

SLHADA

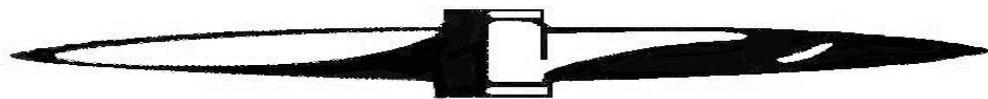


Tableau de Bord

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

N°44
Janvier
2022



Embarquement immédiat sur le tarmac de Bron dans les années 60

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

Pour plus de renseignements : contactslhadabron69500@gmail.com

EDITORIAL



L'année 2022 s'identifie à une éclaircie par la levée prochaine des restrictions d'ordre sanitaire, grâce à la sensible progression de la couverture vaccinale du pays. L'immunité collective n'est pourtant pas encore atteinte en raison des troubles relatifs à une hostilité d'une partie de la population à la vaccination obligatoire et au pass vaccinal.

La vigilance s'impose donc toujours, car de nouveaux « variants » peuvent surgir à tout moment.

Il nous faut quand même souscrire à l'optimisme pour redonner du souffle aux activités associatives longtemps suspendues. La reprise du cycle des conférences, l'accueil au Fort et à l'aéromusée des groupes de visiteurs et notre participation aux prochains rendez-vous habituels (Exposition du Club de l'Air, Assemblées générales de nos partenaires, conférences extérieures, permanences du mardi après-midi, bibliothèque...) témoignent de notre volonté de redynamiser notre fonctionnement, malgré l'exiguïté de nos locaux.

La pandémie a provoqué un taux d'attrition au sein de toutes les associations, voire la disparition de certaines d'entre elles. Il importe, dès lors, de rappeler celles et ceux qui se sont éloignés pour assurer notre pérennité au sein du monde aéronautique et notre crédibilité à l'égard des instances locales et régionales.

La reparation du Tableau de Bord matérialise le lien entre les adhérents et leur association. Le versement des cotisations au cours du premier trimestre de l'année civile contribue au financement des acquisitions de la bibliothèque, de l'aéromusée, des abonnements et des manifestations extérieures auxquelles souhaite participer l'association.

En particulier, la SLHADA souhaite célébrer, en 2022, le 70e anniversaire de la disparition de Maryse BASTIE, le 06/07/1952 sur l'aéroport de Bron, en liaison avec le Conservatoire Aéronautique du Limousin, qui prépare une manifestation à Limoges-Feytiat. La préparation de cet évènement implique une contribution active des adhérents de la SLHADA pour lui donner l'écho qu'il mérite et je sais pouvoir compter sur vous à cette fin.

Je vous attends donc nombreux pour cette échéance et pour nos prochains rendez-vous. Prenez soin de vous en restant vigilants car le froid est l'ami des virus !

Le Président,

Jacques BAILLET

p3	Editorial	
p4	Sommaire	
p5	Activités internes	
p6-9		-Conférence : <i>Les opérations aériennes du D-Day à la capitulation du Reich</i>
p10		- <i>Journées Européennes du Patrimoine</i>
p11		- <i>Réception des jeunes du BIA d'Ambérieu</i>
p12-14		- <i>Visite des EAJ d'Ambérieu</i>
p15-17		-Conférence : <i>Bréguet Atlantic</i>
p18-20		- <i>CA et Assemblée Générale Ordinaire : rapport moral</i>
p21-24		« <i>rapport d'activités</i>
p25-27		-Conférence : <i>Vols en simulation au-dessus de de la Région Rhône-Alpes et le crash de Maryse Bastié</i>
p28		- <i>Réception de stagiaires BIA</i>
p29-36		-Conférence : <i>Jean Navarre, enfant d'Oullins et sentinelle de Verdun</i>
p37	Activité extérieure	-Forum des associations
p38-p41	Histoire aéronautique régionale	-Accident d'un Amiot 143 à Bron
p42-p43	Philatélie	-L'Atlantique Sud : cent ans déjà !
p44-47	In Mémoriam :	- Général Alain Perrollaz
p48		- Bernard Claissac
p49-50	Insolites	

Activités intérieures

samedi 4 septembre :

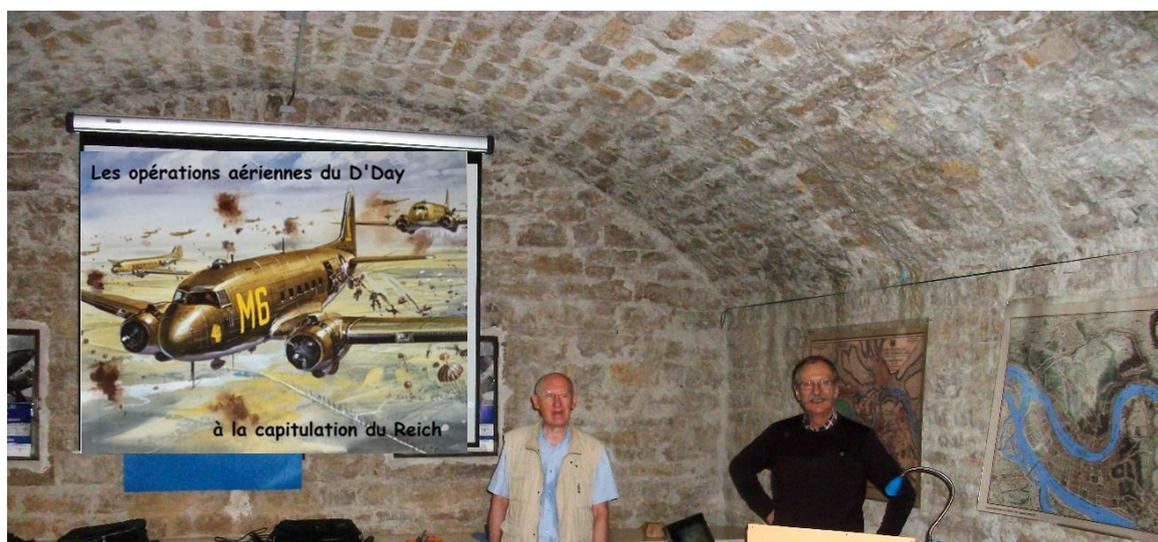
Pour cette reprise de la rentrée, avec le masque et gestes barrières, il est également nécessaire de présenter son pass-sanitaire et de procéder au nettoyage des mains.



Avant la conférence, notre Vice-Pierre Lussignol, présente son nouveau « cahier » très bien illustré : *Défense anti-aérienne de Lyon de 1939 à 44.* disponible en notre bibliothèque et venant compléter notre collection de « cahiers »



Puis notre Président Jacques Baillet fait appel à Pierre Biard pour la conférence du mois : « *Les opérations aériennes du D-Day, à la capitulation du Reich* »



Les opérations aériennes du D'DAY

*Résumé de la première partie de la
conférence par Régine Selosse*

L'opération OVERLORD désigne la BATAILLE DE NORMANDIE, mais il convient de se rappeler que les alliés ont « berné » les allemands dès 1941.

En avril 1941 Winston CHURCHILL fonde la « L.C.S. » dont la mission réside dans la prise en charge des opérations clandestines et de la désinformation.

Les intervenants ne manquent pas d'ingéniosité et l'opération « FORTITUDE » aboutit à un simulacre de débarquement dans la région de DOUVRES ; Plus de 1000 acteurs interviennent dans cette opération et le FUHRER reste persuadé qu'il s'agit d'une cible massive pour un débarquement.

Néanmoins, c'est la défaite de l'AFRIKAKORPS qui s'avère déterminante pour l'organisation du Débarquement de Normandie (opération NEPTUNE) laquelle assure la protection de la globalité de la BATAILLE DE NORMANDIE (opération OVERLORD)

A ce moment, l'on assiste au regroupement de toutes les unités tactiques en Normandie en vue d'une opération planifiée soit 7000 appareils de combat.

Le 14/4/1944 : leur principale mission, protéger l'opération « NEPTUNE » des tirs de sous-marins allemands dits « U-BOATS » ;

La ROYAL NAVY commence à poser 6800 mines sur les cotes occupées par les allemands afin d'empêcher ces derniers de contrer l'opération « NEPTUNE » avec leurs navires.

Pendant ce temps, les allemands étaient autrement occupés :

Durant cette période 1943/1944, sévissait une crise de confiance entre Herman GOERING et HITLER, suite aux erreurs capitales d'estimation de GOERING.

HITLER va lui préférer le commandement d'Erwin ROMMEL, eu égard à son antérieure expérience des combats au sol contre les troupes alliées.

ROMMEL se concentre sur la préparation d'unités blindées et la construction d'installations de défense



La question de la supériorité aérienne de l'ennemi reste ouverte et personne n'estime la force aérienne au-dessus des champs de bataille possibles

Dans la nuit du 5 au 6 juin, entre 3 heures et 5 heures du matin, 1012 avions sont déployés en vue du bombardement des batteries côtières.

Pas moins de 8000 tonnes de bombes ont été larguées, le plus gros tonnage en une nuit durant la guerre.

OMAHA BEACH sera par contre un échec complet dû à la couche nuageuse.

Les alliés craignaient un bon millier de chasseurs allemands au cours des phases critiques d'OVERLORD ».

La réalité fut toute autre ; ils ne rencontreront aucune opposition du coté aérien.

La Luftwaffe devait diviser ses efforts en trois points stratégiques d'égale importance, sans compter le front italien où rien n'allait plus.

Pour l'anecdote le 5 juin, les effectifs de la Luftflotte3 se montaient à 815 appareils dont à peine 110 chasseurs à même d'intervenir dans les premières heures.

Malgré cette situation, une incursion allemande interviendra au-dessus des plages le 6 juin à 6h30. Le General-Major Werner JUNK explique au bouillonnant commandant PRILLER que le débarquement allié a débuté et qu'il doit décoller avec son escadrille (3 chasseurs dont 1 hors d'usage).

PRILLER prévient le sergent Heinz WO DARC ZUK et tous les deux décollent à bord de leur FOCKE-WULF 190 en direction de la Normandie.

Avec peu d'espoirs de revenir vivants, ils progressent à l'est des cinq secteurs du débarquement et, sans être touchés, essuient le tir des canons anti-aériens de la flotte alliée.

Ils parviennent à rebrousser chemin et atterrissent à CREIL.

Ce 6 juin, la Luftwaffe osa 319 sorties contre 14674 pour les alliés.

Nuit du 5 - 6 juin
1 012 bombardiers



551 Avro Lancaster



412 Handley Page Halifax



39 Mosquito (avec système Oboé)



Opérations aéroportées du D - Day

Remorqueurs de planeurs



Handley Page Halifax



Schort Stirling

Remorqueurs de planeurs et parachutistes



Armstrong Witworth Albemarle



Douglas DC-3 "Dakota"



Opérations aéroportées du D - Day

Planeurs



GAL Amilcar



Airspeed Horsa



Opérations Aéroportées du D - Day



82e Airborne



101 Airborne

**Bombardiers Alliés 6 juin 1944
1 065 bombardiers**



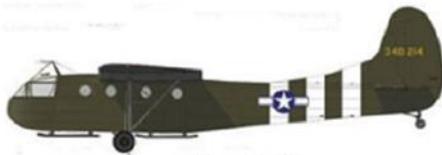
589 Avro Lancaster



Douglas C-47 "Skytrain"



418 Handley Page Halifax



Waco CG-4



58 De havilland Mosquito



avec une assistance
très à l'écoute



Samedi 18 et dimanche 19 septembre : Journées Européennes du Patrimoine



Dans le contexte du patrimoine, le fort a bénéficié de nombreuses restaurations de qualité, comme les évacuations d'eau pluviales en cuivre, ainsi que ses nombreuses lanternes restant allumées tout le long de la cour du Paradis.



De 13h à 16h30 comme tous les ans, l'ouverture du Fort de Bron au public permet un important apport de visiteurs de tous âges en tant que curieux, intéressés, « mordus » et même chercheurs. Aussi notre Musée n'a pas manqué de recevoir 513 visiteurs toujours accueillis de prime abord par Pierre Biard notre responsable du musée.



une partie de l'équipe d'accueil :

samedi 25 septembre : *Visite du BIA (Brevet d'Initiation Aéronautique)
du Détachement air de la BA 278 d'Ambérieu*



samedi 9 octobre :

par Bernard Large

La SLHADA et l'ASSOCIATION DU FORT DE BRON ont accueilli en début d'après-midi, ainsi que le 25 septembre, deux groupes de jeunes gens venant de la BA 278 d'AMBERIEU en BUGEY, ainsi que le Commandant de Base et leurs encadrants



Le but étant de proposer la visite de notre **Aéro Musée** à ces jeunes qui font partie des Escadrilles Air Jeunesse (EAJ) et cela dans le cadre de leur formation concernant le Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA), ce qui les a fortement intéressés..

Les Escadrilles Air Jeunesse



Définition de l'action

Lancées le 16 Juillet 2019, les Escadrilles Air Jeunesse (EAJ) constituent un des projets du « Plan de Vol » stratégique du Chef d'Etat-major de l'armée de l'air et de l'espace (CEMAAE). Elles ont pour objectif le développement et la fidélisation d'un vivier de jeunes femmes et hommes âgés de 12 à 25 ans souhaitant s'impliquer dans le domaine aéronautique et spatial, en leur offrant un parcours centré sur les valeurs de l'Armée de l'air et de l'espace et de l'aéronautique. Il s'inscrit dans le cadre des missions de rayonnement de l'Armée de l'air et de l'espace.

Cette initiative, développée notamment à partir des dispositifs du « Plan air jeunesse » (PAJ), a pour vocation une ouverture vers la société civile tout en encourageant le développement de partenariats. Les EAJ pourraient à terme être rendues compatibles et complémentaires avec le SNU (phases 2 et 3).

Aujourd'hui dix EAJ ont été créées sur tout le territoire français (7 EAJ sur sites air et 3 EAJ sur sites civils). Une montée en puissance progressive prévoit d'étendre le dispositif à tous les sites de l'armée de l'Air et de l'Es-pace, puis de construire un réseau d'EAJ sur l'ensemble du territoire national y compris dans les zones peu couvertes par l'armée de l'Air et de l'Espace.



Ci joint une partie du document publié par le MINISTERE DES ARMEES définissant l'action menée actuellement par l'ARMEE DE L'AIR et de l'ESPACE.

Ce document a pour objectif de renforcer le recrutement et le lien ARMEE DE L'AIR-NATION au travers de l'action PLAN AIR JEUNESSE, et contribue aussi à faire rayonner les actions de l'ARMEE DE L'AIR et de l'ESPACE qui propose également à notre jeunesse des opportunités trop souvent méconnues et des formations pour des métiers d'avenir.



La SLHADA compte également parmi ses membres des RESERVISTES CITOYENS attachés à la BA 942 - l'ARMEE DE L'AIR et de l'ESPACE dont les actions contribuent à son rayonnement. Pour certains d'entre eux, une prochaine visite de la RC est prévue à AMBERIEU le vendredi 26 octobre 2021.

Nous pouvons certainement disposer des documents complets publiés dernièrement et pourquoi pas en collaboration avec le Centre d'Information et de Recrutement des Forces Armées (CIRFA de LYON le Centre d'Etudes Stratégiques Aérospatiales (CESA) et la Direction des Ressources Humaines de l'ARMEE DE L'AIR et de l'ESPACE (DRHAAE), le Musée Militaire de LYON - Quartier Général FRERE ..



Des possibilités s'ouvrent aussi afin de diffuser des informations permettant des visites dans diverses associations lyonnaises, qui pour certaines forment déjà au BIA, et pour d'autres ouvrent au monde de l'Air.



Public visé

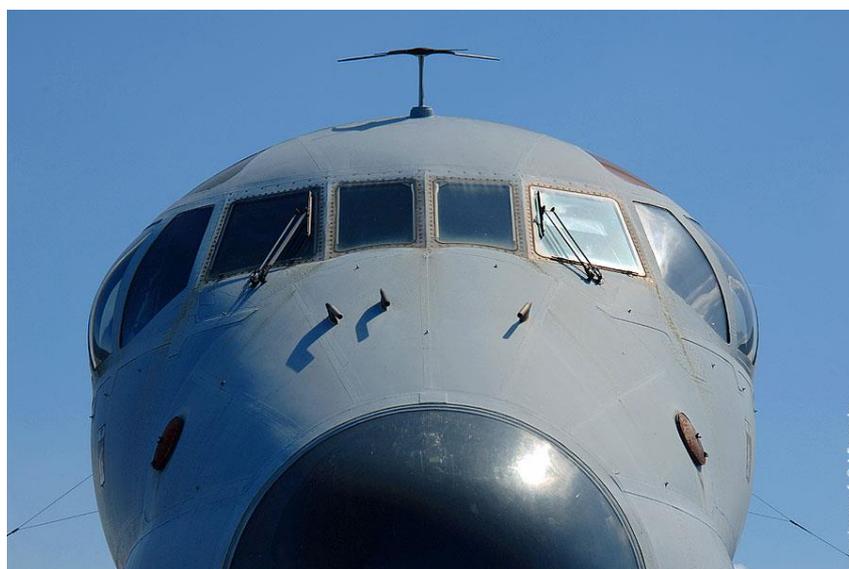
Tous les jeunes français âgés de 12 à 25 ans, souhaitant s'impliquer dans l'aéronautique et le spatial.

LAAN

Notre publication SLHADA intitulée « TABLEAU DE BORD » peut également relater toutes ces opportunités, car elle est publiée généralement deux fois l'an et elle est consultable sur Internet.

samedi 16 octobre : Conférence « Bréguet Atlantic » par Vincent Isaac

Une très intéressante conférence auprès d'une vingtaine de personnes à l'écoute des nombreuses possibilités qu'offre ce bel appareil.





Le Saint Bernard des Mers - Bréguet 1150 Atlantic

Cette présentation initiée par Dominique Brultey, qui avant de nous quitter m'avait proposé de l'assister pour une présentation du Bréguet 1150 "Atlantic", Avion patrouilleur de haute mer en service dans l'aéronavale depuis 1965 et devant assurer ses missions jusqu'à environ 2035-2040. Cet avion peut connu du grand public, de par sa flexibilité deviendra un outil indispensable dans les conflits modernes.

La genèse de l'Atlantic au début de la "guerre froide", dans le cadre de l'OTAN, montre que la France est capable de maîtriser un projet complexe dans les délais et sans dépassement. Le contexte géopolitique lié à la montée en puissance de la marine et de l'aéronavale soviétique, ainsi que la mise en place des Zones Économiques Exclusives suite aux accords de Montego Bay permettent à la France de revendiquer la 2ème surface maritime mondiale. La présentation du Breguet "Atlantic" et de ses nombreuses évolutions, de ses armements et de ses missions. De par sa conception c'est un avion particulièrement évolutif qui a su s'adapter aux conflits modernes en conservant ses facultés de chasseur de sous-marins.

Lors de la convention de Hambourg (1979) les moyens de recherche et sauvetage en mer sont restructurés, l'aéronavale doit répartir ses moyens. Les Atlantique à partir de 2000 sont réaffectés aux conflits en cours, 2 flottilles la 24F et 25F dotés de Falcon200 "Guardian" et de Falcon500 assurent les alertes en métropole et outremer ainsi que 2 flottilles d'hélicoptères, la 35F à Hyères avec des "Panther" et la 32F à Lanvéoc avec des NH90 en métropole.

Création du CESAN (Centre d'Entraînement au Sauvetage de l'Aéronautique Navale) installé à Lanvéoc assure la formation des équipages de l'aéronavale, du GIGN et des commando de Marine.

Enfin la mission SAR conduite par Dominique Brultey et son équipage lors du naufrage du Maori, navire de Charge de la Compagnie des Messageries Maritimes le 9 Novembre 1971 qui a permis le sauvetage d'un rescapé le lieutenant Mécanicien Jean-Yves Duclos.

Et enfin les retrouvailles en 2011 avec ses sauveteurs à Lorient.

Merci à Dominique Brultey pour cette tranche de vie qui montre qu'avec un bon avion et un bon équipage on peut encore sauver des vies.

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DE LA SLHADA

13 NOVEMBRE 2021 – 15 H 00

RAPPORT MORAL- M. Jacques BAILLET, Président

Le quorum d'adhérents (tes) présents (tes) ou représentés (es) étant atteint par 21 adhérents présents et 7 représentés, soit 28 sur 53 adhérents, l'Assemblée Générale Ordinaire peut valablement délibérer.

Invités (présents et excusés)

- Mairie de Bron : M. Pascal MIRALLES-FOMINE, Adjoint au Maire
- Madame la Députée : Excusée
- Madame Danielle COSTE – Présidente FPEL
- Monsieur Bernard TRIBLE – Président EALC
- Monsieur Didier PAVIET-SALOMON – Président AFB
- Monsieur Gérard CHAPRON – Secrétaire AFB
- Monsieur Philippe QUETIER – ACGL
- Monsieur Jacques LANDRY – Club de l'Air
- Monsieur Claude THOLLON-POMMEROL – Président Musée Pégoud
- Anoraa – Excusé
- Ansoraa - Excusé

Le quorum d'adhérents présents ou représentés étant atteint, l'Assemblée Générale Ordinaire peut valablement délibérer.

- Monsieur le Maire,
- Mesdames et Messieurs les Elus
- Mesdames et Messieurs les Présidents d'associations
- Chères Adhérentes, Chers Adhérents

Le calendrier inhabituel de cette Assemblée Générale résulte d'une année 2020 presque entièrement soumise à la pandémie et à son cortège de restrictions sanitaires au demeurant toujours en vigueur pour certaines d'entre elles.

Cette situation, qui semble connaître un nouveau rebond, a impacté durablement nos activités et ne nous a pas permis d'organiser cette Assemblée Générale en février, comme à l'accoutumée et réduit, en proportion, la consistance des rapports annuels.

Deux adhérents nous ont quittés en 2020 :

- Jacques MOULIN, Secrétaire Général, décédé le 23 janvier 2020
- André CORGIER, notre Doyens, le 25 janvier 2020 à l'âge de 90 ans

Nous formulons des vœux de rétablissement aux adhérents dont la santé est défaillante et, en particulier, à Monsieur André Monet.

Je vous demande de bien vouloir observer un instant de silence en mémoire de nos deux adhérents disparus en 2020. Merci.

Nous remercions la Mairie de Bron pour le soutien qu'elle apporte à nos activités (subvention, impression du Tableau de Bord) et pour l'accès qu'elle nous donne aux canaux d'information municipaux (Bronjour, panneaux lumineux, forums...).

Nous souhaitons que nos publications, expositions, conférences, manifestations... soient mises à disposition du public par les lieux de culture municipaux, notamment par la médiathèque, afin de renforcer l'audience de notre association. Il conviendrait, à cette fin, d'étudier les modalités de cette collaboration.

Par ailleurs, nous envisageons de célébrer, en 2022, le 80^e anniversaire de la disparition de Maryse BASTIE et souhaitons, à cette fin, que la mairie s'implique dans ce projet, avec la Base aérienne 942 et le Conservatoire Aéronautique de Limoges.

Nous souhaitons, également, que la question de l'attribution des salles et, en particulier, celle de la salle 18, soit remise à l'ordre du jour et, en conséquence le contenu de la convention signée par le précédent Exécutif. En effet, l'association a du, une nouvelle fois, déménager cette salle pour laquelle le Conservateur du musée a consacré un travail important. Ceci nous prive d'ouvrir l'aéromusée lors de la foire artisanale d'octobre et d'accueillir de nombreux visiteurs. En outre, l'exiguïté de la bibliothèque et l'absence d'un espace de lecture n'en facilite pas l'accès aux adhérents.

Nous savons que la Mairie a commandé un audit afin d'envisager l'avenir du Fort en termes de valorisation et nous espérons être informés, en temps utile, des résultats de cet audit.

Monsieur Pascal MIRALLES-FOMINE intervient au nom de la mairie de Bron. Il reconnaît le travail accompli par les membres de la SLHADA et ajoute qu'il faudra trouver une solution au problème posé par la salle 18. Il précise que le Fort devrait être, de façon générale, une source de revenus plutôt que de dépenses, grâce aux investissements. C'est la raison pour laquelle la mairie a missionné un bureau d'études à cette fin et que ce dernier rendra son rapport en juin 2022. Il invite, enfin, la SLHADA à infléchir son mode de fonctionnement, grâce à la sélection et à la numérisation.

J'espère, enfin, que la situation actuelle s'améliorera et que les progrès de la vaccination collective nous permettront de reprendre pleinement nos activités. Nous avons matérialisé cet espoir en prévoyant un calendrier habituel de conférences mensuelles et un planning de fonctionnement identique à celui des années antérieures.

Je vous remercie pour votre attention.

Le rapport moral est adopté à l'unanimité des votants et représentés.

Le Président,

Jacques BAILLET

Composition du Bureau : de gauche à droite

Trésorier : Guy DROZ - Secrétaire Général : Rodolphe PELLETANT - Président : Jacques BAILLET

Aéromusée : Pierre BIARD - Vice-président : Pierre LUSSIGNOL- Adhérents : Suzanne LAURENCOT



ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DE LA SLHADA

13 NOVEMBRE 2021 – 15 H 00

RAPPORT D'ACTIVITES DE L'ANNEE 2020 – Pierre LUSSIGNOL, Vice-Président

La pandémie et ses périodes successives de confinement ont singulièrement limité les activités de la SLHADA et de toutes les associations, sur le plan national.

REUNIONS ADMINISTRATIVES

08 FEVRIER 2020 : Assemblée Générale Ordinaire annuelle. Aucune candidature ne s'est manifestée afin de remplacer Madame Chantal PATURAU, Trésorière, en raison de son déménagement dans un autre département, ni pour succéder à Monsieur Jacques MOULIN, Secrétaire Général, décédé le 23 janvier 2020. Il en a été de même lors du Conseil d'Administration réuni le 14 mars 2020 aux mêmes fins. Monsieur Guy DROZ s'est porté candidat au poste de Trésorier et Monsieur Rodolphe PELLETANT au poste de Secrétaire Général lors du Conseil d'Administration du 11 juin 2020. Ils ont été chargés d'assurer l'intérim de ces deux fonctions jusqu'à la prochaine Assemblée Générale annuelle de 2021.

CONFERENCES MENSUELLES

La pandémie, assortie de plusieurs périodes de confinement, a limité à trois le nombre de nos conférences mensuelles :

11 JANVIER 2020 : conférence de Pierre BIARD sur le thème : « Qui a coulé le Tirpitz ? »

14 MARS 2020 : conférence de Jean-Claude MATHEVET sur le thème : « Les stations radar allemandes de la région lyonnaise pendant la Seconde Guerre mondiale »

12 SEPTEMBRE 2020 : conférence de Christophe AUBERT sur le thème : « Souvenirs tragiques de l'Histoire de l'aviation militaire en Rhône-Alpes »

VISITES

10 – 14 – 17 FEVRIER 2020 : les élèves et leurs professeurs des écoles des CM2 de Bron ont été accueillis au Fort et à l'Aéromusée, pour la troisième année consécutive et une conférence sur l'histoire aéronautique de Bron leur a été présentée au moyen d'une projection effectuée en salle Séré de Rivières.

19 – 20 SEPTEMBRE 2020 : L'aéromusée a été ouvert à l'occasion des Journées Européennes du Patrimoine et une vitrine consacrée à la Défense Passive a été réalisée à cette occasion.

03 – 10 OCTOBRE 2020 : Les Escadrilles Air Jeunesse, créées en 2019 par le Chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air, ont été accueillies au Fort et à l'aéromusée à la demande du Colonel commandant le Détachement Air de la Base d'Ambérieu-en-Bugey. 80 jeunes gens âgés de 18 à 25 ans ont ainsi été accueillis pour une double visite encadrée, d'abord du Fort, ensuite de l'aéromusée, complétée d'une conférence sur l'histoire aéronautique de Bron et sa Région. Le

Tableau de Bord leur a été remis à l'issue de la visite. Le commandement de la Base nous a transmis ses vifs remerciements et a souhaité renouveler cette visite en 2021.

PARTICIPATIONS EXTERIEURES

03 au 21 FEVRIER 2020 : une exposition consacrée à la « présence des aviateurs polonais à Bron » a été présentée sur la Base aérienne du Mont Verdun et au Quartier Général Frère.

29 FEVRIER – 1^{er} MARS 2020 : la SLHADA a participé à l'exposition de maquettes organisée par le Club de l'Air à l'Espace Albert Camus. Cette exposition annuelle présente d'autant plus d'intérêt que la SLHADA compte, dans ses rangs, Monsieur Louis GITCHENKO, maquettiste attiré qui assemble et répare toutes les maquettes.

12 MARS 2020 : M. Bernard LARGE, adhérent SLHADA, a donné une conférence sur le thème « les femmes et l'aviation » au Polaris à Corbas.

PARTENARIATS

Quatre membres de la SLHADA ont présenté une exposition sur la présence des aviateurs polonais à Bron pendant la 2^e Guerre mondiale, dans le cadre des activités de l'Association du patrimoine militaire de Lyon et de sa Région (Musée d'Histoire Militaire de Lyon).

17 JANVIER 2020 : plusieurs membres de la SLHADA ont été invités aux vœux de l'Aéro-Club du Grand Lyon, avec lequel la SLHADA a signé une convention de partenariat.

19 JANVIER 2020 : plusieurs membres de la SLHADA ont participé à l'Assemblée Générale de l'Association du Fort de Bron.

04 NOVEMBRE 2020 : plusieurs membres de la SLHADA ont été reçus par le Maire de Bron et son adjoint et lui ont présenté l'origine et les activités de l'association, ainsi que leurs souhaits.

Nous avons poursuivi nos relations de partenariat avec EALC, présidée par Monsieur Bernard TRIBLE, qui nous remet régulièrement des documents aéronautiques ainsi que des objets qui renforcent l'attrait de l'aéromusée (Remerciements).

L'Assemblée Générale de l'Union Régionale des Associations Aéronautiques, dont la SLHADA est membre, n'a pu se tenir en raison du confinement en vigueur à l'époque où elle se réunit. Elle a donc été reportée sine die.

REMISE DE DOCUMENTS

10 FEVRIER 2020 : Monsieur SALAUD, Président de la Maison du Combattant, nous a remis des photos du Groupe Bretagne présent à Bron en 1944.

24 JUIN 2020 : les livres et carnets de vol de Monsieur Henri CHERRIER, ancien pilote de chasse sur P 47 en 1944 et ancien adhérent de la SLHADA, décédé, nous ont été remis et Monsieur ACKERMANN, ancien pilote de chasse, nous a remis des photos et des copies de ses carnets de vol. Se reporter au Tableau de bord n° 9 et à l'article de Henri CHERRIER consacré au Republic Thunderbolt P 47 et à sa mission du 20/10/1944.

AEROMUSEE

L'aéromusée a ouvert ses portes au public à quatre reprises, compte tenu des périodes de confinement et Monsieur Pierre BIARD, le Conservateur, a présenté le compte rendu de son activité.

Monsieur Pierre BIARD a restitué l'activité de l'aéromusée, les acquisitions et les réalisations faisant l'objet de nouvelles présentations. Il estime nécessaire de constituer une équipe afin de compenser les absences ou indisponibilités lors de l'ouverture de l'aéromusée. Il rappelle que la « réquisition », deux jours par an, de la salle 18 pour la foire artisanale, gêne le fonctionnement, le rôle du musée et n'exclut pas de démissionner si aucune solution n'est apportée.

BIBLIOTHEQUE

Elle a été ouverte aux adhérents à 12 reprises, les mardi et samedi après-midi, dans les limites des périodes de confinement. Monsieur Christian BELLET, Bibliothécaire, a restitué également son activité.

TABLEAU DE BORD

Monsieur Yves BOEL, réalisateur de la maquette et de la pagination du Tableau de Bord, a pu faire imprimer par le service de reprographie de la mairie de Bron, que nous remercions à nouveau, les numéros 41 et 42 de cette publication. Il a présenté, comme à l'accoutumée au moyen de notre rétroprojecteur, la rétrospective du Tableau de bord n° 42.

SITE SLHADA ET FACEBOOK

Yves LAURENCOT actualise les pages des deux sites, ouverts aux adhérents qui peuvent proposer des articles et souhaite un usage plus fréquent de ces deux sites.

NOS DISPARUS

Deux adhérents nous ont quittés au cours de l'année 2020.

23 JANVIER 2020 : Jacques MOULIN, Secrétaire Général en exercice et adhérent de la SLHADA dès sa création.

25 JANVIER 2020 : André CORGIER, notre Doyen, nous a quittés à l'aube de ses 91 ans.

Les membres de la SLHADA ont assisté aux obsèques de leurs adhérents décédés.

RAPPORT FINANCIER – Monsieur Guy DROZ, Trésorier par intérim

Monsieur Guy DROZ, trésorier par intérim, présente le bilan financier de l'année 2020, dans lequel il a intégré les règles de présentation du nouveau plan comptable entré en vigueur. La cotisation reste inchangée, soit 35 €.

Le rapport financier est adopté à l'unanimité des adhérents présents ou représentés.

Monsieur Claude THOLLON-POMMEROL demande si les réserves financières de l'association sont destinées à un projet. Il rappelle que ces réserves proviennent de l'association de l'aéromusée, dissoute le 16 octobre 1999. Il ajoute que ces réserves servent à acquérir de nouveaux objets et à améliorer leur présentation, mais que le manque actuel de place exclut des travaux d'envergure.

Monsieur Philippe BROCARD rappelle que tous les adhérents ne sont pas reliés à Internet et souhaite que ceux qui ne le sont pas reçoivent le Tableau de Bord par voie postale et soient informés des convocations par courrier ou par téléphone. Cette question sera évoquée lors d'une réunion de Bureau en raison du coût financier induit par la voie postale. En l'état, seuls cinq adhérents n'ont pas ou ne fournissent pas d'adresse Internet.

Madame Danielle COSTE remet à la SLHADA un billet de 50 F à l'effigie d'Antoine de Saint-Exupéry, encadré et indique que le Salon de l'Araire aura lieu le 28/11/2021 à Messimy.

Monsieur Bernard TRIBLE annonce qu'il offrira à la SLHADA un astro-compass pour l'aéromusée.

L'année 2021 a, comme la précédente, été très impactée par la persistance de la pandémie et la recrudescence actuelle de celle-ci en Europe et en France dictera le rythme de nos activités. Cette situation nous invite à poursuivre le respect des gestes barrières, dès lors que le projet de loi de vigilance sanitaire envisage la date limite du 31 juillet 2022.

Le rapport d'activités est adopté à l'unanimité des adhérents présents ou représentés.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le Conseil d'Administration s'est réuni préalablement à l'Assemblée Générale Ordinaire, ce jour à 14 H 30 et a élu, conformément aux statuts, Monsieur Guy DROZ au poste de Trésorier et Monsieur Rodolphe PELLETANT au poste de Secrétaire Général.

Cette double élection est adoptée à l'unanimité des adhérents présents ou représentés.

L'ordre du jour étant épuisé, l'Assemblée Générale Ordinaire est levée à 17 H 05.

Pierre LUSSIGNOL

Vice-Président

Jacques BAILLET

Président

samedi 4 décembre : Conférence «Vols en simulation sur Bron et la région »
par Alejandro Ramirez



A Bron , mais aussi à Grenoble et Chambéry. Alejandro a choisi de faire revivre le passé par la simulation. Non seulement elle permet de s'entraîner à piloter mais aussi de recréer les sensations de ceux qui sont passés avant nous . Il a su marier technologie informatique et connaissances historiques. Ce qu'il nous présente est le résultat d'un long travail sur le clavier et de recherches minutieuses. Nous nous retrouvons dans le cockpit d'un aéronef de 1960 au-dessus de bâtiments de la même époque. Revisitons ce que furent pour nous les aéroports de notre enfance . Pour les plus jeunes, ce sera la découverte d'un formidable outil technologique.



Ci-joint différentes images suite à « captures d'écran » prises depuis ses vidéos :



en Pou du ciel à Bron en 1966

au dessus de Grenoble
à partir de l'ancien terrain
Grenoble-Mermoz



au-dessus de Lyon

en hélicoptère au-dessus du terrain
de Chambéry, face au Lac du Bourget



Vol en nocturne au dessus de Bron en 1966



dernier vol de Maryse Bastié dans le Noratlas Nord 2501 lors du meeting de Bron le 6 juillet 1952



décollage normal



plusieurs passages à basse altitude



un passage avec mise de l'hélice droite en drapeau



une montée assez rapide



suivie d'une inexorable chute

mardi 14 décembre :

Réception de cinq stagiaires BIA envoyés par l'Aéro-Club du Grand Lyon en « immersion » au musée avec son responsable Pierre Biard.



et terminer dans l'après-midi à la bibliothèque



samedi 8 janvier 2022 : Conférence

« Jean Navarre
enfant d'Oullins et sentinelle de Verdun »



Avec les vœux de 2022 de notre Président Jacques BAILLET, première conférence de l'année par Philippe BROCARD, sur un enfant d'Oullins et son parcours assez remarquable.

Jean Navarre est né le 8 août 1895 à Jouy-sur-Morin (Seine-et-Marne) avec son frère-jumeau Pierre, de André Navarre (1868-1942), ingénieur des Arts et Manufactures, industriel papetier et de Jeanne de Coëscon (1875-1949). Ils seront les aînés d'une famille de 11 enfants (5 garçons et 6 filles)

Une enfance indisciplinée

1905-1908 : les 2 jumeaux sont scolarisés au Collège ecclésiastique de Grenoble, mais se montrent particulièrement indisciplinés. Jean est systématiquement renvoyé des collèges qu'il fréquente, tout comme son frère jumeau Pierre. Ils ne pensaient qu'à fuir ces établissements pour gagner la campagne et les bois.



En 1910, Jean est confié à un précepteur, l'Abbé Barges, résidant à Saint Chamond (Loire). Il est ensuite envoyé en Angleterre, d'où il fuguera pour revenir en France. Il a une véritable soif de liberté. A son retour d'Angleterre, il est de nouveau confié à l'abbé Barges. Il entre à l'usine de son père mais il n'y reste pas. Il fréquente une école de mécanique, d'où il est renvoyé.

Une passion pour l'aviation

En 1913 il rentre dans une école technique. Il a le projet d'intégrer l'Ecole Supérieure d'Aéronautique, s'étant pris de passion, comme son frère, pour l'aviation naissante. Il concrétise son projet avec l'accord de son père en octobre 1913. Il entre à l'Ecole préparatoire de la rue Clignancourt à Paris. Pierre de son côté, prépare l'Ecole Centrale.

En 1914, Jean Navarre habite avec ses parents au n° 41 **Chemin de la Croix Berthet à Oullins (Rhône)**. Il s'agit d'un joli manoir au centre d'une grande propriété en bordure de la rivière de l'Yzeron.

En juin 1914, il entre à l'école aéronautique des frères Caudron, constructeurs d'aéroplanes, au Crotoy, deux mois avant que la guerre n'éclate.

Sous couvert de mensonges sur son âge et ses capacités de voler, il réussit alors à se faire incorporer dans l'armée, sur le terrain de Saint Cyr l'Ecole pour y devenir pilote. Il ne possède en effet aucun brevet civil, pourtant obligatoire pour être recruté.

Il est apprenti à l'école d'aviation Maurice Farman de Lyon-Bron. Son instructeur est Eugène Renaux, qui s'est fait connaître en 1911 en remportant le prix Michelin du Puy-de-Dôme.

A la mobilisation, en août 1914, il est affecté à l'escadrille MF 8, stationnée sur le terrain de Corbie (Somme) et volant sur MF 7. Le commandant de l'unité est le Capitaine Fassin. Cette unité est rattachée à la II^e Armée.

Il est renvoyé de cette escadrille pour indiscipline (Il s'octroyait des sorties nocturnes en ville et ne revenait au terrain que le lendemain matin).

Pierre est affecté au 6^e Régiment du Génie le 12 septembre 1914, où il y restera jusqu'en juillet 1915.

Jean est à Villacoublay pour y apprendre le pilotage des **Morane-Saulnier de type « L »** (dit « Parasol »).



Le 27 février 1915, il est affecté à **l'escadrille MS 12**, basée à Muizon

(Marne) et commandée par le Lieutenant de Bernis (rattachée à la V^e Armée).



↑ Château Navarre, 41 chemin de la Croix-Berthet à Oullins

Le 1er avril 1915, il obtient sa 1ère victoire aérienne sur un Aviatik volant au-dessus de Fraisine (Secteur de Soissons) Merval : il contraint l'appareil ennemi à se poser dans les lignes françaises. (Morane-Saulnier Parasol n° 27 / observateur : Lieutenant Jean Robert). Le pilote allemand est blessé au genou. Lui et son observateur sont faits prisonniers. L'appareil est ramené à Muizon le 3 avril. Nommé sergent, il reçoit la médaille militaire.

Le 13 avril 1915, il obtient une nouvelle victoire sur un Aviatik près de Sainte-Ménéhould (observateur Gérard).

En mai, il est nommé adjudant

Missions spéciales

Entre le 1er mars et fin juillet 1915, Jean Navarre réalise 3 missions spéciales derrière les lignes. Pour la 1ère, effectuée le 1er mars, il s'agit de déposer un instituteur du Nord près de Vervins. Equipé de 3 pigeons voyageurs, ce missionnaire exécute sa mission mais il est capturé en avril et finit fusillé. Quant à Navarre, il manque d'être abattu par un Aviatik sur le chemin du retour. Le pilote français lui tire dessus au revolver, puis parvient à s'échapper « en plongeant jusqu'à 200 mètres du sol et en se relevant brusquement.

Pour la 2è, réalisée le 26 avril, il dépose un passager, Maud, un mécanicien de Reims, derrière les lignes ennemies, à Reithel (Ardennes). Maud devait ramener des renseignements sur la marche des trains et des convois de ravitaillement. Dénoncé, il fut fusillé par les Allemands. Il mourut en chantant « La Marseillaise ». Le vol de retour s'effectue sans encombre pour le pilote, bien qu'il se soit livré à quelques folles acrobaties au-dessus de l'aérodrome allemand de Laon : « Je dus terminer en vol plané, car je n'avais plus une goutte d'essence », avoue-t-il en riant à Jacques Mortane.

Pour des raisons inconnues, il est à noter que ces deux vols se sont réalisés en plein milieu de journée. Pour ces missions spéciales, Navarre se voit attribuer une palme à sa Croix de guerre.

Le Commandant de Rose, commandant de l'Aéronautique de la Vè Armée, dira de lui : « Avec Navarre, on est toujours pris au dépourvu. Au moment où l'on va signer pour lui un ordre d'arrêts de rigueur, on est obligé de le transformer en citation. »

La 3è mission spéciale fut effectuée à partir du terrain de Rosnay. Navarre évitait ainsi une punition qui le guettait. Il déposa près de Neuville-aux-Joutes, à l'aube cette-fois, le douanier Pierre Godart, ancien préposé à Fromelennes. Ce dernier, sous le pseudonyme de Léon Preux, resta 21 jours entre Hirson et Charleville à renseigner sur les convois ferroviaires circulant sur la ligne Hirson-Charleville. Alors qu'il aurait dû être récupéré par Navarre, la météo empêche l'opération de sauvetage ; le missionnaire doit rentrer à pied. Parvenu sain et sauf dans les lignes françaises le 17 septembre, Godart est décoré le 16 octobre 1915 de la Médaille militaire et de la Croix de guerre avec palme. A la suite de cette mission, Navarre reçoit la Légion d'honneur avec la citation suivante :



« Chevalier de la Légion d'honneur-pour prendre rang du 2 août 1915- adjudant Navarre, de l'escadrille MS 12 pilote remarquable dévoué et adroit, a livré plusieurs combats aériens dont l'un d'eux a permis de capturer deux officiers et un avion ennemi. Volontaire pour toutes les missions délicates, a exécuté avec un plein succès trois missions spéciales particulièrement périlleuses. »

Passe sur Morane-Saulnier de type « N » monocoque (n° 3981).

26 octobre 1915 : 3^e victoire officielle sur un LVG C II (n° 529) qu'il contraint de se poser à Jaulgonne (Aisne).

Le 17 novembre 1915, le Service aéronautique de la VI^e Armée sort une note de service particulière, signée par le général Duval, qui officialise le retour définitif de certains pilotes surdoués dans l'aviation de chasse : « Le capitaine Brocard, l'adjudant Védrines et le sergent Guynemer ne participeront plus aux missions de reconnaissance. Ces pilotes se spécialiseront dans la chasse des avions ennemis à l'intérieur de nos lignes, qu'ils ne franchiront sous aucun prétexte. »

L'escadrille s'équipe ensuite de **Nieuport XI « bébé » et devient la N 12**

La sentinelle de Verdun

Afin de contrer l'attaque allemande sur le front de Verdun le 21 février 1916, le GQG (Général Joffre) accorde au Général Pétain, chef de la RFV (Région Fortifiée de Verdun), et qui devient de fait la II^e Armée, un renfort d'avions pour empêcher l'aviation allemande de venir observer les positions françaises. A cet effet les 60 avions de la RFV passent à 195 :

5 esc de chasse à 10 appareils (N23, N57, N65, N67, N69 et la moitié de l'esc N3) : 55 avions

8 esc de corps d'armée à 10 appareils (C4, C6, C18, MF22, MF33, C46, MF63, MF72) : 80 avions

3 esc de bombardement à 10 appareils (MF25, VB104, VB114) : 30 avions

6 sections d'artillerie lourde à 5 appareils (SAL 206, 216, 218, 220, 221, 228) : 30 avions

Le Général Pétain, chef de la R F V (Région fortifiée de Verdun), demande au Commandant de Rose : « De Rose, je suis aveugle. Balayez-moi le ciel ».

Navarre se trouve début février à l'escadrille N 48 à Lunéville mais est rappelé par le Commandant Tricornot de Rose, commandant de l'aviation de chasse, pour gagner le front au sein de l'escadrille N 67.

En février 1916, il rejoint le front de Verdun à l'escadrille N 67, équipée de Nieuport XI et commandée par le Capitaine Galouzeau de Villepin (Grand-oncle de l'ancien premier ministre). Cette escadrille stationnait sur le terrain de Vadelaincourt. Dès le début, Navarre se prend une engueulade avec son commandant d'escadrille, qui lui reproche de ne pas avoir respecté le tour de service. Il lui répond que s'il l'avait respecté, il y aurait un boche de plus de l'autre côté, car il vient de remporter une nouvelle victoire.

Le 26 février 1916, il obtient deux victoires : l'une à Dieue-sur-Meuse sur un biplace allemand, l'autre à Manheulles sur un biplace également. **Nieuport XI n° 576** (drapeau tricolore sur le fuselage). Il s'agit du premier doublé de la guerre.

Jean Navarre, que l'on surnomme « la sentinelle de Verdun » porte son légendaire bas de soie sur la tête en guise de casque !

Lorsque Navarre ne trouvait pas de gibier, il ne voulait pas que son vol soit inutile. Il allait distraire les poilus qui croupissaient dans les tranchées. Il y mettait toute son âme, recourant à la gamme complète de sa virtuosité pour montrer à ces malheureux qu'il pensait à eux : témoignage de Henri Louis, soldat au 25^e bataillon de chasseurs à pied.





Le 2 mars : victoire contre un Albatros C à Fleury-devant-Douaumont sur Nieuport 13 mètres « bébé » rouge clair (n° 830).

Navarre utilisait un terrain proche de la ville de Verdun (en périphérie est de la ville en bordure du Faubourg Pavé), au milieu des trous d'obus, devant lui permettre d'être rapidement au contact des appareils ennemis. Ravitaillant au terrain principal de Vadelaincourt en après-midi, il revenait le soir sur le terrain du Faubourg Pavé, hélice calée, pour rester très discret.

Son appareil, un **Nieuport XVI** avait été peint **de couleur rouge**, pour effrayer les aviateurs ennemis. Il était équipé d'une mitrailleuse Vickers-Berthier de 7,7 mm (modèle 1915) à chargeur circulaire et tir synchronisé à travers l'hélice (dispositif expérimental Alkan).
(Nieuport 16 n° 872)



Mais le terrain secret allait être repéré par l'ennemi et Navarre fut contraint de se replier au terrain de Vadelaincourt (au sud de Verdun).

Le 8 mars, son frère Pierre, aspirant pilote à l'escadrille N 69, est blessé au combat ; il est touché par 3 balles au bras.

Le 18 mars, Jean en est à sa 7^e victoire, qu'il obtient sur un biplace à Vigneville

Le 19 mars, Jean Navarre est à la « Une » du journal « **Le Miroir** », daté du 19 mars 1916.



Le 1er avril 1916, il est nommé sous-lieutenant à titre temporaire.

3 avril : nouvelle victoire au Bois de Cumières.

24 avril : en soirée, victoire sur un biplace LVG C protégé par 3 Fokker à Vauquois.

19 mai : victoire sur un Aviatik qui tombe dans nos lignes à Chattancourt (10^e victoire). A ce moment, il est l'as des as français. Mais ce même jour, il a la douleur de perdre son ami Georges Boillot (N 65), é en combat aérien.

21 mai : 11^e victoire sur un biplace à Avocourt. Il utilise le Nieuport XVI rouge n° 1130.



Les deux jumeaux sont de passage à la maison familiale d'Oullins, lors d'une permission (Chap XXVI, p.261 – « Navarre, sentinelle de Verdun » (J. Mortane)

17 juin 1916 : 12^e victoire à Samogneux sur un biplace, mais blessé dans un combat suivant, il se pose avec difficulté sur un terrain de Sainte-Ménéhould. Il est hospitalisé à l'hôpital Chanzy.

L'as des as cloué au sol

A ce stade, Jean Navarre est l'as des as au communiqué, avec un total de 12 victoires (Georges Guynemer en a 9 et Nungesser en a 8).

Jean Navarre ne reviendra au front que peu de temps avant la fin de la guerre.

Dans ses souvenirs (paru en 1919), Jean Navarre décrit ouvertement l'état mental consécutif à sa blessure : « Cet arrêt brusque dans mon travail acharné m'abattit complètement et fit de moi un tout autre homme [...] Je souffrais, j'avais le système nerveux démolé ». Il invoque le surmenage, la mort de son frère jumeau.



Le 15 novembre 1916, son frère Pierre est tué dans un accident lors d'une présentation aérienne sur le terrain du Plessis-Belleville. Il s'agissait d'un vol d'entraînement sur Morane-Saulnier monocoque. S'en suivit une polémique sur les causes réelles de cet accident. Selon la version officielle, l'appareil serait tombé en vrille en raison d'une défaillance du pilote, encore mal remis de ses blessures (vol du 8 mars). Selon Jean Navarre, la chute du monocoque aurait été due à son mauvais état et au fait qu'il était déréglé à force d'être manœuvré par différents pilotes.

Jean portera longtemps un brassard noir en signe de deuil.

Retour en escadrille

Il revient à l'escadrille N 67 le 3 mars 1917. Il a la joie de se voir attribuer le tout nouveau Morane Saulnier A.C. (Mo S 23) à moteur Le Rhône de 110 ch., équipé d'une mitrailleuse synchronisée Vickers et dont la vitesse maximale était de 178 Km/h. Heureux d'être à nouveau dans une ambiance amicale, ayant retrouvé un certain équilibre, il se promettait bien de reprendre ses exploits mais le mauvais temps l'en empêcha et c'est en vain qu'il chercha le combat.

Le 9 avril 1917, l'essieu de son appareil étant endommagé, il fut autorisé à venir à Paris pour en récupérer un. La pièce n'étant pas disponible, il décida d'aller faire un tour dans la capitale, puis se laissa entraîner à faire la fête, aux Folies Bergères, aux Halles ...

Mais une mésaventure intervient face à des agents de police, qu'il renverse en roulant sur le trottoir. Il prend la fuite mais sera arrêté quelques jours plus tard à son escadrille à Vadelaincourt. Interné dans une prison militaire parisienne (Cherche-Midi), en attendant le conseil de guerre, il sera sauvé par les médecins militaires qui le déclareront irresponsable de ses actes en raison du traumatisme nerveux qu'il a subi.

Jean est en maison de repos.

En septembre 1918, il reprend l'entraînement, mais le 11 novembre sonne l'armistice.

Jean Navarre est titulaire de 12 victoires homologuées et de 9 victoires officieuses.

Chef-pilote chez Morane-Saulnier

Après la guerre, Jean trouve un emploi comme chef-pilote chez Morane-Saulnier. Il présente des appareils de la firme aux acheteurs éventuels, le plus souvent des missions militaires étrangères. Ayant retrouvé toute sa confiance en lui, il songe alors à souligner la part prise par les aviateurs à la victoire finale en passant en vol sous l'Arc de Triomphe de l'Etoile le 14 juillet 1919. Robert Morane essaie de l'en dissuader : « C'est de la folie, lui dit-il, il n'y a même pas 17 mètres ! »

« Vous faites erreur, répond Navarre, il n'y a que 12,70 mètres » (14,50 mètres en réalité). Mon avion a 8,51 mètres d'envergure, je mettrai un fil de visée et j'y arriverai. »

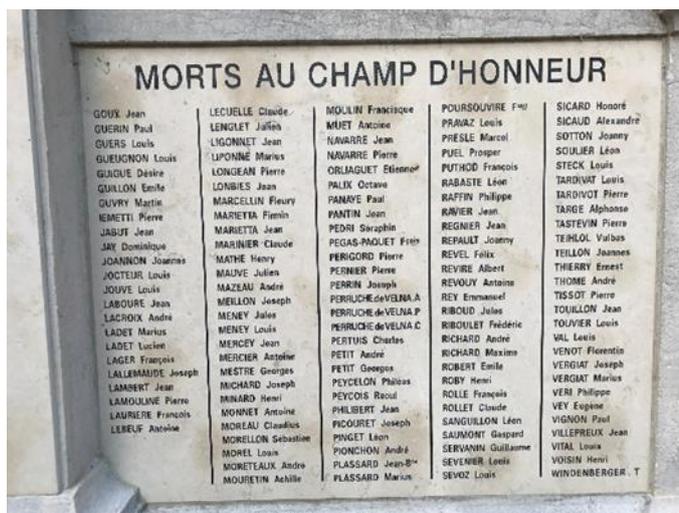
Jacques Mortane, son ami le mettait en garde contre les courants contraires produits par les baies latérales s'ouvrant sur l'Avenue de Wagram et l'Avenue Kléber, provoquant de forts remous, capables de déséquilibrer l'avion. Mais Navarre voulait passer !

Malheureusement, le 10 juillet 1919, en testant un nouvel appareil, il se tue dans un accident de vol à Villacoublay.

Il est inhumé au cimetière de Tartas (Landes).



Son nom et celui de son frère sont gravés sur le **Monument aux morts de la ville d'Oullins** (Square Léon Blum) ainsi qu'en l'église Saint Martin d'Oullins.

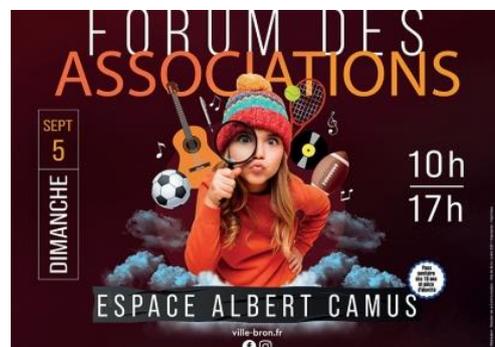


Document joint : l'acte de contrition de Jean Navarre, paru dans « La Vie Aérienne illustrée » de Jacques Mortane, p.435.



Activité extérieure

dimanche 5 septembre : *Forum des Associations de Bron*



Passage du maire Jérémie Bréaud à notre stand



Nos chers voisins :
l'Aéro-Club du Grand Lyon

21 septembre 1938 – Aéroport de Bron

Accident d'un Amiot 143

Jean-Claude MATHEVET

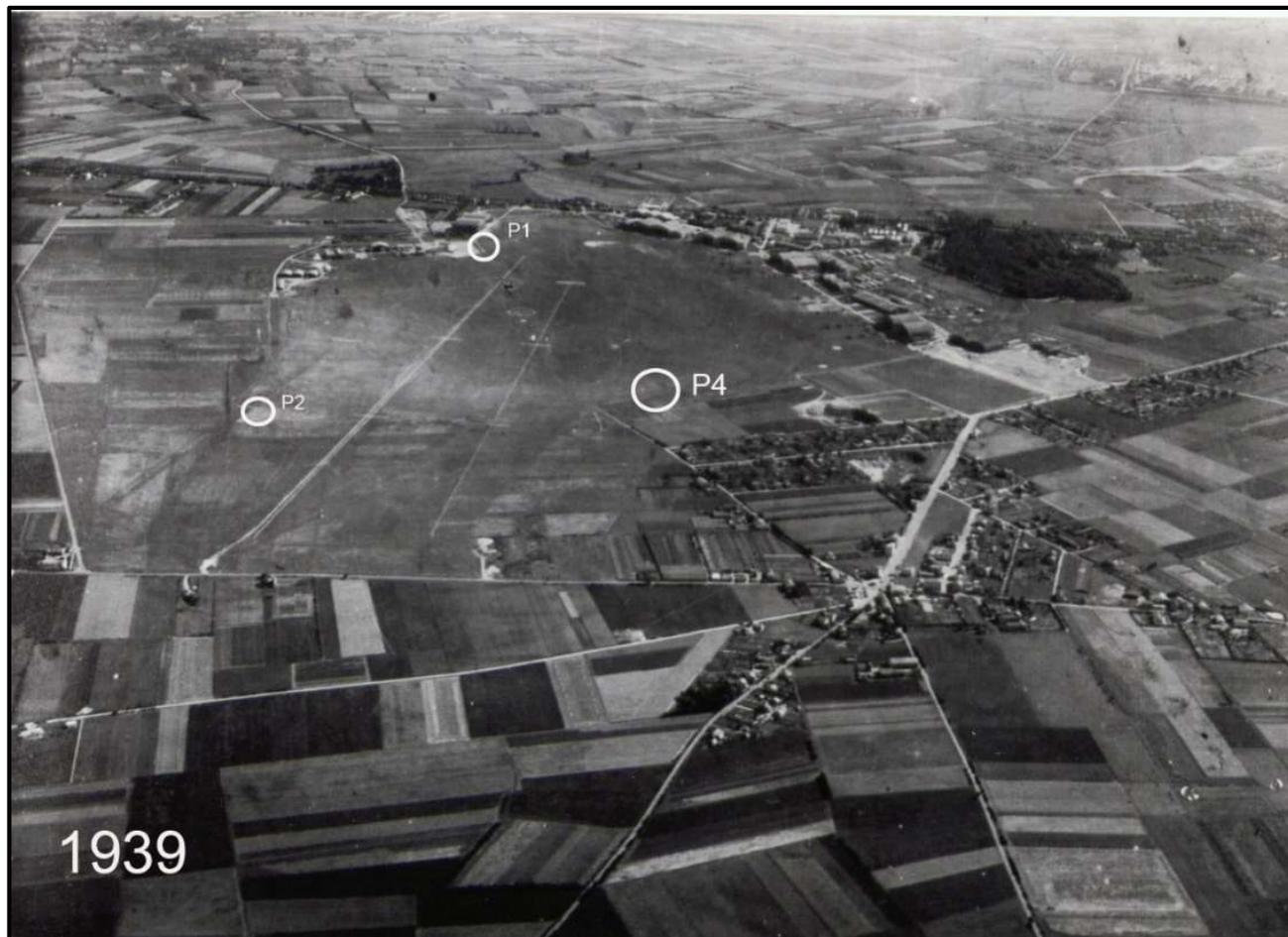
Le 21 septembre 1938, à 10 h 30, un "Amiot 143" ⁽¹⁾ heurte à l'atterrissage la cabine d'un projecteur éclipseable en cours d'équipement. Pas de victime, seulement des dégâts matériels...

Cet accident mérite d'être rappelé car il permet de mettre en évidence une partie tout à fait spécifique de l'installation du balisage du terrain.

A cette époque, l'axe de descente pour un atterrissage face sud par mauvaise visibilité, était celui de l'axe du radiophare d'alignement "Lorenz" installé en décembre 1936 - QDM 218° (cap magnétique à suivre). Cet axe balisé se poursuivait au sol par un alignement de plots lumineux semi-enterrés.

Par bonne météo, les décollages et atterrissages des appareils militaires étaient effectués sur l'ensemble du terrain, aux ordres d'un starter. Ce qui était le cas ce jour-là. Il est rappelé que la piste en dur n'a été commencée qu'en 1941.

Des balises fixes matérialisaient les limites de l'aéroport. Quatre gros projecteurs(P) complétaient ce balisage ; ils avaient cette particularité qu'ils étaient éclipseables.



L'implantation précise sur un plan de 1942 de trois des quatre projecteurs, nous permet de les resituer sur cette vue de 1939.

Le P1 était installé sur le tarmac entre l'aérogare et les hangars VI.

Le P2 était à l'est du terrain. Il sera déplacé en 1942 afin d'éclairer le début de la piste en dur.

Le P4 – celui qui sera la cause de l'accident – était implanté sur la limite nord-ouest du terrain, entre deux balises.

Les circonstances de l'accident :

Un monteur de la "Compagnie Générale d'Entreprises Electriques" travaillait sur ce projecteur P4 ; il plaçait dans la fosse un câble de commande.

Avant de monter la cabine du projecteur hors du sol, le chantier avait été signalé par des balises blanches et rouge de 1,50 X 0,40 m. ainsi qu'un grand drapeau.

La photo ci-dessous montre la signalisation des travaux et la fosse du projecteur.



A l'atterrissage, l'avion gêné par un vent très violent, a franchi la ligne des balises de délimitation à moins de 0,50 mètre du sol. La partie droite du train d'atterrissage a heurté le projecteur qui était en position "haute".

N'ayant pas été déséquilibré, le pilote a réussi à poser son appareil sans blessure particulière pour l'équipage. Une jambe du train d'atterrissage a été arrachée et l'aile a été très endommagée. En haut de la photo, les hangars militaires.



La jambe de train d'atterrissage.



Le puit du projecteur P4



"Amiot 143" du Groupe 1/35

Les responsabilités :

Le colonel Girier - commandant la 5^{ème} Brigade Aérienne et directeur de la piste de l'aérodrome, a exprimé son étonnement que l'avis signalant aux navigateurs aériens la présence d'un chantier sur l'aérodrome, ne lui ait pas été adressé... L'Entreprise aurait également dû prévenir le directeur de la piste avant de sortir le projecteur hors du sol.

Il est à noter cependant que le projecteur se trouvait à la limite du terrain, normalement hors de la zone d'atterrissage, et que la hauteur n'était que 1,95 mètre.

Les consignes de maintenance ne semblent cependant pas avoir été parfaitement respectées...

Conclusions :

L'avis général des autorités militaires après cet accident, est qu'il y a le plus grand danger à placer hors du sol, des appareils tels que les projecteurs d'approche ou même les plots lumineux qui jalonnent la ligne d'atterrissage par temps de brume.

A noter que fin 1944, on ne trouve plus trace de ces projecteurs.

=====



Ces deux photos (assez médiocres...) extraites du film de Jean Grémillon "Le Ciel est à Vous", dont une partie a été tournée sur le terrain de Bron en 1944, montrent le projecteur P1 situé entre l'aérogare et les hangars VI, en position "haute", de nuit.

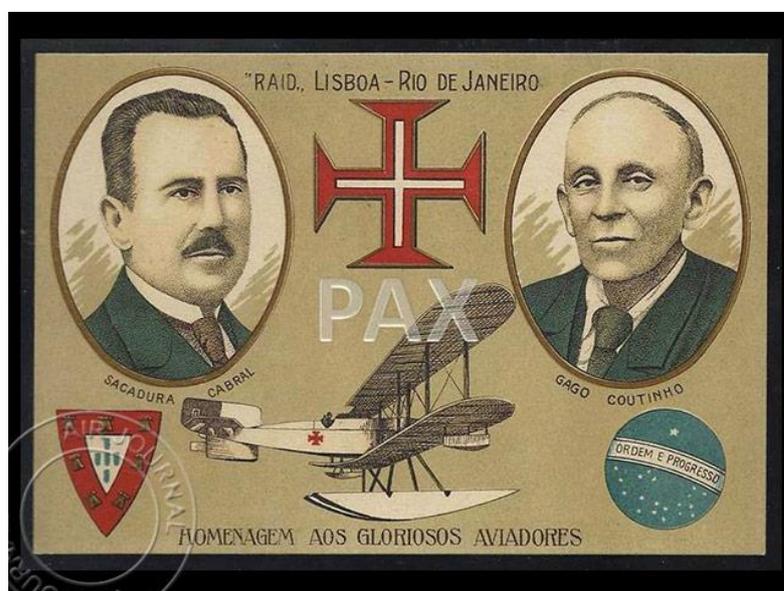
Sources : Archives Départementales du Rhône et documentation personnelle.

(1) Nous n'avons pu retrouver l'immatriculation de l'appareil.

L'ATLANTIQUE SUD...100 ANS DEJA !

Christian BELLET

Au Portugal, on fêtera sûrement l'anniversaire de la première traversée de cet Océan le 5 juin 1922 par un équipage digne des grands navigateurs des XV^e et XVI^e siècle tels BARTOLOMO DIAS et VASCO DE GAMA ... Car cette traversée fut une aventure, accomplie sur 3 hydravions en 3 étapes, par l'officier de marine et aviateur SACADURA CABRAL et son navigateur GAGO CUTINHO .



Le premier a fait son apprentissage en France, à l'école militaire d'aviation de CHARTRES, tandis que le second, excellent navigateur, est l'inventeur du sextant aéronautique moderne.

Plein sud, leur FAIREY IIIB codé F400 baptisé « LUSITANIA » quitte LISBONNE pour leur 1^{ère} escale : LES CANARIES (LAS PALMAS). Mais COUTINHO note une importante consommation d'essence.

Il a en outre pu tester le 1^{er} sextant aéronautique de l'histoire qu'il a inventé et mis au point, pendant ce vol. Mais ce brave hydravion va être perdu à AMARAR, près de l'archipel de SAINT PIERRE et SAINT PAUL, très difficilement repérable lors d'un amerrissage par forte houle.

Recueillis par le croiseur « REPUBLICA » qui les suivait, ils reviennent à PENEDAS , chef-lieu de l'îlot où ils réceptionnent le FAIREY IID n°16. Ils en repartent le 11 mai pour l'île FERNANDO DE NORONHA mais la malchance continue, une panne moteur suivi d'un amerrissage brutal étant fatal à l'appareil !

Recueillis par le cargo anglais « PARIS CITY », ils retrouvent PENEDAS où ils reçoivent le 3^{ème} FAIREY IID n°17 amené par le croiseur « CARVALHO ARAUJO »...Nouveau départ le 5 juin 1922, enfin sans incident ! Trois étapes pour ravitaillements seront nécessaires à RECIF, SALVADOR et VICTORIA avant d'atteindre RIO DE JANEIRO le 17 juin 1922 ! Ce succès entraînera l'adoption du nom de baptême de l'hydravion : « SANTA CRUZ » !

Le courage, la persévérance et l'appui sans faille de leur pays ont permis la réussite de ce défi.



Au bord du Tage



Le Santa Cruz au musée de Lisbonne

IN MEMORIAM

HOMMAGE AU GENERAL DE CORPS AERIEN (2 S)

ALAIN PERROLLAZ (1944 – 2022)



Un grand Chevalier du ciel, le Général de Corps Aérien (2 S) Alain PERROLLAZ, nous a quittés, le 28 janvier 2022 à l'âge de 78 ans.

Il entre, au terme de sa préparation au Prytanée militaire de La Flèche, à l'Ecole de l'Air de Salon de Provence le 07/09/1964 au sein de la promotion Lieutenant-Colonel Carpentier et obtient son brevet de pilote de transport au groupement école d'Avord (18) en décembre 1967.

Il est appelé en unité opérationnelle sur « Noratlas » à l'Escadron de Transport Béarn stationné sur la Base aérienne d'Evreux. Pilote doué, il témoigne d'un sens élevé du devoir et de la discipline et obtient aisément la qualification de chef de bord puis de Commandant de Bord.



Ses talents de pédagogue lui valent d'être désigné, en 1971, comme moniteur au CIET (Centre d'Instruction des Equipages de Transport) de la Base aérienne de Toulouse-Francazal, où il est très apprécié pour son instruction précise et efficace. Il y réussit brillamment sa transformation sur C 160 « Transall ».

Il effectue, en 1973, un séjour au Tchad en qualité de chef des pilotes du groupement mixte de transport de N'Djamena, qui souligne ses aptitudes à l'encadrement des pilotes d'un escadron déployé hors de nos frontières. Sa mission est une réussite totale dans ses multiples aspects, grâce à ses qualités méthodiques, sa clairvoyance et sa rigueur professionnelles, tant en vol qu'au sol.

Il prend, ensuite en août 1977, les fonctions de Commandant en second de l'ET 061 « Poitou » (Escadron de Transport) stationné sur la Base aérienne 123 d'Orléans, dont le commandement lui est confié l'année suivante. Il excelle dans l'exercice de ses responsabilités, en particulier lors de l'Opération « LAMENTIN » au Sénégal et au cours de l'exercice franco-gabonais « Estuaire 77 ». Il s'illustre, tout autant, lors de deux détachements au Tchad dans le cadre de l'Opération « TACAUD », par l'évacuation extérieure des ressortissants occidentaux, alors que les combats en cours sont très meurtriers pour la population locale.

La responsabilité de Chef de promotion du cours spécial de l'Ecole de l'Air de Salon de Provence lui est confiée de 1979 à 1981, au sein duquel il donne une excellente image de l'officier de l'Armée de l'air aux élèves étrangers, grâce à sa fibre pédagogique et à sa grande finesse de jugement.

Son retour en unité opérationnelle, en 1981, en qualité de Chef des opérations au sein de la 64^e Escadre de transport stationnée sur la Base aérienne 105 d'Evreux, puis de Commandant en second en 1982, confirme ses très grandes qualités de chef, en particulier lors d'un détachement de quatre mois au Sinaï à la tête du contingent français adossé à la FMO (Force Multinationale d'Observation).

Alors Commandant de cette Escadre de Transport, il réussit, en septembre 1983 dans un contexte difficile, la transformation de cette importante unité tactique du transport aérien militaire sur C 160 « Transall » de nouvelle génération, tout en maintenant une disponibilité optimale de la flotte et un rendement exceptionnel des équipages et des mécaniciens. La mise en place et le support de l'Opération « MANTA » au Tchad, ainsi que le rapatriement du détachement français de Beyrouth témoignent de cette réussite.



Président de promotion à l'Ecole Supérieure de Guerre en septembre 1984, il est choisi, en janvier 1986, comme conseiller « personnel navigant transport » du Directeur du personnel militaire de l'Armée de l'air, puis prend le commandement de la Base aérienne 105 d'Evreux en juillet 1988 avant de rejoindre le CHEM (Centre des Hautes Etudes Militaires) au sein de l'IHEDN (Institut des Hautes Etudes de Défense Nationale).

Nommé Général de Brigade le 01/08/1992 en qualité d'Adjoint territorial du Général commandant la Région aérienne Atlantique de Bordeaux, il en est le commandant en second l'année suivante et rejoint, en 1994, l'administration centrale comme Adjoint militaire au

Directeur central de l'infrastructure de l'air où il contribue efficacement à l'évolution du Génie de l'air et à l'emploi opérationnel de ses unités.

Promu Général de Division aérienne en septembre 1996, il est nommé Directeur central de l'infrastructure de l'air et sa réussite remarquable lui vaut d'être élevé aux rang et appellation de Général de Corps Aérien le 1/11/1998 et Commandant de la Région aérienne Nord le 01/07/2000 (22 bases aériennes). Son esprit de synthèse, servi par ses qualités humaines reconnues lui permettent de conduire avec un très grand réalisme et une efficacité remarquables la professionnalisation de l'Armée de l'air sur les bases aériennes relevant de son autorité.

Commandeur de la Légion d'Honneur, Commandeur de l'Ordre National du Mérite, titulaire de la Médaille de l'Aéronautique, il totalisait plus de 7800 heures de vol dont 290 de guerre au cours de 103 missions, au terme desquelles il quitte le service actif en janvier 2001. Il laisse l'image d'un Officier général de très grande classe et le souvenir d'un homme de cœur et de conviction.

Les hommages lui ont été rendus lors de ses obsèques, le 10 février 2022, sous la présidence du Général d'Armée Jean-Pierre JOB, camarade de promotion et ancien Chef d'état-major de l'Armée de l'air, en présence d'autres généraux, des Commandants des Bases aériennes 942 Lyon Mont Verdun et 278 d'Ambérieu et de l'ensemble de la communauté aéronautique lyonnaise, dont plusieurs membres de la SLHADA.

Le Général Alain PERROLLAZ avait pris, en 2016, la présidence de l'**URAA** (Union Régionale des Associations Aéronautiques) dont il avait promu le rayonnement et assuré, avec succès, les cérémonies d'hommages aux aviateurs au pied de la stèle d'Antoine de Saint-Exupéry, Place Bellecour à Lyon 2^e, à l'issue de la messe annuelle de l'Aviation. Il assistait, également, aux assemblées générales de la SLHADA et se réjouissait du dynamisme dont elle témoignait pour promouvoir et faire connaître l'Histoire méconnue de l'aviation lyonnaise.



Ami personnel de longue date, Alain PERROLLAZ incarnait, par son empathie, son autorité naturelle bienveillante, son écoute et sa sérénité, l'orfèvre des relations humaines et son départ prématuré nous attriste profondément et durablement.

La SLHADA renouvelle à son épouse Marie-Claude et à son fils Frédéric ses plus profondes et sincères condoléances.

Jacques BAILLET

Vice-Président de l'URAA

Président de la SLHADA

Référence : extraits de l'éloge du

Général d'Armée Jean-Pierre JOB

Ancien Chef d'état-major de l'Armée de l'air

Une nouvelle fois, Alain Perrollaz nous réunit ...autour de sa famille d'abord: Marie- Claude sa chère épouse, son fils Frederic, ses petits-enfants, mais aussi, la grande famille de l'Aviation, son armée de l'Air représentée par le General Jean-Pierre Job, ancien chef d'Etat-major, camarade de la promotion 1964 de l'Ecole de l'air, les commandants des Bases aériennes du Mont Verdun et d'Ambérieu, les présidents et membres des Associations aéronautiques dont Alain Perrollaz a présidé pendant huit années le rassemblement au cœur de l'URAA ...et puis vous tous, ses amis.

Je salue la présence courageuse de Roland Minodier, précédent président de l'URAA, qui il y a quelques semaines accompagnait ici sa chère Anne, à lui si soudainement arrachée. merci Roland.

Alain, notre président, notre ami, nous te saluons et te rendons hommage, aujourd'hui, comme tu l'as fait tant de fois place Bellecour, pour nos aviateurs régionaux, je sais que tu aurais aimé les évoquer :

Célestin Pegoud, Joseph Frantz, Ferdinand Ferber, les frères Voisin, Albert Kimmerling, Roland de la Poype, Elisabeth Boselli, Marie Marvingt, Louis Chartoire, Henri Giraud, général Pierre Delachenal, et celui que tu as choisi pour 2022, le précurseur lyonnais de 1895, Louis Mouillard qui découvrit le vol à ailes fixes, le gauchissement, dont les frères Wright conviendront s'être inspirés pour leur vol historique.

Tous dans une prestigieuse et reconnaissante haie d'honneur t'accueillent aujourd'hui dans les cieux.

Cher Alain, lorsqu'avec Marie-Claude vous décidâtes de quitter votre Savoie familiale pour vous installer au cœur de Lyon Croix-Rousse, j'eus le grand privilège de te côtoyer, avec les anciens de l'Ecole de l'air, à nos réunions mensuelles du Splendid et ce pendant 10 ans, dont deux années d'une aimable insistance pour te convaincre ,avec Jacques Baillet, d'accepter la présidence de l'URAA...

Nous découvriâmes alors ton extrême disponibilité, ton contact toujours attentionné, le respect de chaque opinion, ton esprit fédérateur, le grand organisateur (si complémentaire, avec mes... improvisations)

Ton départ, visiblement par toi même accepté et hélas « programmé » restera pour nous tous un témoignage admirable au delà de notre refus pathétique se manifesta un véritable espoir mystique.

Puis-je évoquer ici ta présence au premier rang à la basilique Saint-Bonaventure pour la traditionnelle « messe des Aviateurs » de 65 ans

d 'existence, dans un profond respect pour une démarche, je le sais, un peu éloignée de tes convictions scientifiques

Nul doute que le ciel t'ait accueilli dans l'Amour.

De là où tu es...puisses-tu nous venir en aide lors de notre dernier envol

Alain repose en Paix !

Paul Guers-Neyraud

Il nous a quittés

Bernard CLAISSAC

par Yves Laurençot



C'est avec beaucoup de peine que nous avons appris le décès de notre ami Bernard CLAISSAC le 11 juillet 2021. Il était adhérent de la SLHADA dès les premières années. J'ai fait sa connaissance lorsque lui et moi étions adhérents du Camouflage Air Club et que nous nous réunissions dans un café du Boulevard Stalingrad à Lyon. C'était en 1972.

Bernard était né le 15 juin 1947 à Lyon 2^{eme} et il eut une enfance difficile perturbée par des problèmes de santé. Entre son quatrième et son neuvième anniversaire il eut à connaître de nombreuses hospitalisations. A cause de son état de santé il fut dispensé de service militaire.

Il fait alors des études pour obtenir son CAP de Typographie, puis connaît une longue période de chômage et trouve du travail chez Daniel Serry chez qui il restera jusqu'en 1993. C'est pendant cette période qu'il me fabriqua des faux laissez-passer pour l'entrée au meeting d'inauguration de l'Aéroport de Satolas, ce qui me permettra de faire une entrée triomphale dans l'enceinte du meeting escorté de deux gendarmes à moto écartant la foule à grands coups de sifflet.

Bernard était par ailleurs un fin maquettiste qui était très attaché à la restitution des peintures et camouflages des maquettes qu'il produisait. Il a même enseigné son Art à des jeunes dans une Maison de la Culture. Par ailleurs il était un membre éminent du Club de l'Air qu'animait notre regretté ami Jacques Moulin.

Sa retraite n'a pas été très heureuse car sa santé s'est dégradée et il a dû rentrer dans une maison médicalisée.

A sa compagne Danielle Fack, qui était également adhérente de la SLHADA, nous adressons nos sincères condoléances.

Bernard CLAISSAC a présenté de nombreuses conférences parmi lesquelles on retiendra :

L'Aviation militaire Israélienne de 1948 à nos jours

Le Lockheed F-117

Quelques avions inconnus

L'Ekranoplane, le monstre de la Caspienne

Rafale, Eurofighter, Grippen

L'aviation militaire Chinoise



Un des plus beaux films de JP Belmondo décédé en septembre 2021 et réalisé en 1964 sur les lieux même de l'Hôpital Maritime de Zuydcoote près de Dunkerque

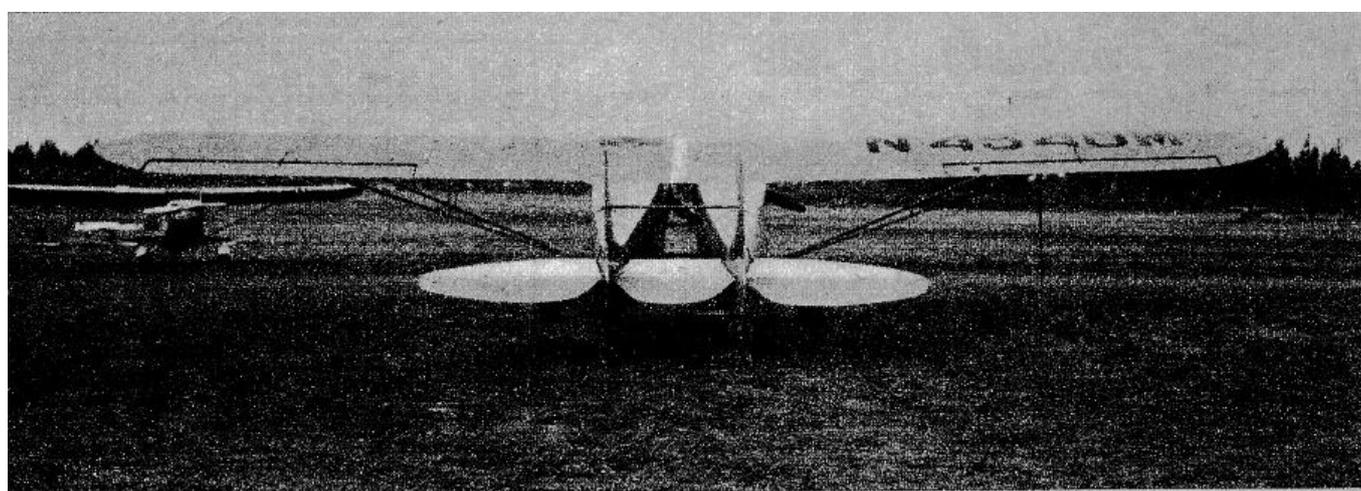


Drôles de bimoteurs ! modifiés par Harold A. Wagner

Il suffit peut-être d'en accoupler deux !



Piper Tripacer



(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

Ce journal est imprimé avec les moyens techniques de la Communication de la Mairie de Bron