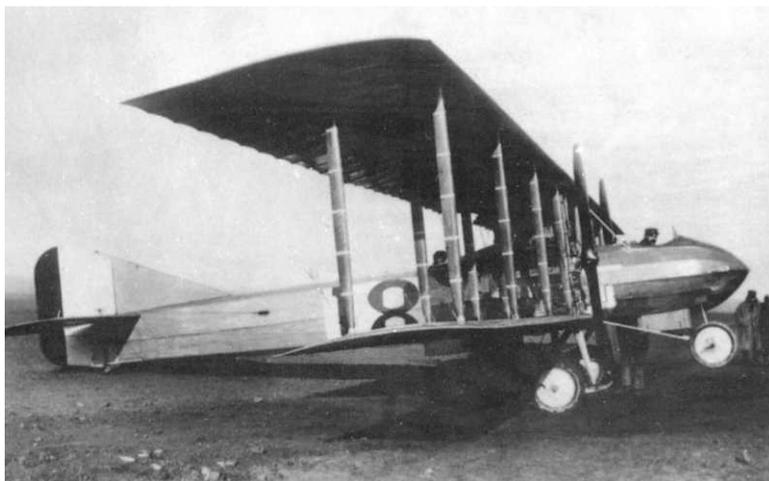


Gaston Caudron (1882-1915) et le Caudron R - 4



Gaston, frère aîné de René, naquit le 18 janvier 1882 en Picardie. Avec son frère, il essaya plusieurs prototypes sur la plage du Crotoy en baie de Somme, avant de mettre au point le Caudron G3 qui devint l'objet d'une production en série. La guerre arrivant, cet appareil fut l'objet de commande de la part des militaires. Après quelques modifications pour l'adapter à l'usage militaire, notamment l'observation pour l'artillerie, il fut construit à 1400 exemplaires dont une partie en Grande-Bretagne et en Italie.

Ce sont donc des avionneurs confirmés qui en 1914, en plus de leurs installations d'Issy-les-Moulineaux en région parisienne s'installèrent à Lyon. C'est Gaston qui dirigeait l'usine de Bron. Il avait à cœur d'essayer lui-même les appareils avant leur distribution en escadrille. Le conflit se développant, il fallut des appareils plus rapides et plus puissants. Gaston mit au point le R-IV. Cette fois, ce n'est plus une «cage à poules» aux doubles poutres en bois. Le fuselage est tendu de toile, et surtout, grâce à ses deux moteurs Renault 12 dB en ligne de 130 CV, il emmène un équipage de 3 hommes : un mitrailleur à l'avant et à l'arrière en plus du pilote.

Les essais menés dès novembre 1915 montrent qu'il faut améliorer la vitesse ascensionnelle et le plafond. C'est l'objet du vol du 12 décembre 1915. Gaston est à bord avec le mécanicien et le dessinateur responsables du modèle. La rupture du support de la mitrailleuse au centre du plan supérieur provoque un blocage des commandes. A 200 m d'altitude, il n'y a pas le temps d'engager une manœuvre correctrice et l'appareil s'écrase, entraînant dans la mort ses 3 passagers.

La mise au point sera poursuivie par René Caudron et l'appareil remis aux Armées en octobre 1916 sera utilisé principalement pour la reconnaissance à longue distance. Il connaîtra des versions améliorées par des moteurs plus puissants.

René fut très affecté par la mort de son frère. Néanmoins, la vie ou plutôt la guerre continuait.

La direction de l'usine de Lyon fut prise en charge par Louis Carouille, un cousin, qui continua la production sous la tutelle de René. La firme Caudron s'illustra jusqu'à la seconde guerre mondiale notamment dans la recherche de la vitesse grâce à des appareils aux lignes très pures.



Maryse Bastié

Marie-Louise Bombec naît à Limoges le 27 février 1898. D'une première union naîtra un fils, mort jeune. Après son divorce, elle se remarie avec son filleul de guerre, le lieutenant aviateur Louis Bastié qui devient moniteur dans un aéro-club à Bordeaux-Mérignac en 1925. C'est là que se produit le déclic qui conduira Maryse Bastié à l'aviation. Elle apprend à piloter, et obtient son brevet le 29 septembre 1925.

Une semaine plus tard, elle passe avec son avion sous les câbles du pont transbordeur de Bordeaux. Le 15 octobre 1926, Louis Bastié se tue dans un accident d'avion. Dans l'intervalle, Maryse Bastié " montée " à Paris, donne des baptêmes de l'air et fait de la publicité aérienne. En 1928, elle s'adjuge avec le pilote Drouhin, le record du monde de distance en ligne droite avec 1 058 km, puis en 1929 le record de France féminin de durée avec 10h30' de vol, et enfin le record international féminin avec 26h44' de vol.

Le 2 septembre 1930 elle bat le record d'endurance de Léna Bernstein avec 37h55'. Sa résistance physique a été mise à rude épreuve " la durée, c'est trop dur ! Pour rien au monde je ne recommencerais ! "

Le 28 juin 1931, elle décolle du Bourget et se pose à Yurino (Russie) après 30h30' de vol et 2976 km parcourus. Record battu qui lui vaut la croix de chevalier de la légion d'honneur et le Harmon Trophy américain. Le 30 décembre 1936 elle bat le record de la traversée de l'Atlantique sud en 12h5'. Elle s'astreint à une préparation minutieuse, qui lui fera notamment faire un aller-retour avec Mermoz. A son retour, elle est promue officier de la légion d'honneur. Jean Mermoz, lui, a disparu en mer le 7 décembre de la même année.

Elle ouvre ensuite une école d'aviation qui porte son nom. Lors de l'offensive allemande de mai 1940, elle offre ses services à la Croix-Rouge et s'active auprès des prisonniers français au camp de Drancy. Lors du départ d'un train vers l'Allemagne, elle se fracture le coude droit et en garde une invalidité. Elle ne pilotera plus. Sous couvert de son activité à la Croix-Rouge, elle recueille des renseignements sur l'occupant.

Après la Libération de Paris, elle s'engage dans les auxiliaires féminines de l'armée de l'air avec le grade de lieutenant puis est démobilisée en 1946. En 1947, elle est promue au grade de commandeur de la légion d'honneur pour « titres de guerre exceptionnels et faits de résistance ». En 1951, elle entre au service des relations publiques du Centre d'Essais en Vol. C'est dans ce cadre qu'elle prend place à bord du « Noratlas » présenté lors du meeting du 6 juillet 1952 à Bron et qu'elle trouve la mort avec l'équipage.



Daniel Gerbe de la SLHADA
(Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation et Documentation Aéronautique)

Louis MOUILLARD (1834-1897)

Un Lyonnais précurseur de l'Aviation



D'origine lyonnaise, né quai de Bondy, Louis Mouillard se spécialisa dès l'âge de 15 ans dans l'observation du vol des oiseaux et plus particulièrement des grands voiliers de l'air, tels l'aigle et le vautour. Il pensait, à l'origine que le vol avec battements d'ailes devait favoriser le décollage d'un plus lourd que l'air, même à la verticale. Mais la conclusion à laquelle il est arrivé était que le battement de l'aile n'était nullement indispensable, même chez l'oiseau, pour parvenir à voler, c'est-à-dire « s'élever et avancer dans l'air »

Louis Mouillard consigna le résultat de ses études dans 2 ouvrages : l'un publié en 1881, intitulé « **L'Empire de l'Air, essais d'ornithologie appliquée à l'aviation** », l'autre édité à titre posthume en 1912, « **Le vol sans battement** ».

Mouillard fut un intuitif de génie. Il décrivit le vol des grands voiliers du désert qu'il avait pu observer en Algérie et en Egypte. Il ne se contenta pas d'écrire, il construisit des planeurs et les essaya.

Le 12 septembre 1865, en Algérie, le troisième de ses monoplans lui fit parcourir 42 mètres au ras du sol. De ce succès inattendu, il fut à la fois surpris, enthousiasmé et effrayé. En 1878, au Caire, il mit en chantier, un quatrième et dernier planeur, une imposante machine de 16 mètres d'envergure et 35 m² de surface sur 2 roues en tandem. La direction devait se faire par « gauchissement »*au sens où l'entendait Mouillard, c'est-à-dire, courber en forme de poche demi-cylindrique une partie de face interne de l'extrémité d'aile pour faire pivoter la machine sur le plan horizontal, ceci par accrochage de l'air autour de ce point.

Mouillard devenu infirme ne pourra faire l'essai complet de son appareil. Il mourra au Caire le 20 septembre 1897 dans un état proche de la gêne. La colonie française en Egypte lui rendra un hommage tardif par un monument à Héliopolis en 1912.

Les premiers hommes volants que furent les frères Wright et Chanute témoignèrent de son influence. En France, le Premier Congrès Expérimental du Vol sans Moteur se tint en 1922 au pied du Puy de Combegrasse au « Camp Mouillard ». Il a bien mérité son épitaphe du Caire : Prophète de l'Aviation et Apôtre du vol à voile humain

*gauchissement : le terme sera réemployé plus tard mais avec un autre sens. La manœuvre de freinage en bout d'aile aura pour effet d'agir sur le roulis en vue de rétablir la stabilité latérale ou d'incliner l'avion. Ce résultat sera obtenu d'abord par une action sur l'entoilage puis par des ailerons en bord de fuite.



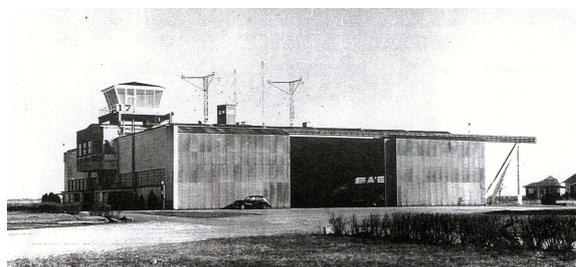
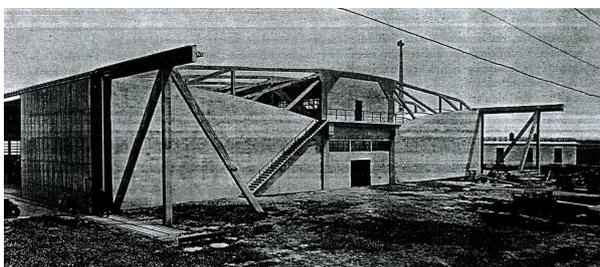
Le hangar Caquot et la plaque aux aviateurs

Caractéristique de l'architecture du début des années 1930, ce hangar en béton dit « à auvents » abrita les appareils civils. Il mesure 50 m par 40. Sa structure se compose d'un caisson central de 10 m de large supportant 2 auvents de 20 m de chaque côté. Chacun de ces auvents se subdivisant lui-même en 6 travées. La hauteur libre aux linteaux est de 8,30 m. La fermeture, sur la largeur, était assurée par des portes roulantes.

La particularité de cette architecture était de supprimer les piliers aux angles, source de fragilité, les auvents étant maintenus par des poutres de béton placés au-dessus et fixées au caisson central. Une architecture audacieuse due à Albert Caquot. *

Ce sont les architectes Chomel et Verrier qui en établirent les plans et confièrent la réalisation à l'entreprise Limousin.

Fortement endommagé par le bombardement américain du 14 août 1944 par les Alliés, le hangar sera restauré. Actuellement, muré, il sert de garage pour le service incendie de l'aéroport.



La **plaque** qui y fut apposée en 1994 commémore la présence des aviateurs qui s'y sont succédés entre 1939 et 1945, tant les groupes de chasse, que les groupes de bombardement, d'observation ou d'instruction, français et polonais, puis l'armée de l'armistice et enfin, les groupes alliés à la fin de la guerre.

Ces aviateurs qui utilisèrent Bron soit centre d'instruction, soit comme base de départ combattirent dans le Nord et l'Est de la France au début du conflit puis en Alsace et en Allemagne dans sa phase finale.



** **Albert Caquot** (1881-1976) Ingénieur des Ponts et Chaussées de formation et concepteur de nombreux ouvrages d'art en béton, il donna, à la demande de l'Etat, une forte impulsion à l'aéronautique française.*

L'aérogare de 1959 et les hangars 6

L'aérogare de 1959 est construite à côté de celle de 1932 réparée après le bombardement du 14 août 1944. Lyon-Bron était une escale surtout pour les lignes desservant l'Afrique du Nord. Par ce bâtiment ont transité les passagers des derniers appareils à hélice remplacés par les moyens courriers à réacteurs comme la Caravelle. Après avril 1975, date à laquelle tout le trafic fut transféré, en une nuit, sur Satolas devenu Saint-Exupéry, le bâtiment devint à usage commercial, comme il l'est actuellement. Le magasin Castorama a conservé à l'intérieur la plaque commémorant son inauguration.

Du bâtiment initial il reste une partie des murs en moellons très réguliers, les grandes baies vitrées côté pistes et une partie de la passerelle couverte qui conduisait aux avions.



A ses côtés, au Sud, demeurent **deux hangars accolés, en forme de demi-tonneau**, appelés également hangars 6. Pourquoi ce chiffre ? C'est parce qu'ils faisaient partie d'un ensemble de bâtiments réalisés entre 1925 et 1927 pour la base militaire. Les autres, de l'autre côté de la piste, presque au pied du fort, ont été détruits par le bombardement américain du 30 avril 1944. Ces deux hangars qui couvrent une surface de 100m X 50 furent conçus par l'ingénieur Gaston le Marec, un spécialiste du voile de béton précontraint et construits par la société Limousin.

Le B-24 de la carrière Astier



Un épais brouillard recouvre la région lyonnaise cette nuit du 5 au 6 février 1945. Un temps à ne pas mettre un avion en l'air. Pourtant 20 avions, des B-24 Liberator sont partis de la base de Harrington en Grande Bretagne pour une mission sur le nord et l'est de la France. Rien à signaler pour



19 d'entre eux qui rentrent sans encombre, mission accomplie. Le 20^{ème}, avec un équipage de 8 aviateurs américains et piloté par le S/Lt Charles H. Edwards du 857th Bomb Squadron, voit son moteur extérieur gauche rendre l'âme. On décide gagner Lyon-Bron. A 1h40 l'avion s'annonce par radio et demande une aide à l'atterrissage. Aussitôt on réunit un maximum de moyens pour baliser le terrain et signaler la piste au pilote en difficultés. Mais les moyens sont rares et peu efficaces d'autant que la visibilité horizontale n'est plus que de 250 mètres et le plafond de 50 mètres. Un pépin n'arrivant jamais seul, le moteur N°2 s'arrête à son tour, victime d'un problème d'alimentation. Le pilote signale atteindre la fin de ses réserves en carburant et fait plusieurs approches mais ne parvient pas à localiser le terrain malgré les 70 fusées tirées du sol. A 2h47, les deux moteurs restants stoppent et le B-24 déjà bien près de sa vitesse de décrochage percute et se fracasse au fond de la carrière Astier. 2 aviateurs vivants sont retirés de l'épave par les secours vite arrivés sur les lieux. Malheureusement un seul survivra, l'autre succombant rapidement à ses terribles blessures. La carrière ASTIER est située à BRON dans le quartier du Terraillon au niveau du 57, avenue Pierre Brossolette. Elle est aujourd'hui comblée.

Quelques morceaux de l'épave : un vérin, des morceaux de jantes, une culasse de compresseur, ont été récupérés et sont conservés par la SLHADA. Ils seront prochainement exposés dans le futur musée de l'association.

Deux des membres de l'équipage sont enterrés au cimetière militaire américain de Draguignan (83), les autres ont été rapatriés aux Etats – Unis à la demande de leur famille.

La mémoire de cette tragédie est perpétuée par un monument érigé au carrefour des Marauders à Bron (carrefour de la rue du 35^{ème} Régiment d'Aviation et du Boulevard des Droits de l'Homme).

D'après Serge BLANDIN

SLHADA 1998

Les Marauders de BRON

C'est le 11 novembre 1944 que les premiers B-26 Marauder se posent à Bron en provenance d'Istres.

Qu'est ce qu'un Marauder ? Il s'agit d'un bombardier moyen construit par Martin aux USA et largement utilisé par les unités américaines pendant cette deuxième guerre mondiale. C'est un avion de conception très moderne, entièrement métallique et muni d'un train d'atterrissage tricycle. Ses moteurs sont sûrs et sa vitesse honnête lui permet de bien se défendre contre les chasseurs ennemis. Les 31ème et 34ème escadres de bombardement de la France Libre ont également reçu des B-26.



Les groupes qui composent ces deux escadres sont : 1/22 Maroc, 2/20 Bretagne, 1/19 Gascogne, 2/52 Franche-Comté, 1/32 Bourgogne, et 2/63 Sénégal. Ils arrivent du sud et ont participé à la campagne d'Italie et au débarquement de Provence. Ils se posent à BRON le 11 novembre 1944.

Leur mission ? Essentiellement bombardier les ponts sur le Rhin. Une mission qu'ils accompliront vaillamment dans des conditions forcément difficiles.

L'hiver 1944 / 1945 est particulièrement rigoureux en France et à Lyon en particulier. Les conditions d'hébergement sont précaires mais les Lyonnais ... et Lyonnaises se montrent particulièrement accueillant(e)s pour ces hommes dont la vie est si dure.

Et c'est peut-être pour cette raison que Bron a tant honoré les B-26 Marauder et leurs équipages. Il est en effet fort probable que des liens durables ont été noués dans cette période et il est un fait que beaucoup de navigants de ces groupes se sont retrouvés en région lyonnaise après la fin du conflit.

Durant la deuxième quinzaine de mars 45, soit 4 mois après leur arrivée, les Marauders sont repartis pour St-Dizier leur nouvelle base. La Municipalité de Bron a souhaité honorer ces équipages en inaugurant un « Carrefour des Marauders » situé à l'intersection de la rue du 35^{ème} Régiment d'Aviation et du Boulevard des Droits de l'Homme. Tout un symbole ! Joseph de Joux, aviateur lui-même, mais peintre également, a dessiné un monument dédié « aux aviateurs de Bron » et qui est implanté à ce carrefour.

