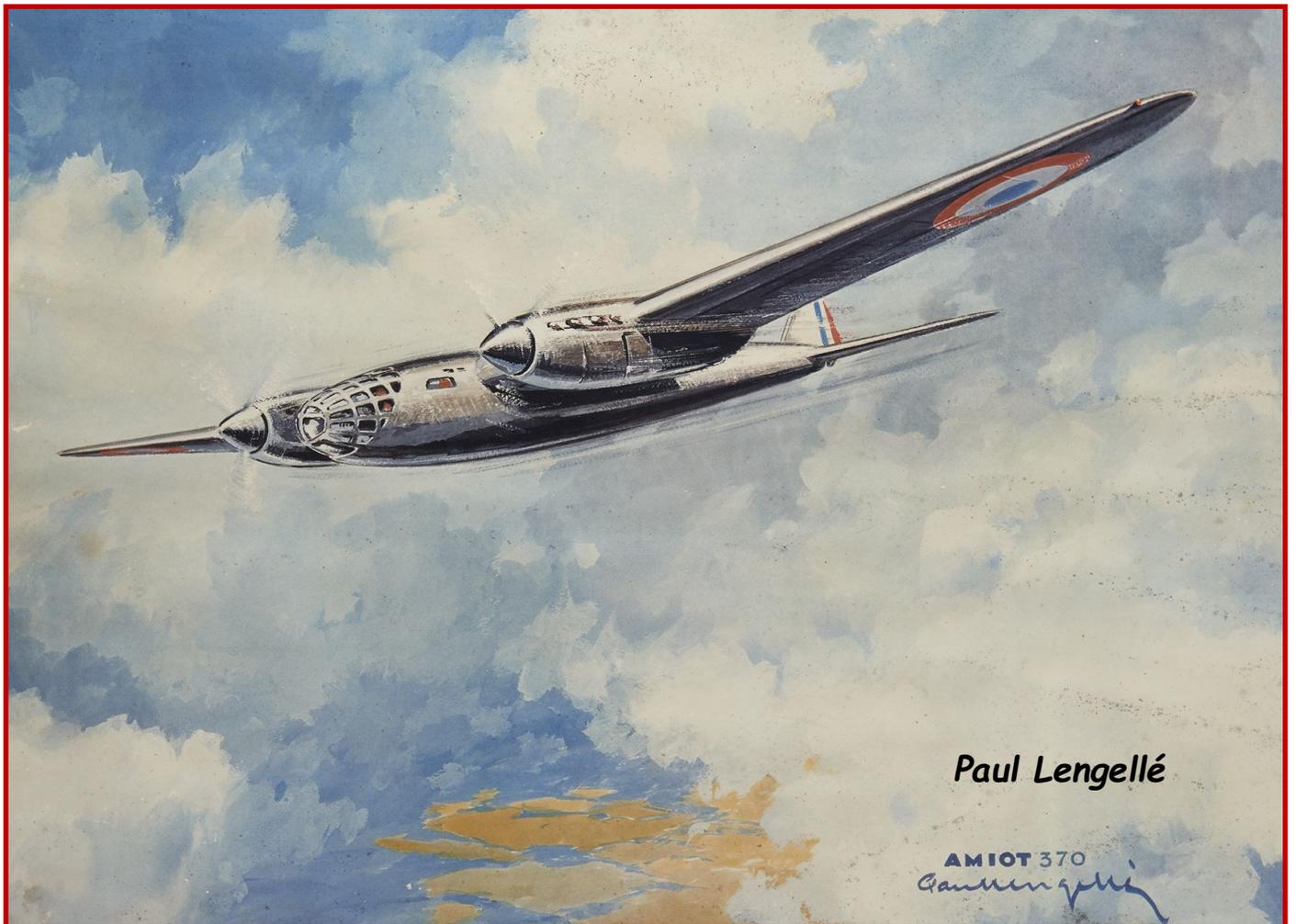
L'Amiot 350 à 354 a fortement inspiré les peintres . Sans doute pas par sa carrière, très courte (6 semaines) en tant que bombardier , ni par sa faible production (moins de 40 exemplaires participeront à la campagne de France) Sans doute est-ce son profil aérodynamique très fin, (surtout celui de son extrapolation , le 370 , construit à un seul exemplaire comme avion de raid puis liaison à longue distance.) lui conférant une esthétique séduisante qui a conduit à ce qu'il soit abondamment illustré

Les reproductions suivantes permettent de distinguer la « patte » de chacun. C'est aussi l'occasion de découvrir ceux qui ont illustré l'aviation française de 1939 à 1945.



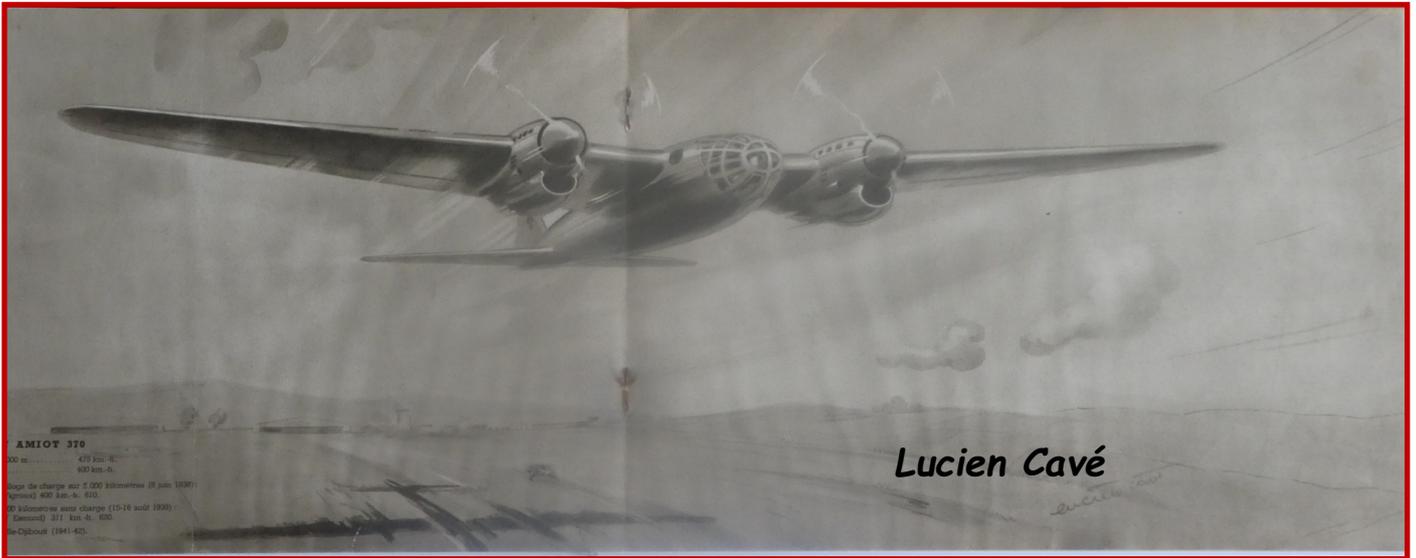


Paul Lengellé

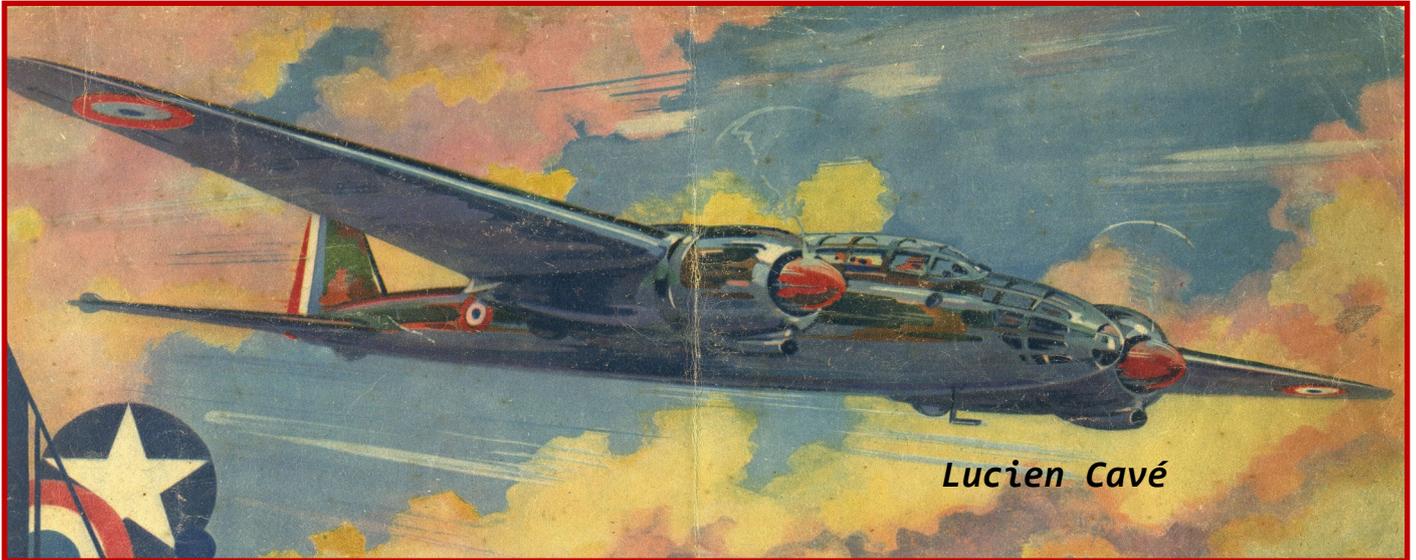


Paul Lengellé

AMIOT 370
Paul Lengellé



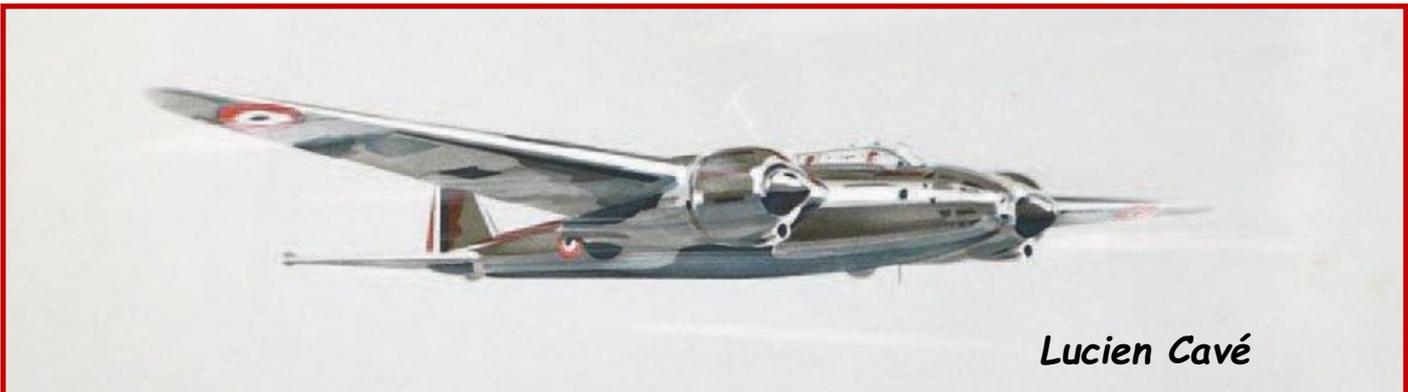
Lucien Cavé



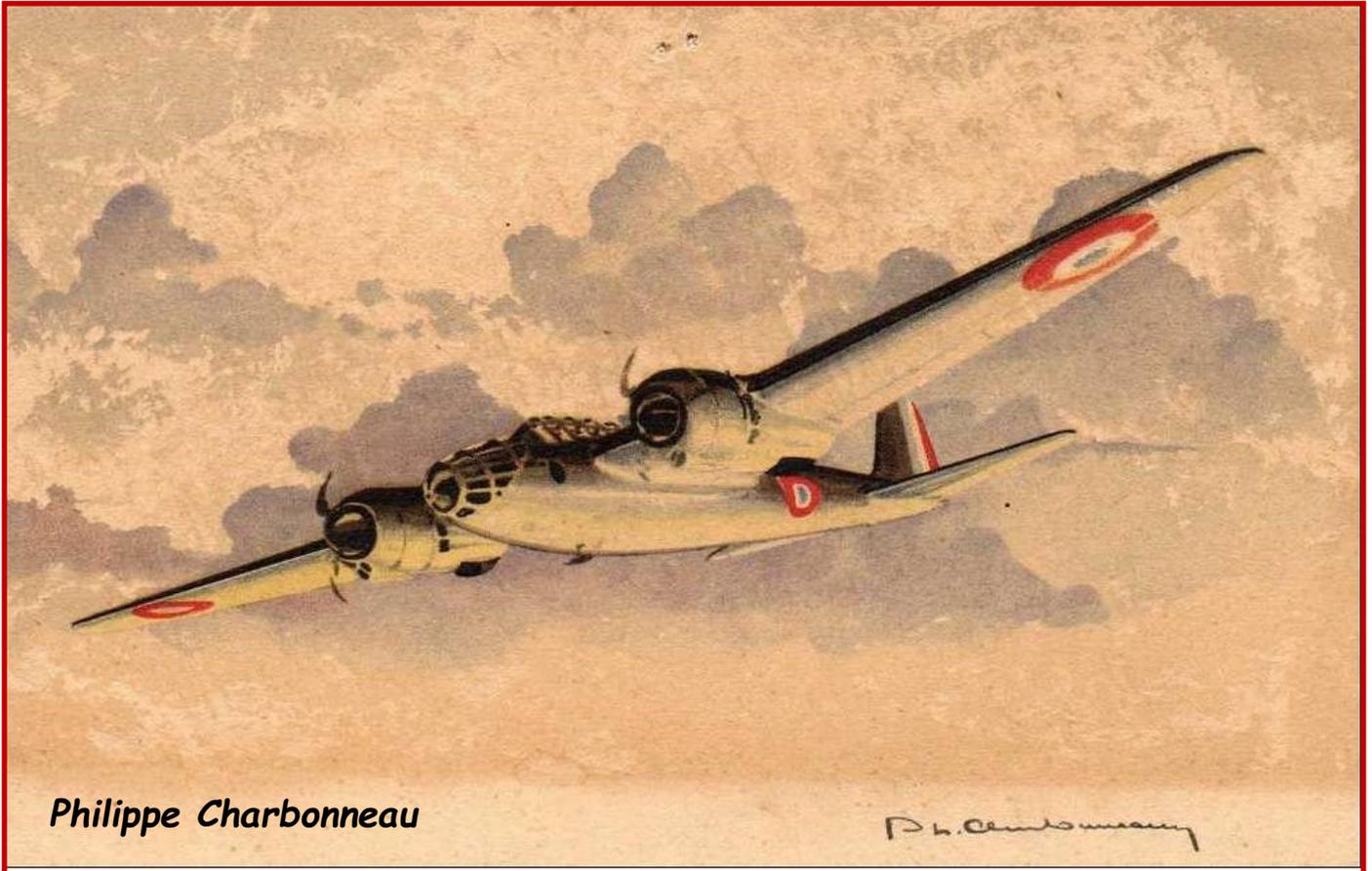
Lucien Cavé



Lucien Cavé



Lucien Cavé



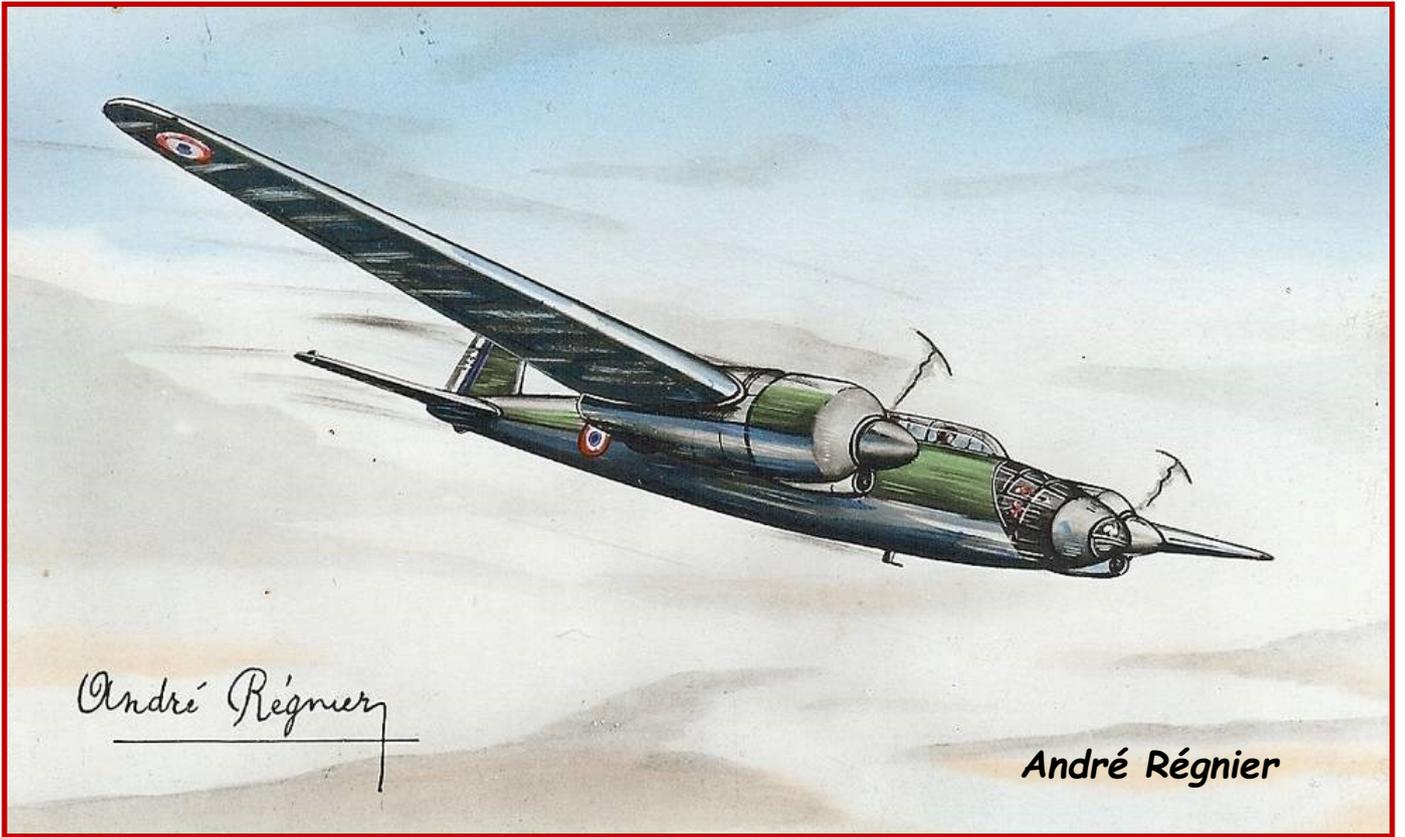
Philippe Charbonneau

Philippe Charbonneau



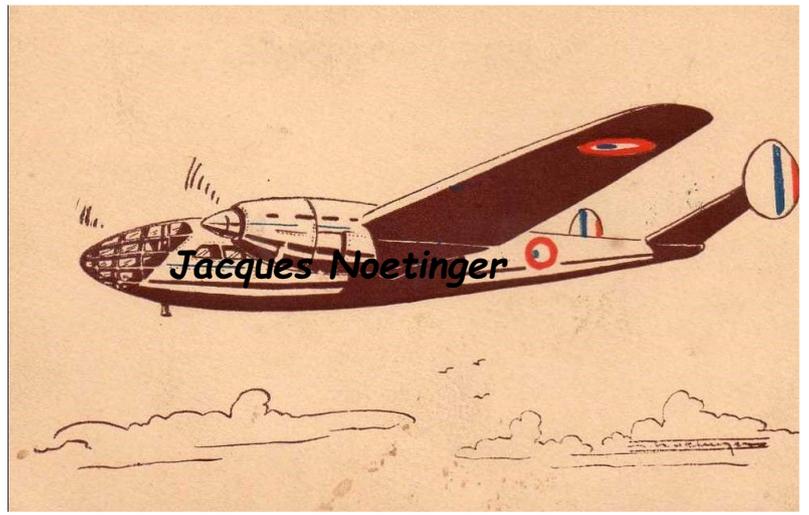
Louis Petit

*AMIOT 340ⁿ de Bombardement
Louis Petit*

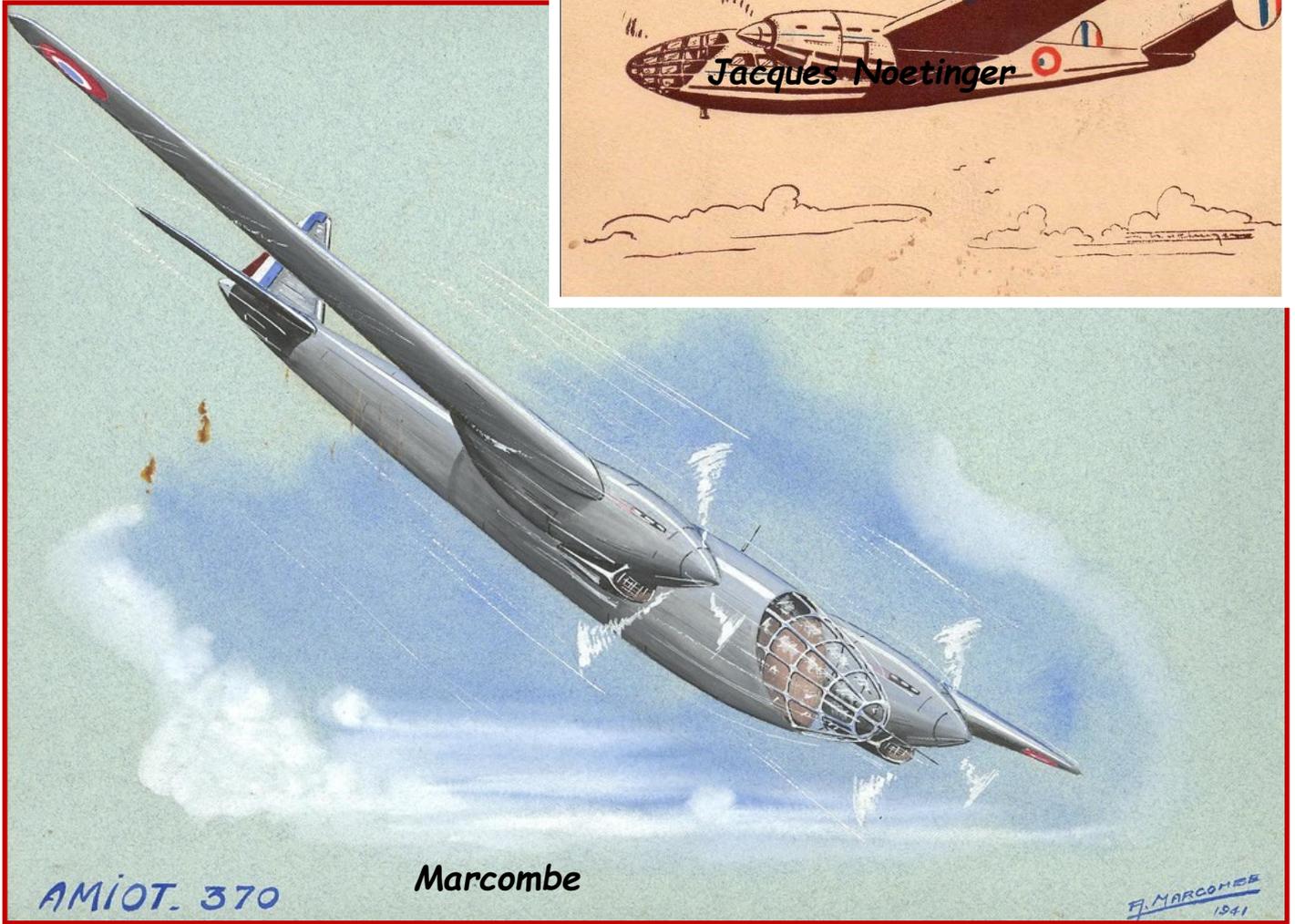


André Régnier

André Régnier



Jacques Noetinger



AMIOT. 370

Marcombe

*F. MARCOMBE
1941*

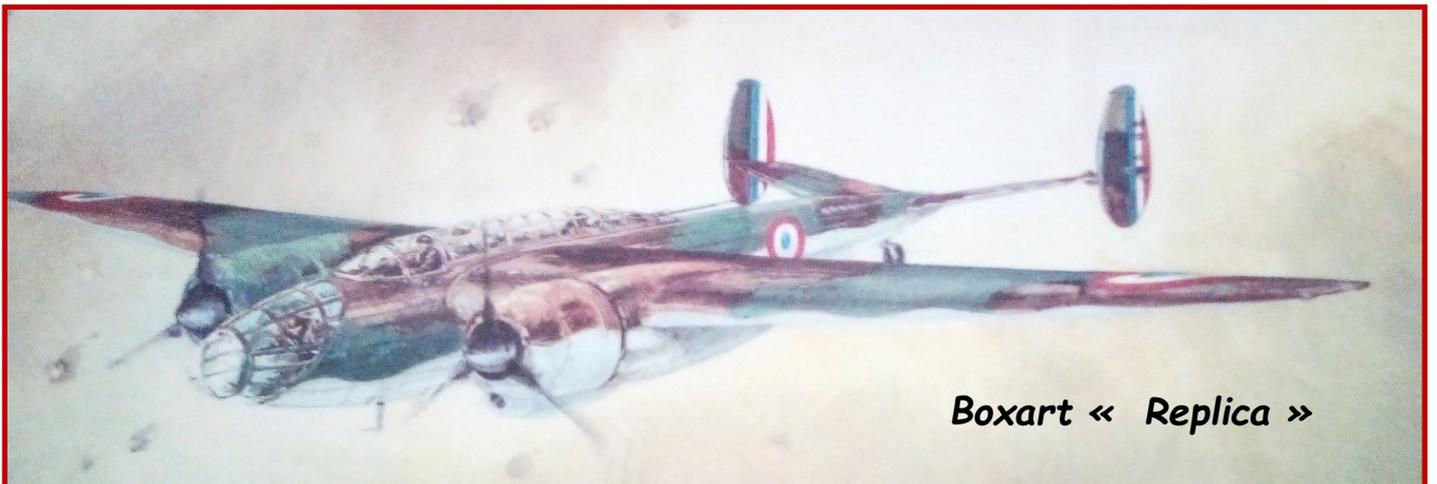


Chocolat Tobler

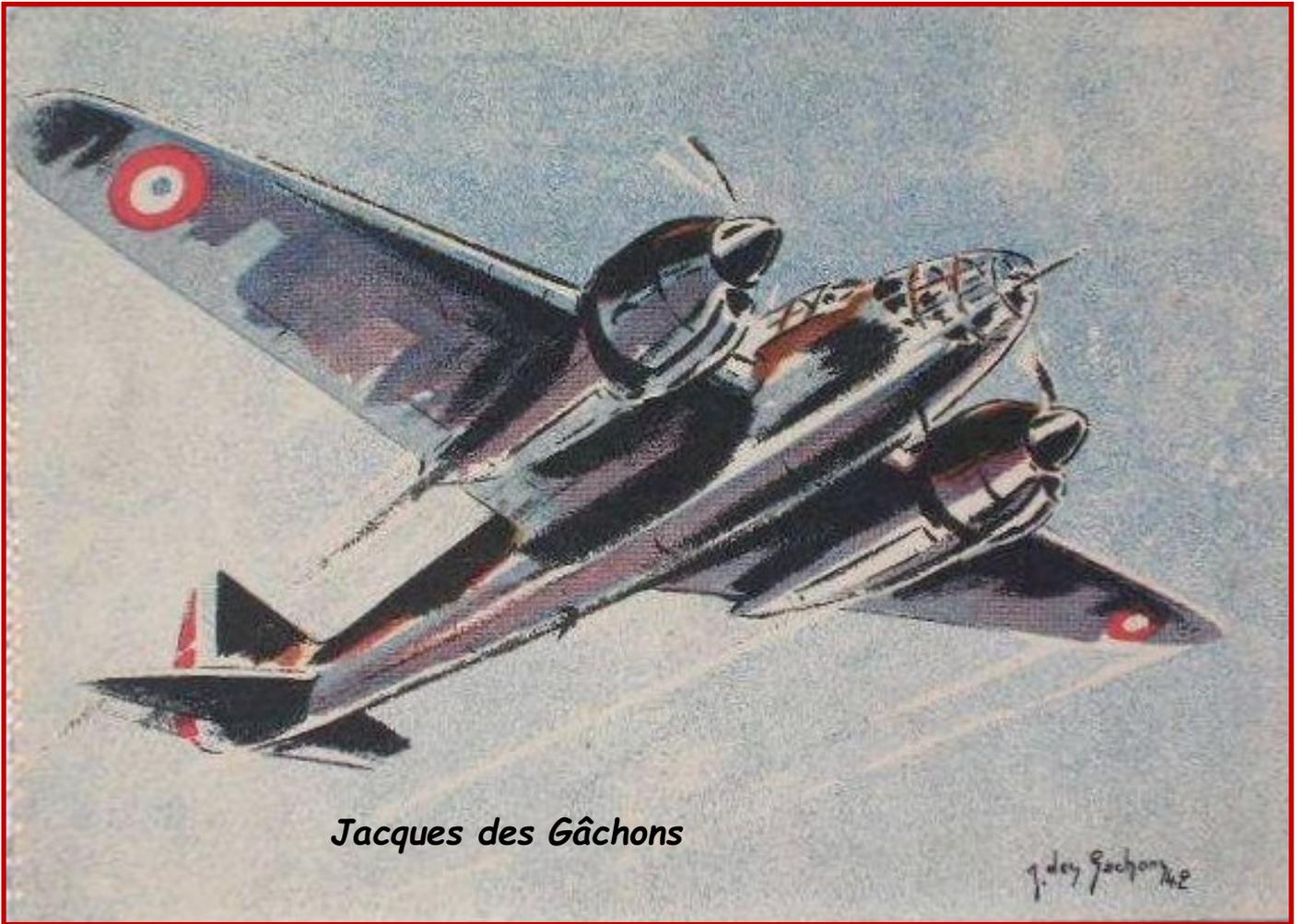
Amiot 351 — 1940

Louis Petit

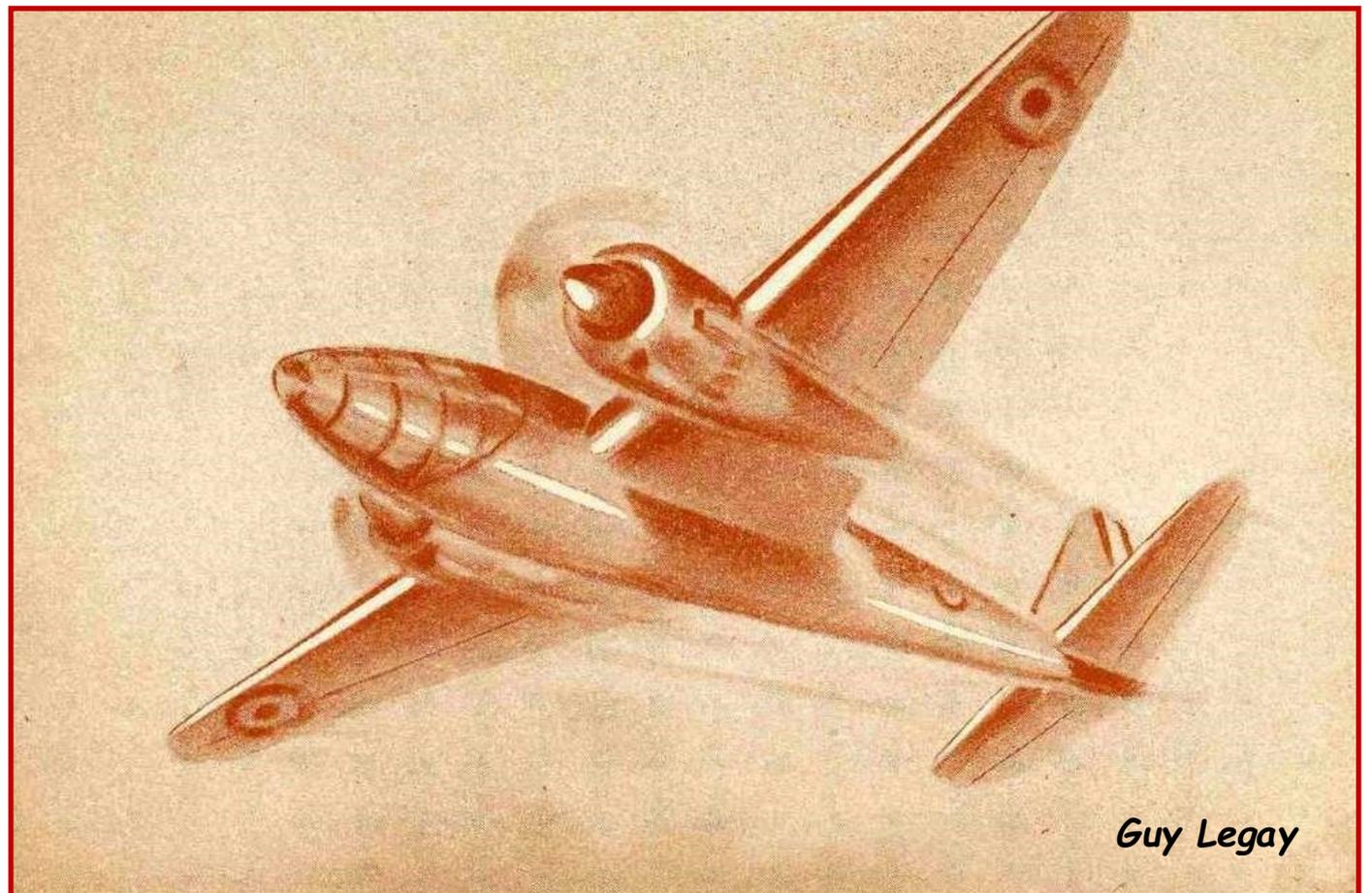
Louis Petit
Bombardier



Boxart « Replica »



Jacques des Gâchons



Guy Legay



Guy Michelet

MARSEILLE

AM

ABBP

F-ABBP

DJIBOUTI

L'Avion AMIOT 370

- Record international de vitesse avec 1.000 kilogs de charge sur 5.000 kilomètres (8 Juin 1938) - (Cdt ROSSI et A VIGROUX) : 400 km/h 810.
- Record international de vitesse sur 10.000 kilomètres sans charge (15-16 Août 1939) (Cdt ROSSI et Adj.-Chef ÉSMOND) : 311 km/h 620
- Liaisons Marseille-Djibouti (1941-1942).

S. E. C. M. 151 à 173, Bd du Havre - COLOMBES

Marcel Jeanjean 1942

Biographie

LE DERNIER ENVOL D'UN GEANT...

par Christian Bellet

Charles Elwood YEAGER, surnommé « Chuck », est né le 13 février 1923 aux Etats-Unis, à Myra, dans l'Etat de Virginie Occidentale, au sein d'une famille modeste. Il sera pilote, c'est une vocation. Enrôlé à 19 ans dans l'USAAC en 1942, il vole sur P39 Airacobra avant de rejoindre l'Angleterre, d'où il va affronter la Luftwaffe au sein du 357^eF.G., sur N.A. P51 B portant le nom de « Glamourous Glen » en hommage à l'amour de sa vie ...



Il obtient sa 1^{ère} victoire contre un Me 109 le 4 /03/1944. Mais, il est à son tour abattu le lendemain dans le sud-ouest de la France par un F.W190 basé à Cazaux ; doit évacuer son avion à environ 6 000 mètres d'altitude pour n'ouvrir son parachute que vers 2 500 m. ! Le pilote allemand, tirant sur lui, sera finalement abattu par son ailier, le capt. OBEL O'BRIEN (343^e Fighter Squad./357^e Fighter Gr.) et n'aura pas la même chance car son parachute, en torche, le laissera s'écraser au sol...(1)

Après un contact quelque peu « rugueux » avec un bûcheron local, il est pris en charge par la Résistance locale et passera en Espagne grâce à plusieurs réseaux, d'où il rejoindra l'Angleterre après six semaines de négociation entre les gouvernements américain et espagnol !

Il reprend le combat durant l'été 1944 sur P.51 D non sans avoir triomphé au passage des réticences de l'Etat major considérant qu'un pilote déjà abattu et exfiltré ne doit pas être réaffecté sur le même théâtre d'opérations. Mais l'homme a du caractère et il n'a pas fini de le prouver...Il va ajouter 10 victoires à son palmarès avant la fin du conflit, dont 2 Me 262 et n'oubliera jamais l'aide qu'il a reçu en France.

L'après-guerre le voit pilote d'essais à Muroc Field (devenu base d'Edwards) à partir de juillet 1945 ; et c'est le 14/10/1947 qu'il réussit le premier vol supersonique sur l'avion-fusée **Bell X-1 A** baptisé « Glamorous Glennis » malgré 2 côtes cassées la veille lors d'un accident de cheval !



Avec un caractère lui assurant la victoire contre l'adversité, il entre dans la légende de l'aviation ! Certains, dans son entourage, mesureront la redoutable efficacité de ce caractère, et ce tout au long de sa carrière ...Mais quel pilote ! Il va enchaîner les vols d'essais, notamment ceux de la série des X-planes sauf le X-15. En 1953, il est l'un des premiers pilotes américains à essayer le MIG 15 apporté par un dissident pendant la guerre de Corée.

Il rejoint le 417^e Fighter-Bomber Squad. Sur N.A. F86 H dont il prend le commandement en mai 1955 sur la base de HAHN en R.F.A. puis à TOUL-Rosières de juillet 1956 à juillet 1957. Il galvanise ses hommes et gagne de nombreux prix lors de rencontres inter-armées au sein de l'OTAN et il met en exergue l'importance de la maintenance assurant l'efficacité d'un squadron.



Le 10/12/1963, Chuck YEAGER a encore beaucoup de chance au cours d'un vol à bord du prototype NF 104 A de Lockheed, un incendie se déclare à 33 130 m. (108 700 pieds) Gravement brûlé, il parvient à s'éjecter à plus de 3 000 m ...et reprend du service après sa guérison.

En juillet 1966, la situation s'aggravant dans le sud-est asiatique, il obtient le commandement du 405^e Fighter Wing sur la base de CLARKE aux PHILIPPINES.

Naturellement, il participera aux opérations menées sur MARTIN B 57 B (dérivé du Canberra anglais), contrairement aux « recommandations » de ses supérieurs ...Il n'accomplira pas moins de 127 missions au dessus du VIETNAM !



En février 1968, il commande le 4^e Tactical Fighter Wing sur la base de SEYMOUR, et en 1969, il devient Vice-commandant de la 17^e AIR FORCE sur la base de RAMSTEIN en R.F.A. et enfin directeur de l'AIR FORCE Safety Inspection Center sur la base californienne de NORTON . (2)



Mais les années passent et il quitte l'U.S.A.F. en mars 1975 au grade de Général de Brigade ; Il occupe alors successivement plusieurs postes de conseillers et d'expert auprès du gouvernement. Plus tard encore, il participe à la Commission d'enquête sur l'accident mémorable de la navette spatiale « CHALLENGER » (lui qui n'a jamais été sélectionné comme astronaute), mais aussi à la création de jeux vidéo et de simulateurs de vol.

Un éclairage sur sa vie privée permet d'expliquer, entre autres, la dénomination des avions sur lesquels il a combattu pendant la 2^e guerre mondiale ainsi que le BELL X-1 du fameux record de vitesse. En effet, « Glamorous Glen » correspond au prénom de sa première épouse : Glennis DICKHOUSE (1924-1990) en 1942, qui lui donnera quatre enfants. Une histoire d'amour qui l'accompagne dans les « nose-arts » de ses P 51 successifs. (cf :anecdotes), un vrai talisman ! Ce n'est qu'en 2003 qu'il se remarie avec Victoria SCOTT D'ANGELO.

Au cours de ses voyages et invitations, il n'a pas oublié son aventure en France et, à l'occasion d'une visite chez AIRBUS Industries, il vole sur A 380 et demande à survoler le site de son parachutage du 5/03/1944.

Le 14/10/1997, il repasse le mur du son sur F 15 Eagle, pour le 50^e anniversaire du vol historique de 1947, rebaptisé pour l'occasion : « GLAMOROUS GLENNIS ». Il fait un dernier vol sur F15 en 2012 ...et en 2003, il vole en duo sur P 51 D ! Enfin, en mai 2018, à l'âge de 95 ans, il effectue une visite à MAZERES de NESTE (65) pour remercier les Résistants qui l'ont recueilli, protégé et permis de continuer la lutte, en présence de la représentation communale. Une plaque est posée sur la maison l'ayant abrité pour en témoigner.

Il décède le 7 décembre 2020 à LOS ANGELES.

**AU DELA DES 16 DECORATIONS RECUES ,
CHUCK YEAGER RESTE AUX YEUX DE TOUS ET POUR LES
GENERATIONS FUTURES, UN VERITABLE HEROS, DONT
LA FORCE DE CARACTERE ET LE COURAGE ONT ETE
NECESSAIRES A L'ACCOMPLISSEMENT DE SON DEVOIR,
TOUT AU LONG D'UNE VIE DONT LA DENSITE FORCE LE
RESPECT. IL A REJOINT LE GROUPES DES INOUBLIABLES.**

ANNEXES :

- (1) Certains éléments des 2 avions récupérés sur place, sont exposés au musée AEROSCOPIA de TOULOUSE.
- (2) La liste non exhaustive des avions pilotés par Chuck YEAGER, inclue les : P80. F86. F100. F102. F104. F4. F20. B57. F15 pour les jets. BT 13 VALIANT. P39 AIRACOBRA. P51 B et D MUSTANG pour les avions à moteurs à pistons.

UN QUIZZ , à travers quelques anecdotes ...

A/ question : En regardant attentivement les « nose-art » portés par les différents P51, que remarquez vous ?



Réponse : Ils ne sont pas identiques, le soldat a fait une erreur sur le P51 B, vertement soulignée par le pilote paraît-il, et a peint correctement « Glamorous GLEN » sur le P51 D, et non « Glamourus » ...

B/ : question : Comment Chuck YEAGER a-t-il pu avec 2 côtes cassées, verrouiller le cockpit du BELL X 1 encastré sous le B 29 porteur ?

Réponse : Avec un tronçon de manche à balai emporté et caché sous son blouson !

SOURCES :

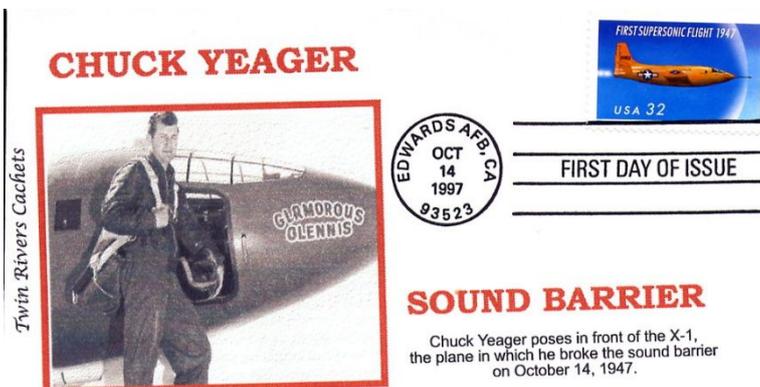
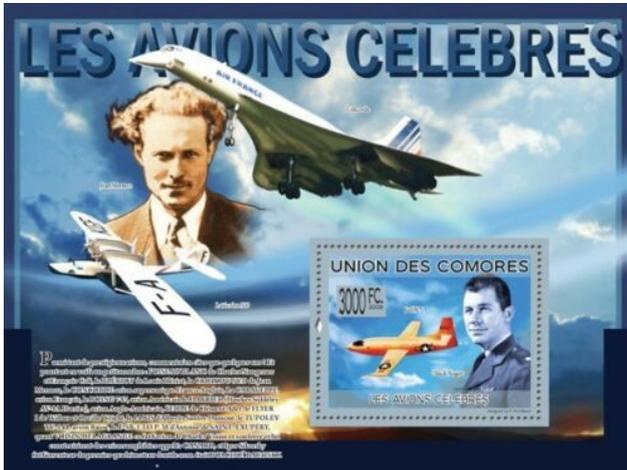
Le Fana de l'Aviation
La Dépêche
Star and Stripes (Internet)
Acepilots (Internet)
The War zone (Internet)



Philatélie

Chuck YEAGER en timbres

de Christian Bellet



IN MEMORIAM

Dominique BRULTEY (1941-2021)



Notre ami Dominique BRULTEY est né le 30 septembre 1941 à Val d'Ajol (Vosges), à proximité de Plombières-les-Bains. Ses études et ses capacités intellectuelles l'orientent précocement vers une carrière aéronautique.

En effet, il s'engage, à 19 ans, dans l'Aéronavale au sein de laquelle il obtient, en qualité d'officier, le brevet de navigateur, puis le brevet de pilote. L'obtention de plusieurs qualifications lui confère le grade de Commandant pilote sur Breguet Atlantic, surnommé le « Saint-Bernard des Mers ». A bord de

cet appareil il participe, avec son équipage, à de nombreuses missions de repérages et de contrôle de navires éventuellement hostiles, mais aussi à des opérations de secours en mer au sein de la PATMAR (Patrouille Maritime). En particulier, il participe, le 09 novembre 1971 sur alerte à Lann-Bihoué dans des conditions très difficiles avec son équipage Xray India de la Flottille 24 F à bord du Breguet Atlantic FSSFA, aux recherches des marins du Mahori, cargo de 9300 tonnes des Messageries Maritimes parti de Nouméa à destination du Havre avec 7000 tonnes de nickel, ayant fait naufrage dans les eaux froides et démontées du Golfe de Gascogne.

Alors Capitaine de Frégate, il réoriente sa carrière vers l'aviation civile en 1975 au sein de la Compagnie Air France et collabore activement au développement et à la mise en service de l'Airbus A 320, sur lequel il vole en qualité de pilote de ligne Commandant de Bord. Ses compétences reconnues et ses qualités personnelles lui confèrent, au sein de la Division Exploitation Europe d'Air France, les fonctions de Chef Pilote de la formation sur A 319, A 320, A 321 à Roissy Charles de Gaulle (Captain – Training Chief Pilot).

Retiré à Lyon 8^e après sa retraite, il adhère à l'ARDHAN, aux Vieilles Tiges et fait honneur à la SLHADA qu'il rejoint en 2014 en donnant plusieurs conférences, parmi lesquelles le sauvetage du Mahori (cf ci-dessus) et encadre, pour les jeunes et les adultes lors des Journées Européennes du Patrimoine au Fort de Bron, une animation sur un poste de pilotage très réaliste d'Airbus A 320 entièrement réalisé avec des « Lego » par Nicolas Carrel.

Homme discret d'un commerce très agréable et doté de qualités pédagogiques évidentes, il avait le don d'expliquer clairement et de façon accessible des notions aéronautiques complexes qui ravissaient ses auditeurs.

Atteint d'une forme sévère du Covid 19 en mars 2020, il a surmonté cette dure épreuve au prix d'une longue et difficile hospitalisation suivie d'une convalescence au terme de laquelle il envisageait de reprendre ses activités associatives, notamment par une conférence sur le Breguet 1150, Saint-Bernard des Mers, qu'il avait programmée en 2020.

Hélas, l'horloge du temps, dont nul n'est maître, l'a privé de ce retour à la vie sociale qu'il espérait et que nous attendions tous. En effet, il est décédé subitement à son domicile le samedi 13 mars 2021.

Sa disparition brutale nous attriste profondément et durablement et la SLHADA renouvelle son témoignage de profonde sympathie à son épouse et à sa famille.

Un ancien membre de l'Aéronavale présentera, au cours du dernier trimestre 2021, la conférence sur le BR 1150 qu'il avait préparée avec notre ami disparu.

Dominique BRULTEY était titulaire de la Médaille de l'Aéronautique octroyée à l'âge de 33 ans.

La SLHADA s'est associée à l'hommage de sa famille lors de ses obsèques qui ont eu lieu le 18 mars 2021 à Fougerolles (Haute-Saône).

juin 2021 : Jacques BAILLET Président de la SLHADA



*avec Nicolas Carrel
(à gauche), le concepteur du
simulateur en « Léo » :
voir le TB n°35 p11*



Egalement voir les TB26 : « Crash sur l'Hudson » et « Sauvetage suite au naufrage du Maori »

TB29 « Accident du vol AF 447 » - TB31 « Patrouille Maritime »



*En tenue de Capitaine de
Frégate en qualité de
Commandant de Bord sur
A320*



*Et également en tant
que copilote*



IN MEMORIAM

René BILLOTET (1925-2020)



Ancien adhérent de la SLHADA, le Sergent-Chef René BILLOTET, dernier survivant du Groupe de Bombardement « Lorraine » au sein des FAFL, nous a quittés le 18 novembre 2020, à l'âge de 95 ans.

Né le 18 avril 1925 à Dôle (Jura), il exerce le métier de charcutier après avoir obtenu son CEP en 1939 jusqu'à fin 1940, à proximité de ses parents restaurateurs, puis dans une alimentation jusqu'en 1941. Les restrictions l'orientent vers une usine de matériel électrique, qu'il quitte rapidement quand les Allemands mettent en place le STO. Il s'engage alors dans l'Armée d'Armistice Air en août 1942, à 17 ans, au Bourget du Lac (Savoie). Suite au sabordage de la flotte

française à Toulon et à la dissolution de l'Armée d'Armistice, il part avec plusieurs groupes armés dans différentes régions de France et se retrouve en Haute-Marne où des groupes assurent des liaisons avec l'Angleterre sur Westland Lysander. C'est ainsi qu'il arrive à Hornchurch puis au Q. G. de Londres, Queensberry Way où, après un séjour de contrôle, il est affecté au Squadron n° 342, 137^e Wing au sein des FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres) créées le 1^{er} juillet 1940 et rejoint, quelque temps plus tard en qualité de mécanicien navigant sur Douglas A 20 (Boston dans la RAF), le Groupe de Bombardement « Lorraine » rattaché à la RAF le 07 avril 1943.

Il contribue au débarquement allié du 06 juin 1944 en installant des fumigènes sur plusieurs avions afin de propager un rideau de fumée entre la flotte alliée et l'artillerie allemande stationnée sur les plages de Normandie.

Il poursuit sa carrière militaire, à la fin de la Seconde Guerre mondiale, au Maroc (Rabat Salé, Agadir GR 1/31 1947), en Indochine, à Djibouti (3 ans) et en Tunisie (Bizerte – 4 ans), puis à Metz-Frescaty en 1961 au sein de la FATAAC, avant d'être affecté à Paris au ministère de l'Air.

Il quitte l'Armée de l'Air en 1963 et s'installe dans la région lyonnaise où il exerce, pendant 28 ans, les fonctions de responsable du matériel technique au sein de l'INSA (Institut National des Sciences Appliquées) de Villeurbanne. Soucieux de préserver la mémoire de ses anciens camarades, il s'engage, en 1973 en qualité d'instructeur réserviste au sein du CAPIR, sur la Base aérienne 942 Lyon Mont Verdun « Capitaine Jean Robert » et transmet, pendant environ quarante ans, son expérience aux jeunes militaires. Il intègre, la même année, l'ANSORAA dont il devient le porte-drapeau, fonctions qu'il assure pendant près de quarante ans en témoignant d'une fidélité exemplaire lors des cérémonies commémoratives et, en particulier, lors de la messe annuelle de l'Aviation célébrée à la Basilique St Bonaventure à Lyon 2^e et à la cérémonie d'hommages aux aviateurs organisée au pied de la stèle d'Antoine de Saint-

Exupéry, Place Bellecour à Lyon 2^e, en présence d'un piquet de la Base aérienne, des Anciens Combattants et des autorités civiles et militaires.

Titulaire d'une quinzaine de décorations, parmi lesquelles la médaille militaire, l'Ordre national du Mérite la médaille commémorative de la Royal Air Force, l'Armée de l'Air lui a rendu un salut fraternel en faisant survoler la Base aérienne 942 par deux Mirages.

Homme très affable, le Sergent-Chef René BILLOTET était devenu la « Mascotte » de la Base aérienne et ses nombreux amis n'ont pu, en raison de la pandémie du Covid 19, assister à ses obsèques, célébrées à Vancia le 23 novembre 2020, où il a rejoint son épouse, décédée quelques années plus tôt et qui l'avait accompagné lors de ses différentes affectations après la fin de la Seconde Guerre mondiale.

La SLHADA s'associe à l'hommage rendu à cet homme d'engagement au service de la France.

Jacques BAILLET

Président de la SLHADA



Insolites



Il ne faut pas oublier la mascotte !

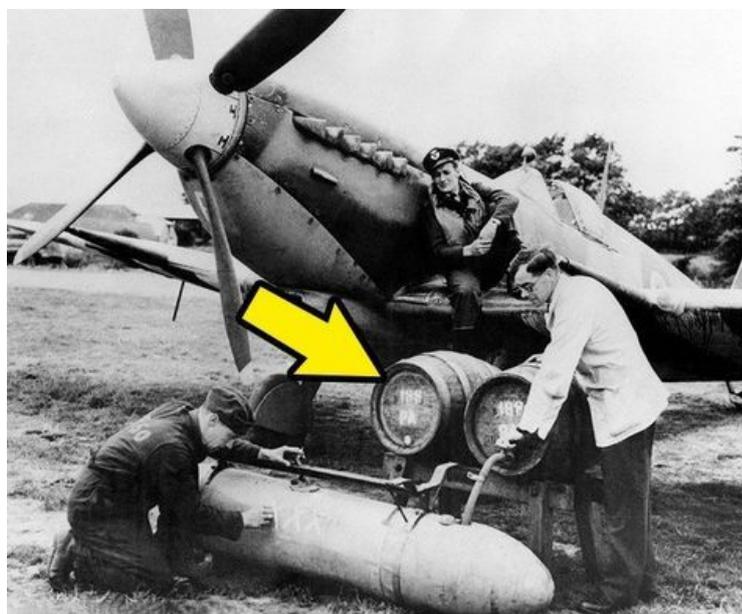
En décembre 44 à Bron, sous un
un hiver rude, les Marauders
sont prêts à partir bombardier les
ponts du Rhin

(Paul Schmitt : archives SLHADA)



Livraison de bière ...fraicheur garantie !

(Christian Bellet)



Les dissymétriques

(quand le faux s'inspire du vrai)

Une version du Lightning P38 pour l'observation
à droite

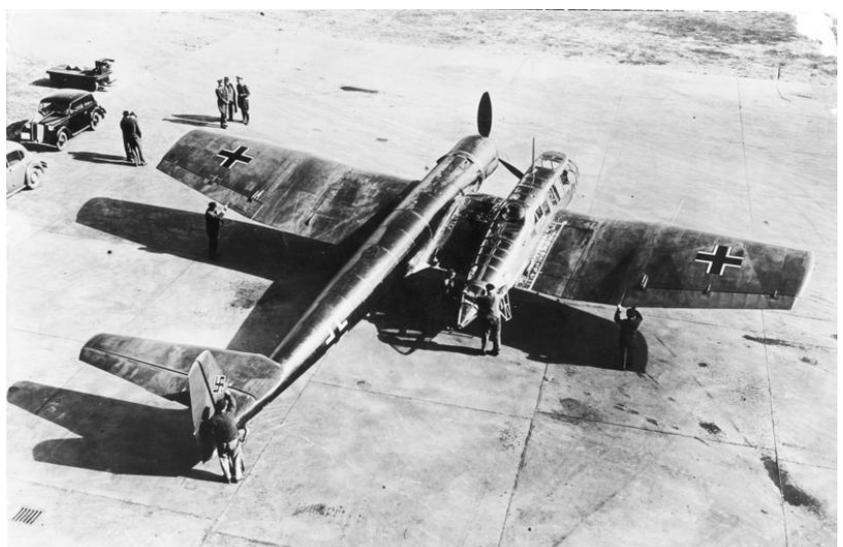
(il devait exister son pendant pour le côté gauche)



Le dernier avion anti-char de la Luftwaffe avant son vol d'essai du 1 er avril 1945. Les missiles
(futurs SS 10 ?) sont en place sous les ailes)



Blohm & Voss BV 141
avec moteur BMW 1560 ch
2x7 cyl. double-étoile



(Pierre Lussignol)



**BRON 1939
La BASE et le PORT
AERIEN**

Association loi 1901, fondée en 1986

Siège social : Maison des sociétés, Square Grimma, 69500 BRON

<http://www.slhada.fr>

contactslhadabron69500@gmail.com

Facebook : Aérolyon-slhada



Composition du Bureau

Président : Jacques BAILLET
 Vice-président : Pierre LUSSIGNOL
 Secrétaire Général : Rodolphe PELLETANT
 Trésorier : Guy DROZ
 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