

SLHADA

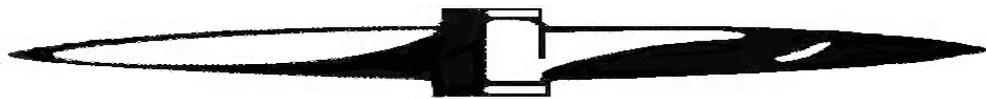


Tableau de Bord

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

N°42
Juin
2020



Dewoitine D 520 et Republic P 47D Thunderbolt devant les hangars 6 à Bron, après-guerre

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

Pour plus de renseignements : contact@slhada.fr

EDITORIAL



Comment ne pas consacrer cet éditorial à la tétanie qui a frappé le monde entier, au début de l'année, en raison de la maladie infectieuse à coronavirus 2019, ou Covid 19, causée par la souche de coronavirus SARS-COV-2 ? Rapidement devenue une pandémie, cette maladie inconnue l'an dernier serait arrivée d'Extrême Orient, à l'instar de la grippe asiatique de 1957/1958. Elle souligne la fragilité de l'humanité, souvent confrontée, au cours des âges, à des épidémies très meurtrières que l'état des connaissances scientifiques ne pouvait, ni soigner, ni guérir. C'est le cas, en l'espèce et l'état d'urgence sanitaire décrété par les pouvoirs publics a placé la population dans une situation de repli social inédite et durable, sous la forme d'un confinement très réglementé, imposant des comportements auxquels nul n'était préparé, sans omettre les conséquences, tout aussi durables que préoccupantes sur l'économie mondiale en tous domaines, en dépit de la promotion du télétravail.

Fait inattendu, la nature avait repris ses droits et les animaux sauvages arpentaient les villes désertées par les humains !

La levée du confinement, à la mi-mai, a strictement encadré le retour à une liberté masquée et limitée par une distanciation physique, des gestes barrière et une hygiène renforcée.

Mais c'est surtout l'interdiction des rassemblements, d'abord inférieurs à dix personnes, qui a le plus pénalisé les groupements sociaux et, en particulier, les associations, dont tous les projets (expositions, cérémonies, conférences, visites....) ont été reportés ou annulés jusqu'à la fin de cette année pour certaines d'entre elles.

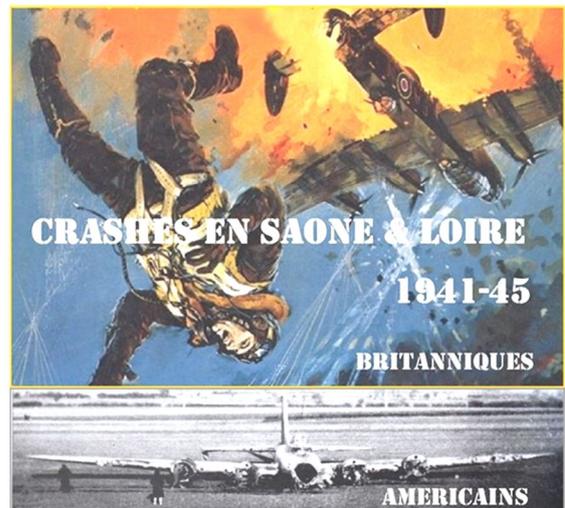
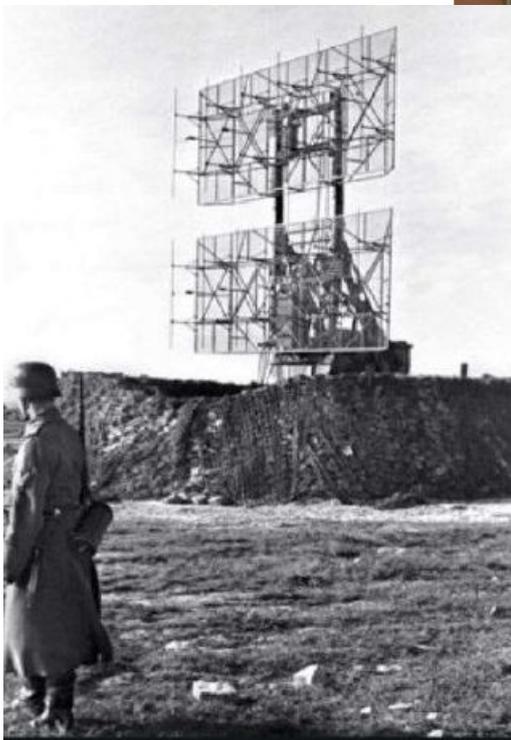
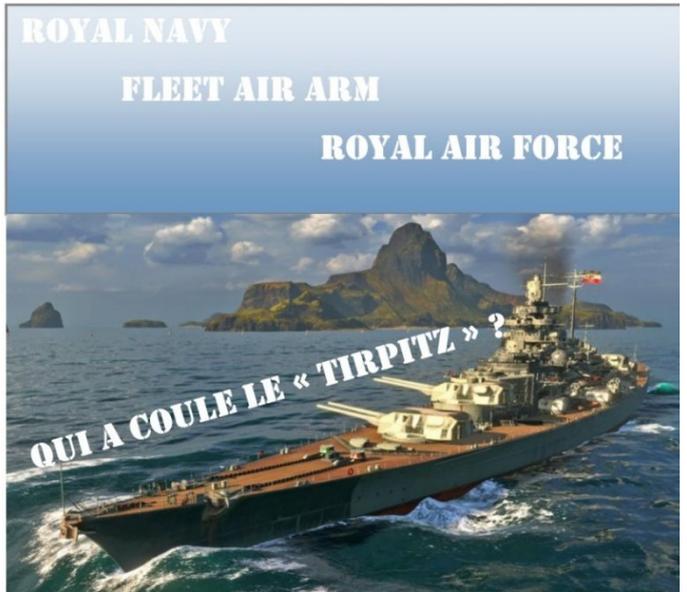
Simultanément, le dévouement exemplaire de l'ensemble des soignants qui ont payé leur tribut, a découvert d'innombrables gisements de solidarité laissant à penser que seule une cruelle adversité pouvait rapprocher les hommes les uns des autres. Cette épreuve a replacé la santé publique au rang des priorités essentielles de l'Etat et impose de repenser le mode de fonctionnement de notre société, car les conséquences sociales de cette épidémie, déjà actuelles, vont perdurer.

En outre, l'accélération du rebond épidémique nous impose une rentrée masquée à l'heure où tous les actifs reprennent le travail, si bien que des ajustements à notre liberté ne sont pas à exclure. Cette rentrée n'est pourtant pas celle de tous les dangers si nous respectons strictement les consignes sur le fondement du principe de précaution qui gouverne toutes les activités humaines.

Très éloigné de nos centres d'intérêt, cet éditorial circonstanciel se veut optimiste, à condition qu'apprendre à gérer le risque soit, comme en aéronautique, notre mantra.

Nous vous souhaitons une agréable reprise ainsi qu'un complet rétablissement à nos deux adhérents qui ont souffert de cette pandémie.

Le Président,
Jacques BAILLET



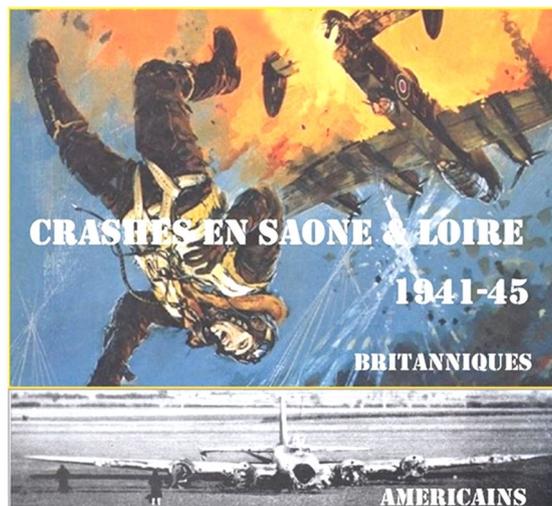
Sommaire

p3	Editorial	
p4	Photos	
p5	Sommaire	
p6	Activités internes	- <i>Conférence</i> : « Crashes Saône et Loire durant la guerre »
p11		- <i>Conférence</i> : « Qui a coulé le Tirpitz »
p14		- Assemblée Générale
p16		- Réception d'élèves du CM2
p19		- <i>Conférence</i> ; « Les stations radars allemandes en région lyonnaise et vallée du Rhône »
p31	Présence extérieure	- Exposition « Aviateurs polonais à Bron en 39-40 » à la BA942 et au QGF de Lyon
p36	Nos stands	- Exposition avec le Club de l'Air à Bron
p39	Nos rencontres	- <i>Conférence</i> à Corbas « Les femmes dans l'aviation »
p41	Faits divers historiques aéronautiques	- Le Léo 45, banc d'essai des engins spéciaux
p51	Faits d'actualité aéronautiques	- Notre A400M Atlas
p52	Biographie	- Daniel Clouet
p53		- Georges Pivot
p55	Philatélie	
p56	Nouveaux livres en notre Bibliothèque	
p58	Insolites	
p60	Leur dernier envol	- Jacques Moulin
p61		- J.M LLaury
p62		-Henri Corgier

Activités intérieures

- samedi 14 décembre : *Conférence*

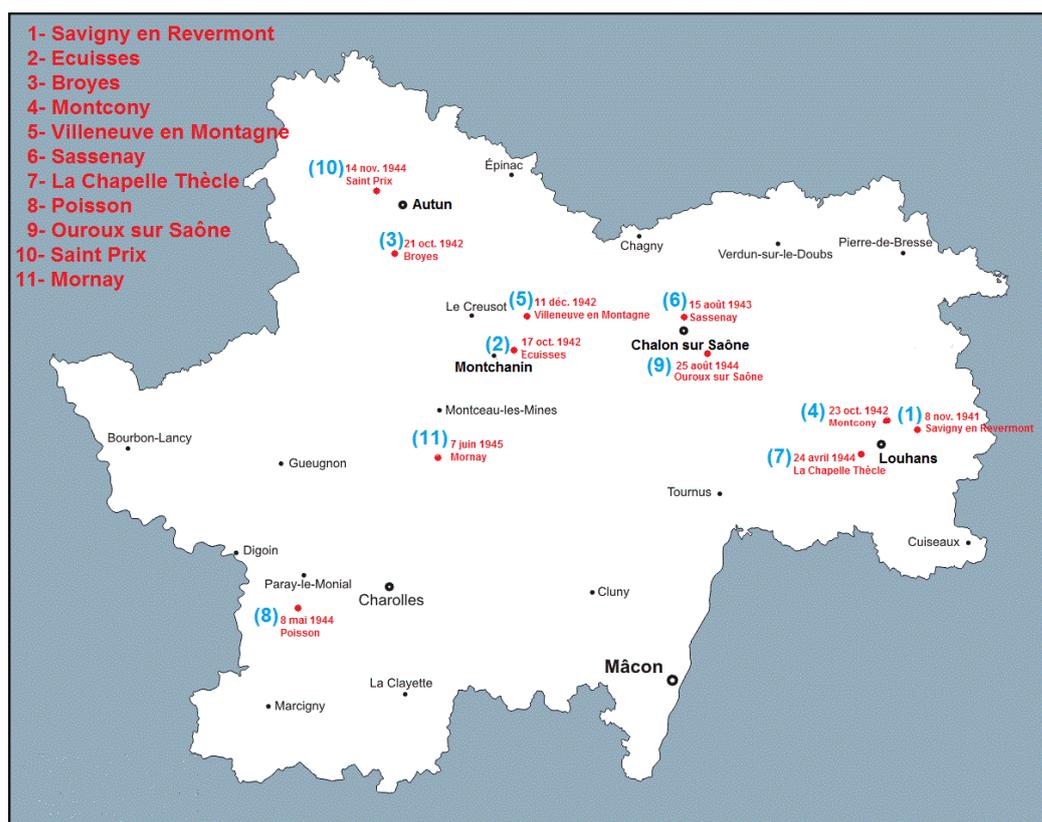
de *Pierre Biard*
et *Bernard Large*



La France et plus précisément le département de Saône et Loire a été le lieu de passage, aller et retour, des bombardiers frappant l'Allemagne, des avions ravitailleurs des résistants, puis le champ de bataille des chasseurs-bombardiers alliés poursuivant les allemands en retraite. Nulle surprise donc que

les lieux de chute soient nombreux avec des conséquences très diverses pour les équipages : la mort, la capture ou le recueil par le maquis.

C'est leur inventaire, dans le département voisin du Rhône, que vous proposent deux connaisseurs de la région et des armées de l'air britannique et américaine, Bernard Large et Pierre Biard.



A la fin août et début septembre 1944, le département de Saône et Loire, ainsi que les départements limitrophes, voient le reflux des colonnes allemandes, vers le nord, en direction de l'Allemagne.

La tension est intense en ces moments difficiles pour les populations, car en se repliant, les soldats allemands étaient particulièrement violents envers les civils, qu'ils soupçonnaient d'aider le maquis et la résistance. Ils se sont livrés à des exactions de toutes natures, ils laissaient derrière eux, des destructions diverses, et brûlèrent beaucoup de leurs habitations.

On assiste aux mitraillages systématiques de tous les moyens de communications, des trains, des gares, des convois de véhicules allemands. Ces attaques effectuées le plus souvent par des chasseurs bombardiers : P-47 « Thunderbolt » pour les américains et Mosquito pour les anglais.

En cette période, les attaques aériennes exécutées par les aviateurs alliés, ne laissaient aucun répit, aux allemands, qu'ils assaillaient en permanence, soit en bombardant, soit en mitraillant à basse altitude (straffing). Un grand nombre d'erreurs se sont produites, entraînant des dommages collatéraux, des pertes civiles, des maquisards, et soldats alliés.

La tactique recommandée pour attaquer et harceler les concentrations de cibles, consistait à faire un passage en rase-mottes, après un piqué léger depuis une altitude de 100-200 m, puis à mitrailler ou larguer les bombes à basse altitude en remontant après le piqué.

Les pertes d'avions vont être importantes, beaucoup seront atteints par la flak mobile sur véhicules ou en défense fixe, en des points stratégiques dans les villes ou villages.



Vickers WELLINGTON IC

Sérial n° X 9794 – Code : PM · ? Lettre code radio inconnue

Group 1 – 103 Squadron – Bomber command



Handley Page HP HALIFAX

Sérial n° W 1018 – Code : EY · ? lettre code radio inconnue

Group 4 – 78 Squadron – Bomber Command



Avro LANCASTER B III

Sérial n° JA 850 – Code : MG – M

Group 8 – 7 Squadron – Bomber Command



Short STIRLING IV

Sérial n° LJ 886 – Code : OS · ? lettre code radio inconnue

Group 38 – 620 Squadron – Transport command



De Havilland MOSQUITO FB VI

Sérial N° NS 952 – Code : OM – S

107 Squadron – 2 Tactical Air Force Command



Cherchez la bête !!

Et toujours user de beaucoup de diplomatie pour embarquer la pièce qui honorera notre musée, en reconstituant son histoire.



Gleen Martin B-26 Marauder



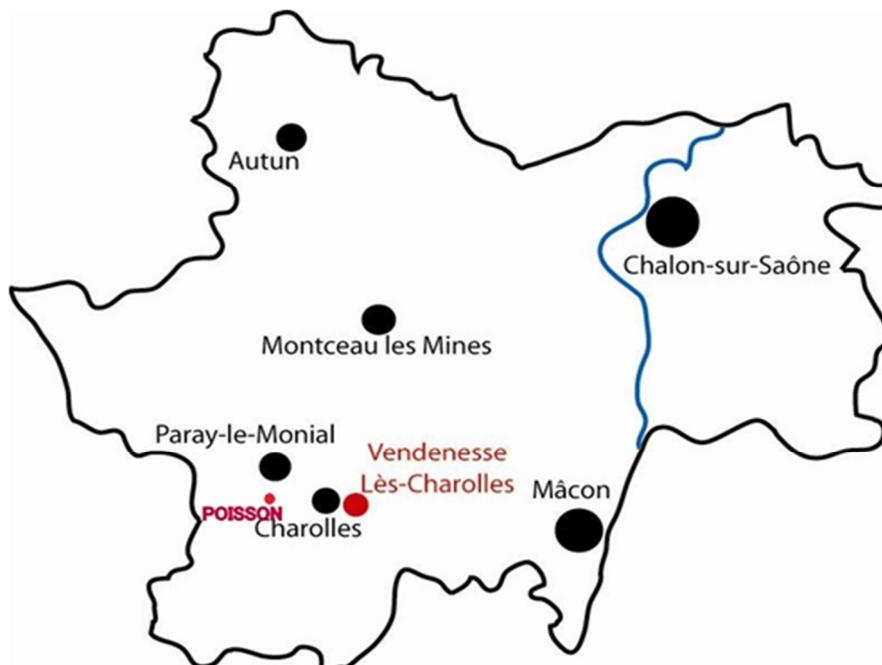
Républic P-47 Thunderbolt

Boeing B-17G « Flying Fortress »



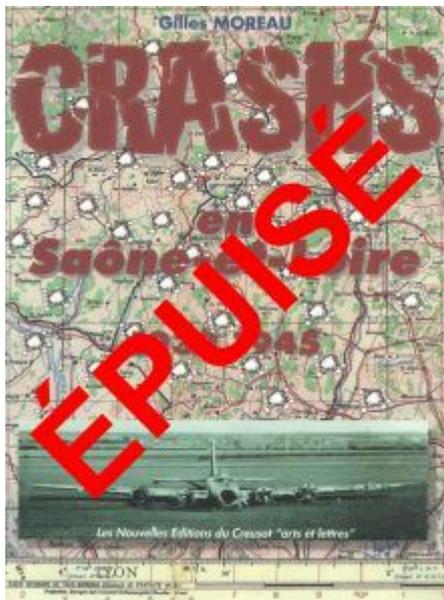
Consolidated B-24 « Libérateur »

Le parachutage était destiné aux maquis de Vendénisse - les - Charolles





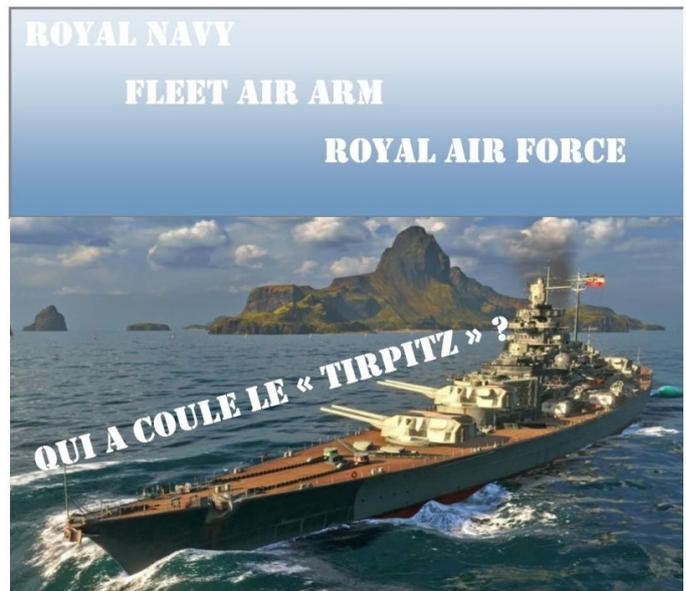
Remis par Pierre Biard et
disponible en notre bibliothèque



samedi 11 janvier :

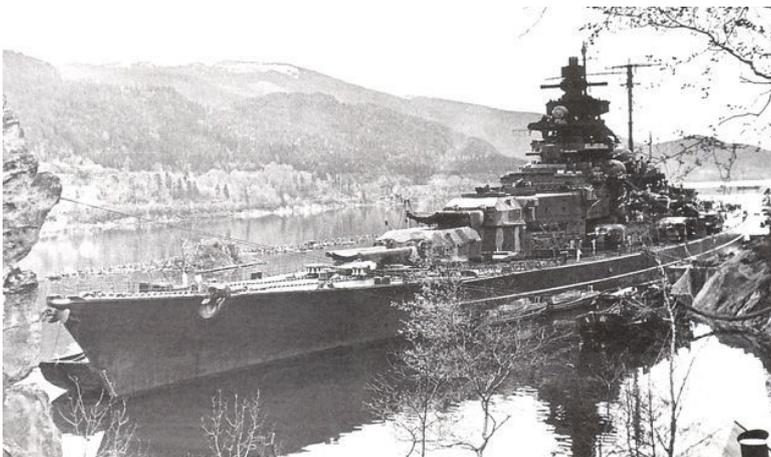
Conférence

de Pierre Biard



Pour la première conférence de l'année, notre conférencier et responsable de l'Aéromusée, nous donne, comme d'habitude, une présentation très détaillée de cette attaque du cuirassier allemand « Tirpitz », qui est à l'époque, le plus gros navire de guerre de la Kriegsmarine, lancé le 1^{er} avril 1939.

En octobre 42, il est basé dans le fjord d'Alta, en Norvège, et Churchill lance plusieurs opérations, jusqu'à celle de septembre 43 avec six mini-sous-marins « X », où seuls trois parviennent à leur cible pour y déposer leur charge, après avoir passé la porte de l'enceinte grillagée de protection. Bien qu'assez fortement endommagé, le résultat ne fut pas à la hauteur de leur espérance.



Aussi, après, plusieurs mois de réparation, il est déplacé à 180 km à l'ouest sud-ouest d'Alta, pour devenir une forteresse flottante condamnée à l'immobilité et positionné au-dessus d'un haut-fond aplani pour la circonstance.

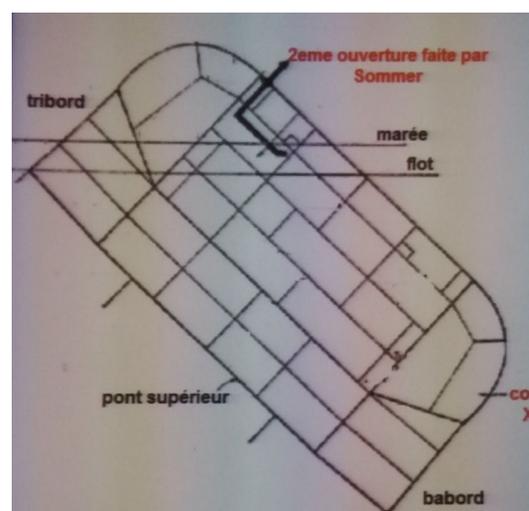
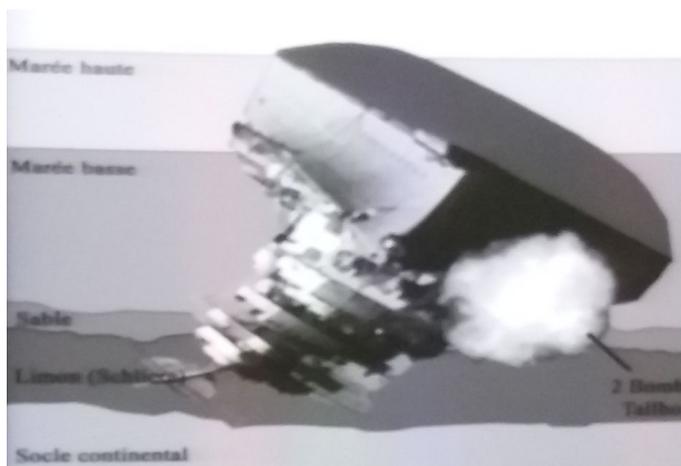
Puis le 12 novembre 1944, le **Royal Air Force Bomber Command** a raison du Tirpitz par une attaque avec 29 bombes Tallboy perforantes de 6 tonnes emportées par 32 Lancaster.



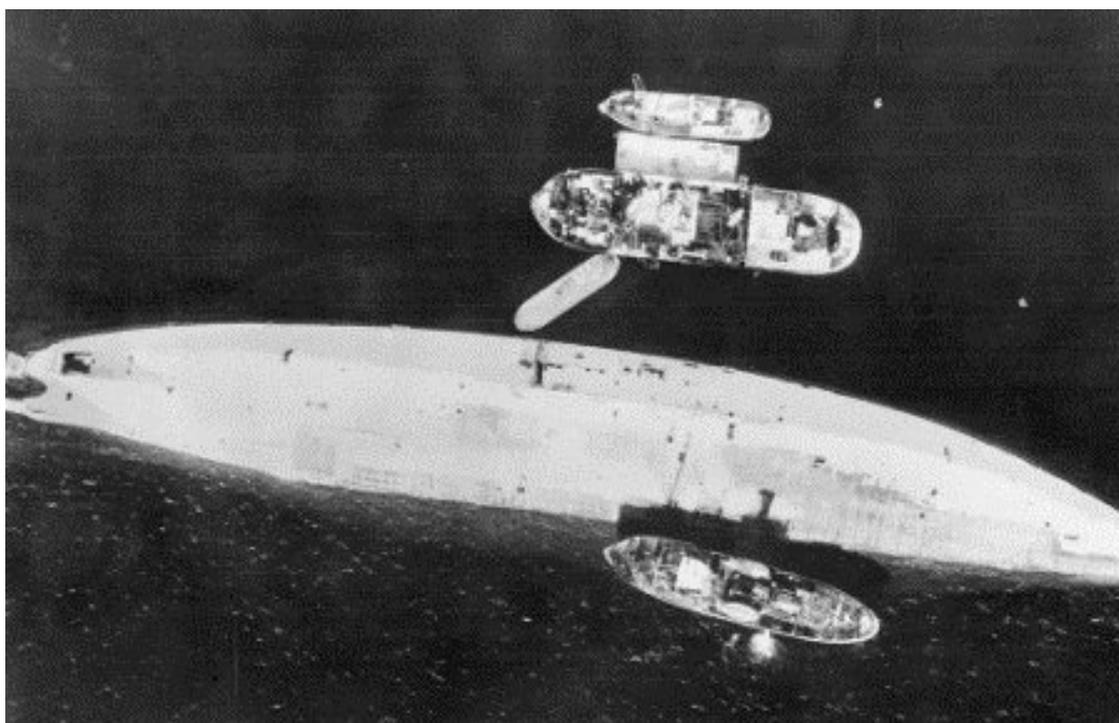
Contrairement aux espoirs de l'amiral Dönitz, le navire, touché dans une réserve de munitions, chavira au lieu de se poser sur le fond.

L'absence de l'équipage autre que les artilleurs et les hommes de maintenance, réduisit les pertes humaines qui se montait normalement à un effectif de 2 608 hommes.

Bon nombre de marins coincés sous la coque retournée, (épaisseur du blindage pour le fond et la ceinture : 320 mm) furent sauvés grâce à la découpe de celle-ci restée émergée du fait de la faible profondeur. On dénombra néanmoins 971 morts.



Abandonnée, l'épave fut désossée après la guerre par des Norvégiens.



Pierre Biard avec son ami, le regretté
Walter Davis de la RAFA, dont Pierre en est
le porte-drapeau



- samedi 8 février : *Assemblée Générale 2020*



Comme chaque début d'année, une assistance nombreuse s'est réunie cette fois-ci, en la salle Vincent Lloret de la Maison des Sociétés de Bron où le président Jacques Baillet, le vice-président Pierre Lussignol et Pierre Biard conservateur de l'Aéromusée ont présenté les différentes parties à l'ordre du jour.



En premier lieu, nos amis disparus au cours de l'année 2019 et début 2020 ont été honorés par un rappel de leur parcours par Yves Laurençot et l'observation d'une minute de silence.

Ensuite les différents points à l'ordre du jour ont été développés :

- 1- Rapport Moral et Bilan d'activités 2019
- 2- Bilan financier 2019
- 3- Projets 2020
- 4- Renouvellement du Conseil d'Administration
- 5- Questions diverses
- 6- Ré adhésions et adhésions- Cotisations

Puis, Yves Boël a été invité à présenter notre journal le « Tableau de Bord » comptant après ses 20 ans d'existence plus de 60 pages. Son sommaire développe de nombreuses rubriques dont l'une a permis de revivre les grands moments de 2019.

L'accent a été mis sur le travail en équipe, avec les articles de fond, ainsi que les résumés de conférences mensuelles qui sont toujours les bienvenus.

L'équipe de rédaction remercie la direction de BRON avec son service communication et le service reproduction pour la qualité de l'impression..



A ne pas oublier la traditionnelle photo de groupe pour les membres recherchant aussi de la bonne cuisine, ne représentant pourtant pas la totalité de notre association, mais que nous allons retrouver sans plus attendre.



**-lundi 10 février, vendredi 14,
et lundi 17 février :**

Visite des élèves de CM2

Et comme à chaque fois, Pierre Biard notre responsable de l'Aéromusée, accueille chacun des groupes en leur indiquant la marche à suivre.



L'école élémentaire **Jean de la Fontaine de la Croix-Rousse** avait fait la connaissance de notre association par notre site .

Les échanges par messagerie ou téléphone menés par Yves Laurençot ont conduit à la réception de 3 classes de CM2 les 10, 14 et 17 février . Nous fumes une demi-douzaine à les recevoir et leur expliquer tant par les objets du musée que les photos d'un diaporama ce qu'a été l'histoire de l'aviation. Un quizz permettra de tester les connaissances acquises et de récompenser les meilleurs.

Les membres participants, en plus de la surveillance, ne se privent pas d'y apporter des explications aux nombreuses questions émanant du questionnaire remis à l'entrée.



Régine et son petit groupe très attentif



Louis à l'écoute des questions pertinentes

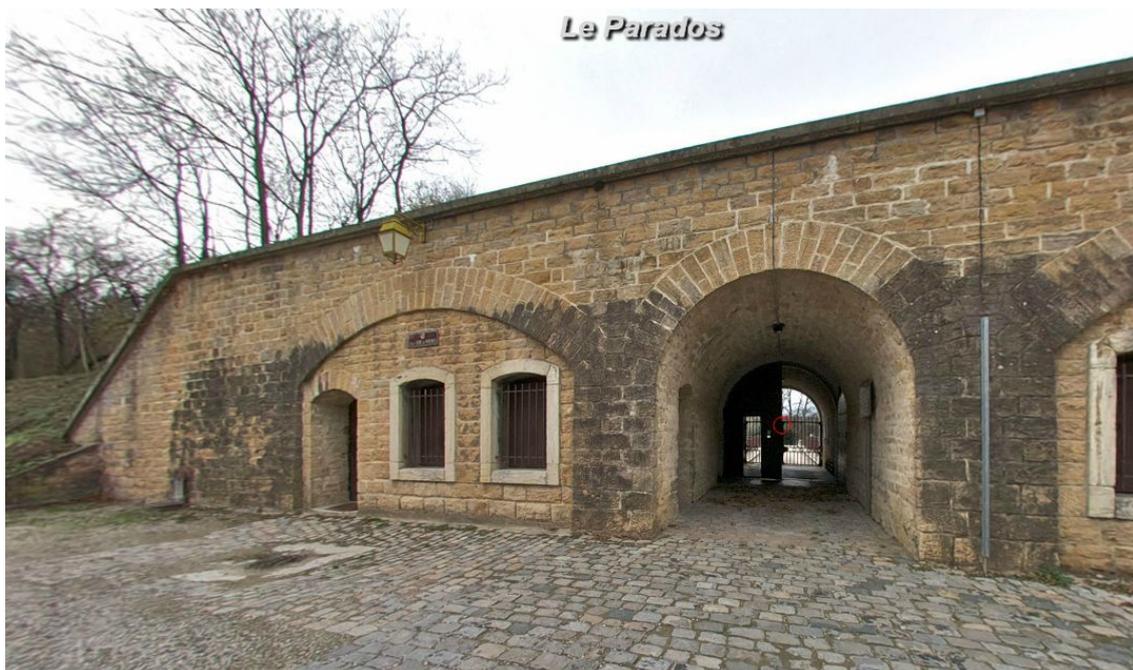
La vitrine aux maquettes a également beaucoup de succès





Chacune des visites se prolonge par une projection sur l'histoire de l'aviation Il faut bien écouter Yves Laurençot, pour répondre aux questions du quizz.

Cette démarche , initiée il y a 2 ans avec les classes CM2 de Bron dans le cadre du devoir de mémoire devient bien rodée. La formule accueil dans le musée et vidéo-projection semble bien adaptée .



L'entrée de la belle salle Séré de Rivière servant de salle de conférence et dec projection

Questionnaire sur l'Histoire de l'Aviation

1 – Comment s'appelle le premier AVION ?

Réponse :

2 – Quel est le nom de l'avion de Santos Dumont ?

Réponse :

3 – En quelle année Blériot a-t-il traversé la Manche ?

Réponse :

4 – Combien de victoires a obtenu René Fonck ?

Réponse :

5 – Qui a traversé l'Atlantique sans escale pour la première fois , en solitaire, de New-York à Paris

Réponse :

6 – Comment s'appelle l'Avion qui a franchi le mur du son pour la première fois ?

Réponse :

7 – En quelle année Concorde a-t-il fait son premier vol ?

Réponse :

8 – Quel exploit a réalisé Roland Garros ?

Réponse :

9 – 2 femmes se sont fait concurrence pour des records de vitesse sur avion à réaction .
Comment s'appelle la Française ?

Réponse :

10 – Quelle aviatrice Française s'est tuée à l'entraînement en 1932 ?

Réponse :

-samedi 14 mars : Conférence

par Jean-Claude Mathevet

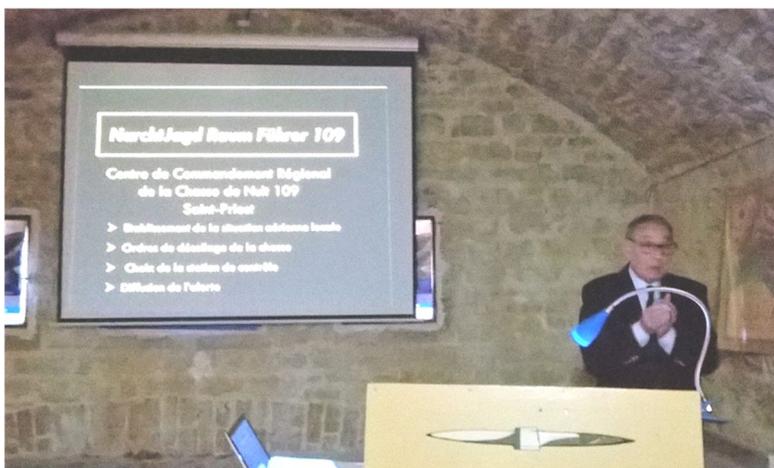


**Les stations radar allemandes
dans la région lyonnaise
et la vallée du Rhône.
1943-1944**



Notre président Jacques Baillet ne nous présente plus Jean-Claude Mathevet, lieutenant-colonel en retraite de l'Armée de l'Air, mais nous invite à suivre attentivement l'évolution de cette nouvelle technique de détection d'avions ayant pris naissance dans les années 1930.

Avec son talent habituel, il nous restitue le résultat de plusieurs années de recherches. Il part des vestiges actuels pour reconstituer toute la chaîne de détection anti-aérienne pour les anglais comme pour les allemands, en France et principalement dans notre région..



C'est tout un système continu, complexe et coordonné qu'il met à jour. Les débarquements alliés et l'action des maquis empêcheront sa mise en service totale.



Pour cette seconde conférence de l'année, une assistance toujours très à l'écoute



Les stations radar allemandes dans la région lyonnaise et la Vallée du Rhône 1943 - 1944

Lt. Col. (er) Jean Claude MATHEVET

Dès le début des hostilités en septembre 1939, il est apparu évident que la détection aérienne prendrait une importance prépondérante dans le résultat final du conflit.

Les connaissances techniques sur ce sujet de chacun des trois belligérants (France – Angleterre - Allemagne) étaient très différentes.

En France, dans les années trente, des ingénieurs de tout premier niveau, tels Roberts Mesny, Maurice Ponte, Henri Gutton avaient mené des expérimentations très poussées sur la propagation et l'utilisation des ondes électromagnétiques.

En 1934, notamment, Pierre David avait mis au point un "radar bistatique" à onde continue. Le principe de base de ce radar était le suivant : une onde continue émise par un émetteur était reçue par un récepteur implanté à quelques 5 kilomètres de distance. Tout avion qui s'approchait ou franchissait la zone d'efficacité formée par cette onde provoquait une baisse d'intensité sur les oscilloscopes des opérateurs signalant ainsi une tentative de pénétration.

Ce dispositif fut retenu en 1938 par l'Armée de l'Air qui créa une Compagnie de Détection Electromagnétique sous l'égide du CEAM. Elle reçut la mission de prévoir un "barrage David" qui devait s'étendre de la frontière belge jusqu'aux Alpes.

Trente stations David furent commandées le 6 janvier 1940 par le commandant en chef des forces aériennes, le Général Vuillemin. Les premières furent installées dès le 19 mars 1940 ; elles étaient armées par des militaires des ministères de l'Air et de la Guerre. Mais il était trop tard pour qu'une installation complète puisse être menée à bien. L'avance allemande et l'armistice allaient interrompre brutalement cette phase d'expérimentation et d'équipement, et l'essentiel des matériels fut dispersé ou détruit. Un seul dispositif réussira à se replier sur Cavaillon où l'Armée de l'Air installera un barrage qui devait couvrir les approches Nord de Marseille...



Janvier 1940 – Réseau prévu du « Guet de l'Air »
- Barrage David -



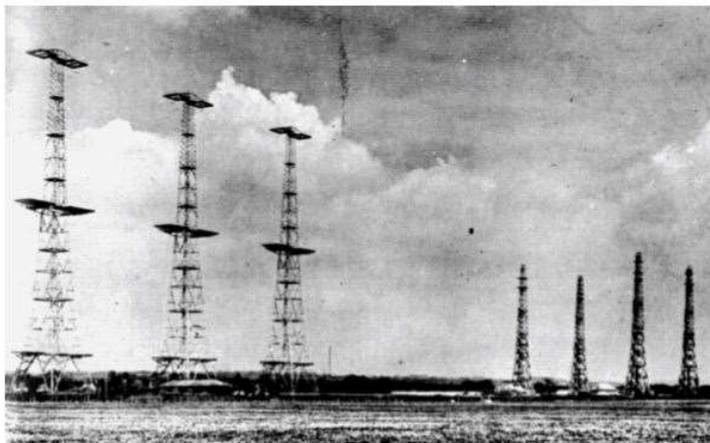
Document de travail d'origine

Les Britanniques étaient restés fidèles à la "détection acoustique" jusqu'en 1934. Commença alors la construction de la célèbre "Chain-Home". Ce réseau de 19 stations, encore expérimental à la déclaration de la guerre, était complètement opérationnel à l'été 1940, lors de la Bataille de l'Angleterre. A la fin du conflit, 50 stations entouraient le pays. Il s'agissait de radars bistatiques avec un transmetteur distinct constitué d'un ensemble de fils électriques tendus entre des tours de 110 mètres de hauteur. Des tours de 73 mètres supportaient les antennes réceptrices. L'ensemble était bien évidemment fixe, le balayage se faisant par commutations successives des dipôles. La portée moyenne de détection était de 190 kilomètres. Parallèlement était développé des matériels "Chain Home Low" pour détecter les avions à très basse altitude.

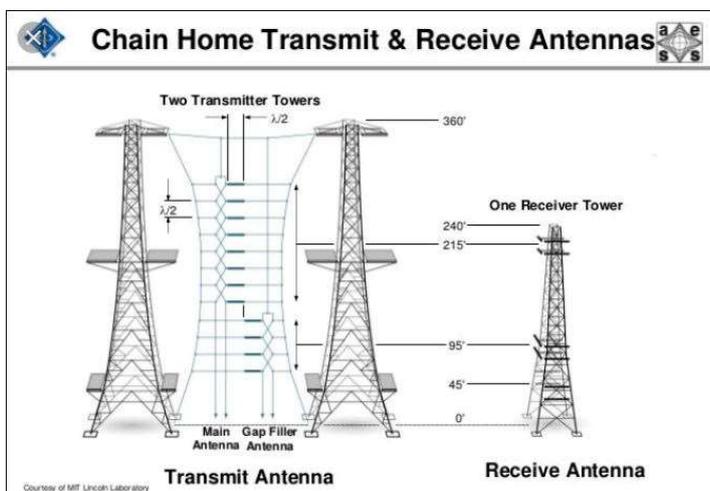
La façon de connaître la position des avions détectés était similaire à l'utilisation d'un radiogoniomètre. Il fallait orienter manuellement les antennes réceptrices en azimut et en élévation.

Chaque information devait être traduite par une opératrice afin de coïncider au carroyage choisi avant d'être transmise aux "tables de situation générale".

Le système "Chain-Home" était assez primitif, il souffrait d'échos divers et d'erreurs de détection ; mais activé par des personnels particulièrement motivés, il a permis sans conteste possible de gagner la Bataille d'Angleterre.



Station de la Chain Home vue générale (1939)
Impérial War Museum



Salle d'interprétation des informations avant transmission à la " Table de Situation Générale"

La technique radar allemande au début du conflit, était certes plus avancée que celle des Britanniques. Leur radar "**Freya**" était un radar de détection lointaine - 200 kilomètres - Mais il n'indiquait que la distance et l'azimut.

Dès leur arrivée sur les côtes Nord et du Pas de Calais en juin 1940, la Luftwaffe installa une douzaine de "Freya". Ces radars furent surtout utilisés pour la surveillance du trafic maritime ennemi dans le détroit du Pas de Calais et ponctuellement pour la détection aérienne.

Ce fut un radar "Freya" qui - le 18 décembre 1939 - fut à l'origine de la première interception dirigée par radar de l'histoire.

Ce jour-là, 24 bombardiers "Wellington" de la RAF avaient décollé de Mildenhall pour un vol de navigation-instruction sur la base navale de Wilhelmshaven, au profit de jeunes équipages. Ils furent détectés à 113 kilomètres par un des premiers radars "Freya" installés sur l'île de Wangerooe ; une détection jamais égalée jusqu'à ce jour... Une cinquantaine de Me109 et 110 du terrain de Jever interceptèrent les "Wellington" qui subirent d'importantes pertes.

A cette époque les Britanniques ignoraient totalement que les Allemands possédaient des radars aussi performants...



A partir d'août 1942 fut mis en service le "**Würzburg Reise**". Dérivé de l'ancien "Würzburg" de conduite de tir de la Flack, il allait constituer l'élément principal du système allemand de contrôle de la chasse. Ce radar de poursuite avait une portée de 80 kilomètres ; en plus de l'azimut et de la distance il pouvait déterminer l'altitude. Il était armé par trois opérateurs installés dans une cabine solidaire de l'antenne parabolique orientable manuellement sur 360°.



Fin juin 1940, l'état-major allemand fit appel au **Général Kammhuber** pour organiser la défense aérienne du Reich et des territoires occupés. Cet officier avait commandé la KG 51. Il avait été abattu le 3 juin 1940 aux environs de Meaux lors de la Bataille de France par des chasseurs français. Revenu de captivité après l'armistice, il avait reçu de Goering cette mission particulière.

Kammhuber inventa un système de défense connu sous le nom de "Ligne Kammhuber". Il devenait en effet de plus en plus nécessaire et urgent de lutter contre les incursions des bombardiers britanniques. Plusieurs types de fonctionnements furent testés.

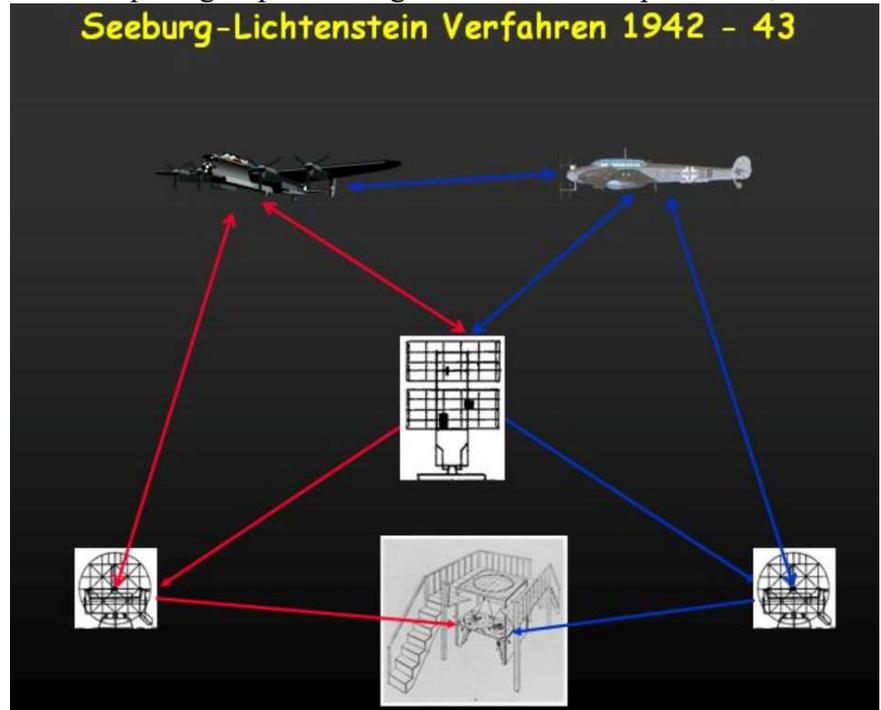
En 1942 enfin, une normalisation des stations de contrôle fut définie: chaque station comprenait un ou deux radars "Freya" et au moins deux radars de poursuite "Würzburg Reise". Les zones de détection des stations contigües se recoupant, l'ennemi devait être suivi jusqu'à sa destruction.



Le fonctionnement des stations de contrôle qui regroupaient en général 150 à 200 personnes, était le suivant :

Lorsqu'un radar de détection lointaine "Freya" repérait un bombardier, il en communiquait les coordonnées à l'un des deux "Würzburg Reise" qui le prenait en détection. Le second "Würzburg Reise" prenait en contrôle une patrouille de chasseurs en attente sur une radiobalise, et la guidait vers l'appareil ennemi. Sans patrouille de chasseurs, la Flack intervenait.

Les opérateurs de chacun des "Würzburg" ne disposaient pas d'écran cathodique unique, mais de trois indicateurs différents : azimut – distance et altitude. Cela engendrait des imprécisions et de nombreuses erreurs de lecture.



Site Internet: giges.dk

Pour visualiser les trajectoires de l'appareil ennemi et des chasseurs au profit du contrôleur, un système tout à fait particulier avait été mis au point : la célèbre "Seeburg tisch".

Les opérateurs des deux radars de poursuite "Würzburg" étaient reliés par téléphone à deux opérateurs installés sous la table "Seeburg". Ceux-ci actionnaient un calculateur mécanique qui permettait – à partir des coordonnées reçues - de projeter des spots lumineux sur la partie supérieure de la table ; cette table translucide était recouverte d'une carte au 50.000^{ème}. Les trajectoires des appareils étant ainsi visualisées, les officiers-contrôleurs pouvaient conduire les interceptions.

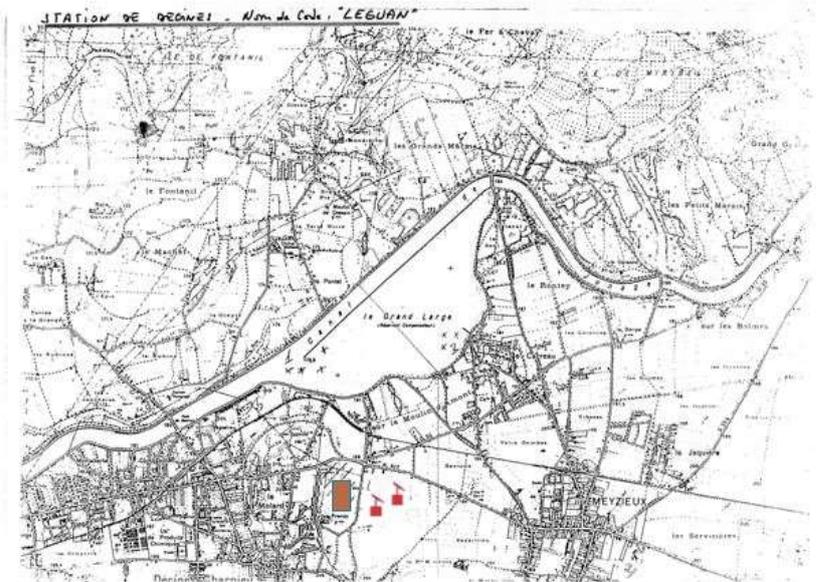
La "**table Seeburg**" constituait le centre nerveux de la station. Mais ce système était très lourd et nécessitait beaucoup de personnels. Le nombre d'intermédiaires et les conversions multipliaient les risques d'erreurs, et ne permettait de traiter qu'un seul bombardier à la fois.



Stations les plus proches de Lyon :

Station "LEGUAN". Située à Décines (Rhône) - quartier du Mollard.

Les travaux débutèrent en 1943 dans une zone très agricole à cette époque, mais aujourd'hui couverte d'immeubles. Des témoins interrogés ont vu deux antennes - sans doute des "Würzburg" - un transformateur, une réserve d'eau et quelques baraquements. Lorsqu'ils ont quitté Lyon, les Allemands ont emmené les antennes radar. Les textes allemands consultés ne font état d'aucune activité opérationnelle.



Fond de carte de 1950

Station "Falter". Située à Chazelles sur Lyon (Loire). Cette station est sans doute la plus intéressante de la région, car une des rares à avoir été pratiquement terminée. Les travaux débutèrent en avril 1943. Deux antennes "Freya" et plus tard une antenne "Jagdchloss" étaient installées au lieu-dit La Mornandière, et trois kilomètres plus au sud à la Quinardière, deux "Würzburg Reise", des bâtiments et la partie opérationnelle. Un peu plus de 200 hommes constituaient l'équipage de cette station.

Les journaux de marche de la station n'ont pas été retrouvés, mais d'après des anciens opérateurs revenus sur place, la station aurait effectué quelques missions d'alerte et de guidage. Elle aurait notamment détecté les appareils venus effectuer des parachutages au profit de la résistance locale.

Il a été écrit également que le dernier vol de St Exupéry aurait été détecté par le radar "Freya" sur les Alpes lors de son dernier vol... (Mais cette information doit être prise avec beaucoup de réserve ; car d'une part c'était la limite de détection du "Freya" et d'autre part il aurait fallu que l'antenne - qui était orientable manuellement sur 360° - le soit dans le bon azimut au moment précis du survol).



Le "Würzburg" photographié par un résistant



Le 24 août 1944, l'ordre est donné de faire sauter les installations et de rejoindre Lyon. Les hommes se mettent en route, mais harcelés par la résistance, beaucoup ne réussirent jamais à atteindre cette ville. Aujourd'hui, au lieu-dit la Quinardière, où se trouvait la salle d'OPS, quelques ruines permettent de se faire une idée de l'implantation des bâtiments. Les socles en béton des antennes "Würzburg" ont, eux, résisté au temps...

Station "Bernhardiner". Au nord/est de Lyon, au col des Escobans, près de Ranchal (Rhône)
Début des travaux : fin 1943. Elle ne fut jamais opérationnelle.
Il ne reste que quelques ruines de bâtiments et les socles des "Würzburg".

Station "Basilik". Au sud de Lyon, sur le plateau de Chambaran (limite de l'Isère et de la Drôme)
Très peu d'éléments restants. Elle ne fut jamais opérationnelle.

Station "Tapir". Était située à Deveset (Ardèche), à 10 kilomètres nord/nord-ouest de St Agrève.
L'emplacement de cette ancienne station est maintenant une colonie de vacances. Seuls les socles des
"Würzburg" subsistent.
Elle ne fut jamais opérationnelle.

Station "Mungo". Sur la commune d'Autichamp (Drôme)
Les travaux ont débuté au début de 1943 et n'ont jamais été terminés. Le patron de l'entreprise
réquisitionnée pour les travaux de terrassement, était le chef de la résistance locale... L'entreprise a fait
traîner les travaux qui étaient loin d'être achevés au second trimestre de 1944 !
Les témoignages sont formels : quelques baraquements ont été montés, mais les antennes n'ont jamais
été installées.

Station "Alligator". A St Remèze. (Ardèche)

C'était avec "Falter" l'une
des plus grandes stations
prévues en Rhône-Alpes.
Les travaux débutèrent
entre juillet et août 1943.
Elle était protégée par des
champs de mines et un
large périmètre de
sécurité. Une forte
défense anti-aérienne
avait été installée.

Elle comportait trois
"Feya" et deux
"Würzburg Reise". IL
semble que cette station
ait été opérationnelle
quelques jours seulement.



Emplacement protégé d'une antenne "Freya"

Elle fut attaquée par la résistance le 16 août, mais cette attaque fut repoussée par la nombreuse garnison
avec l'aide de l'aviation allemande basée à Orange.

Dans la nuit du 18 août 1944, la garnison dynamite la totalité des installations avant de s'enfuir.

A noter qu'au début de l'été 1956, une station radar mobile de l'armée de l'air fut activée
approximativement au même endroit : au Bois de Laoult, à proximité de Bourg St Andéol. Cette station
devait assurer la couverture "du trou de détection" entre Lyon et Nice.

L'indicatif était "Camargue". Elle comportait une couverture haute AN104 et site AN 7B, et une
couverture basse ER 22 et site. Elle fut dissoute en mai 1959.

Le "Nacht Jagd Raum Führer" n° 109 de St Priest (NJRF) ⁽¹⁾ Centre de Commandement Régional de la Chasse de Nuit de St Priest

Toutes les stations radar étaient sous le contrôle opérationnel d'un NJRF. Cet organisme avait pour mission d'établir la situation aérienne générale dans sa zone de responsabilité, d'ordonner les décollages de la chasse et de choisir la station de contrôle.

Dans l'organigramme, les stations de la région lyonnaise auraient dû dépendre du NJRF 109 de St Priest, implanté dans un bâtiment situé au centre de l'agglomération. Sa position géographique au milieu de l'agglomération, le mettait sans doute à l'abri d'attaques aériennes...

Le terrain de chasse prévu dans sa zone de responsabilité était Lyon-Bron.

(A noter que les stations au nord de Lyon dépendaient du NJRF 108 de Dole-Tavaux et celles du sud-est, du NRJF 110 d'Aix en Provence).

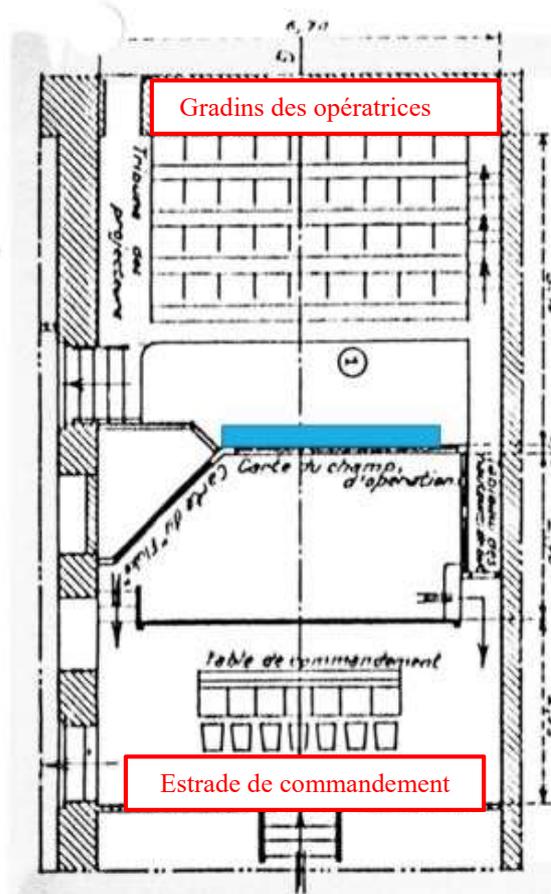


A St Priest, la **salle d'opérations (salle d'OPS)** de 25 mètres de long occupait le centre du bâtiment. Elle n'a jamais été opérationnelle, le chantier intérieur n'ayant jamais été terminé. Les documents allemands consultés ne font aucune mention de l'activité opérationnelle du NJRF 109. Une habitante qui a toujours vécu à côté du bâtiment, nous a confirmé n'avoir jamais constaté d'activité militaire particulière ; pas de véhicules pour les personnels de relève, pas de mouvements militaires.

Dans la salle d'OPS, on peut encore voir quatre gradins sur lesquels auraient dû se tenir les opératrices prévues pour être en liaison avec les stations radar de la zone, dont elles devaient recevoir les informations : positions – altitudes – caps des raids ennemis.

Ces informations devaient être visualisées par projection sur un panneau translucide vertical, installé au centre de la salle d'OPS, sur lequel étaient également visualisées d'autres informations provenant de sources diverses : stations radiogoniométriques – guet à vue – batteries de Flack etc.

A l'autre extrémité de la salle et toujours visible aujourd'hui, l'estrade de commandement sur laquelle auraient dû se tenir les officiers-contrôleurs qui devaient effectuer la synthèse des renseignements visualisés sur le panneau translucide et donner les ordres de décollage et d'interception.



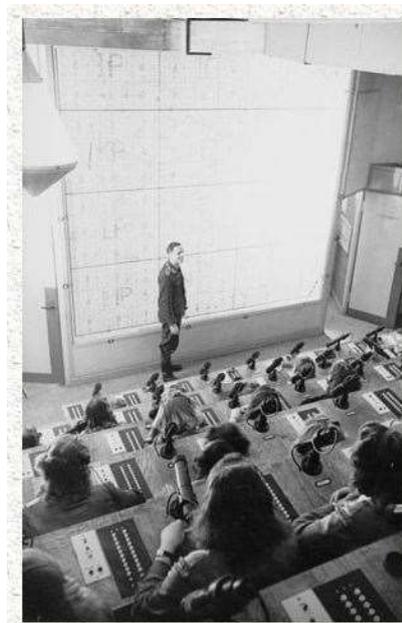
¹ Ce sujet a été traité dans le Tableau de Bord n° 24.

Ces mêmes informations devaient être transmises à l'un des cinq centres de commandement centraux, Arnhem –Dobëritz (Berlin) – Stade (Hambourg) – Metz (3^{ème} Flotte aérienne) et Schleissheim, afin que les raids puissent être suivis et traités jusqu'à leurs objectifs en Allemagne.

Le bâtiment est maintenant le "Centre polyvalent Gustave Coste". Il regroupe des activités culturelles diverses et la salle d'OPS est utilisée par le club d'athlétisme.



Ci-dessus : aujourd'hui, les gradins des opératrices.
Ci-dessous : l'estrade de commandement.



La salle d'OPS aurait dû ressembler à cela si elle avait été terminée et opérationnelle.



En conclusion : Le programme de construction des stations radar dans le sud-est de la France à partir de la région lyonnaise a été entrepris trop tardivement.

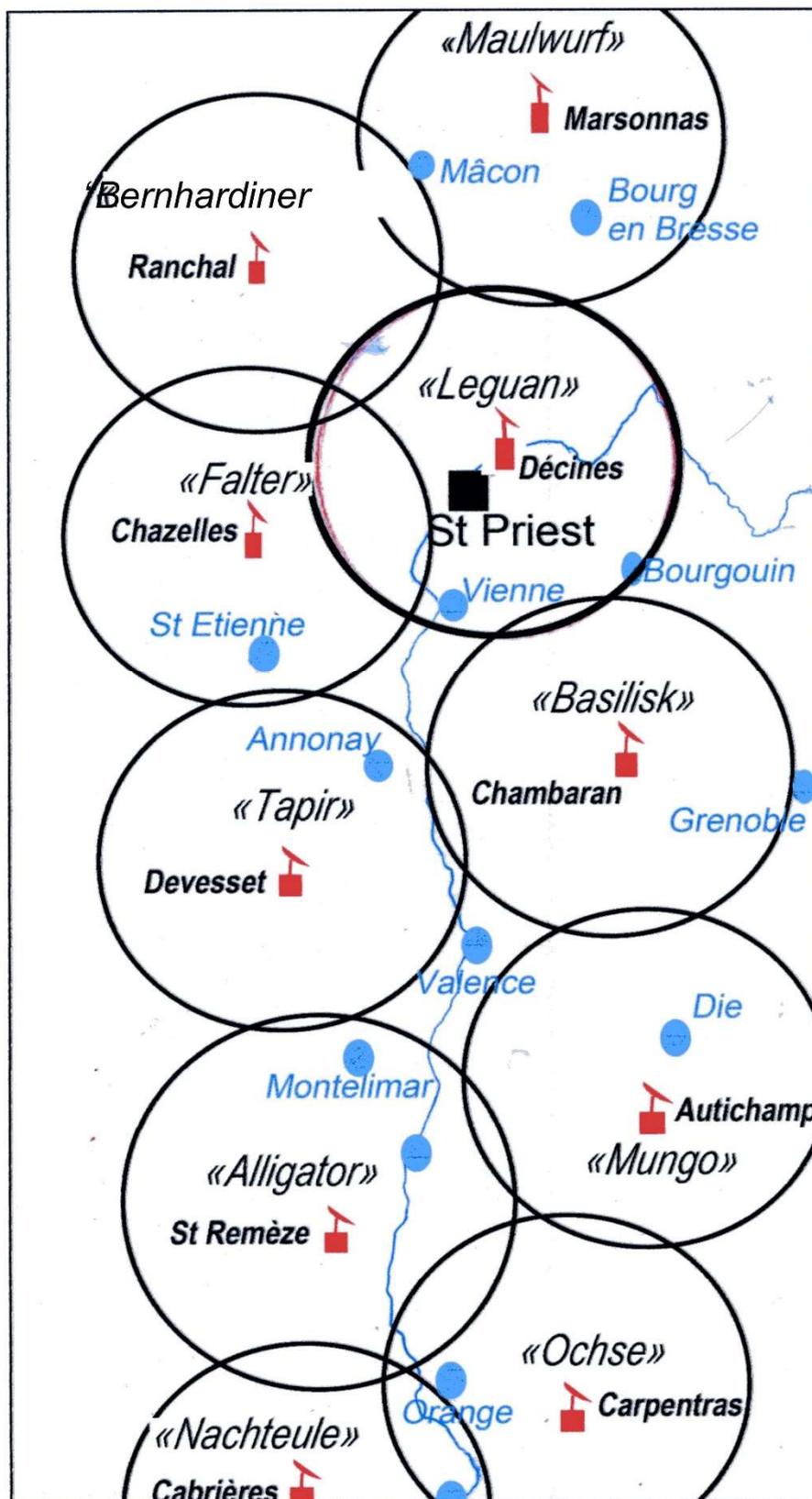
Seule la station "Falter" de Chazelles sur Lyon (et peut-être "Alligator") semble avoir été totalement terminée. Mais elle était trop isolée opérationnellement pour être efficace, car toutes les autres stations étaient loin d'être achevées.

Le changement de conception de la défense aérienne par les Allemands et le limogeage du général Kammhuber ont sans doute grandement compromis la réalisation de ce programme.

De plus, dès 1943, la Luftwaffe commençait à être à bout de souffle... Même terminées, ces stations n'auraient guère modifié les cours des opérations. Les forces aériennes alliées étaient beaucoup trop puissantes et la victoire finale était inéluctable.

Aujourd'hui, de ces stations radar qui devaient être invincibles, il ne reste que quelques vestiges de béton...

Implantation schématisée des stations de radar allemandes dans la vallée du Rhône 1943/1944



Présence extérieure

- lundi 3 février au 21 février

Exposition

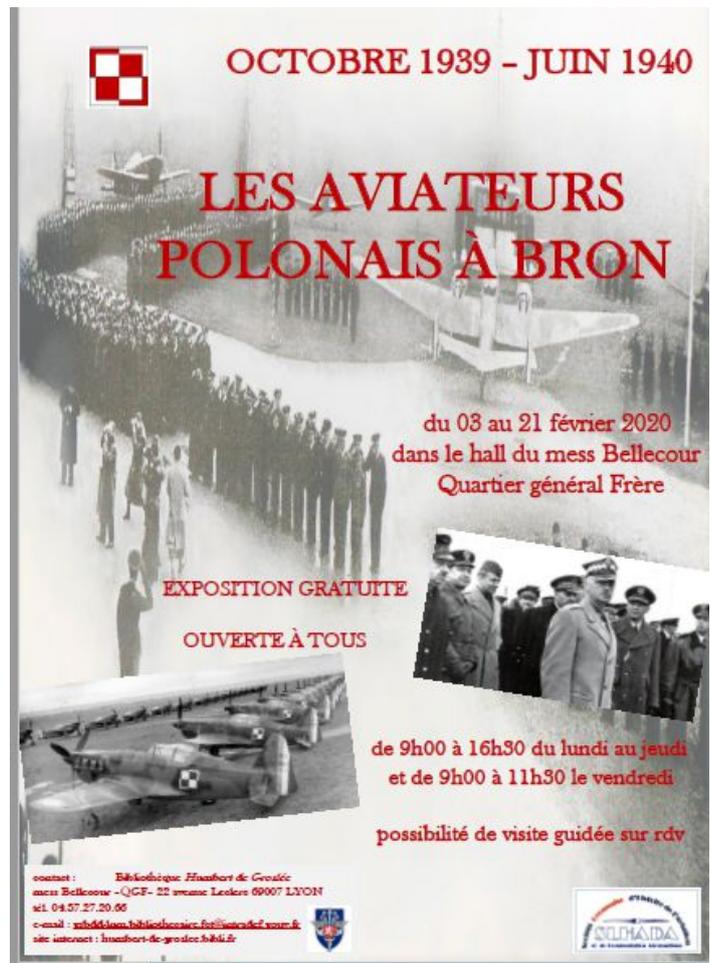
à la BA 942 Mont Verdun

et au Quartier Général Frère à Lyon

La SLHADA, représentée par **Pierre Lussignol** et **Bernard Large** a participé à une exposition sur les aviateurs polonais à BRON en 1939-1940 qui a été présentée en 2 lieux différents.

Ce fut le fruit d'une collaboration avec :

- Monsieur **Christophe CHEVASSUS** administrateur de la **Bibliothèque Humbert de Groslée**
- Monsieur **Pierre LEGER** conservateur du **MUSEE D'HISTOIRE MILITAIRE DE LYON**
- Monsieur **Alain DEVORNIQUE** Président de l'**ANORAA Rhône et Loire** et membre d'associations polonaises locales



Du 22 janvier au 30 janvier dans le mess de la BA 942

L'inauguration fut présidée par le **Colonel Emmanuel ALLAIN** Commandant la **Base Aérienne 942 de LYON Mont – Verdun** en présence de plusieurs autorités militaires et civiles, dont quelques réservistes citoyens.



Le mercredi 29 janvier Monsieur **Christophe CHEVASSUS** et Monsieur **Bernard LARGE** accueillait un groupe d'élèves de l'**Escadrille Pipin de l'Air**, venant de **GRENOBLE**.

Du 3 au 21 février, dans le hall du Mess Bellecour, au Quartier général FRERE à LYON

L'inauguration fut présidée par le **Gouverneur Militaire de LYON**, le **Général de Corps d'Armée Philippe LOIACONO** et le **Chef du Groupement de Soutien de la Base de Défense de Lyon Mont Verdun**, Monsieur **François Lopez**.

Pierre Lussignol – Bernard Large

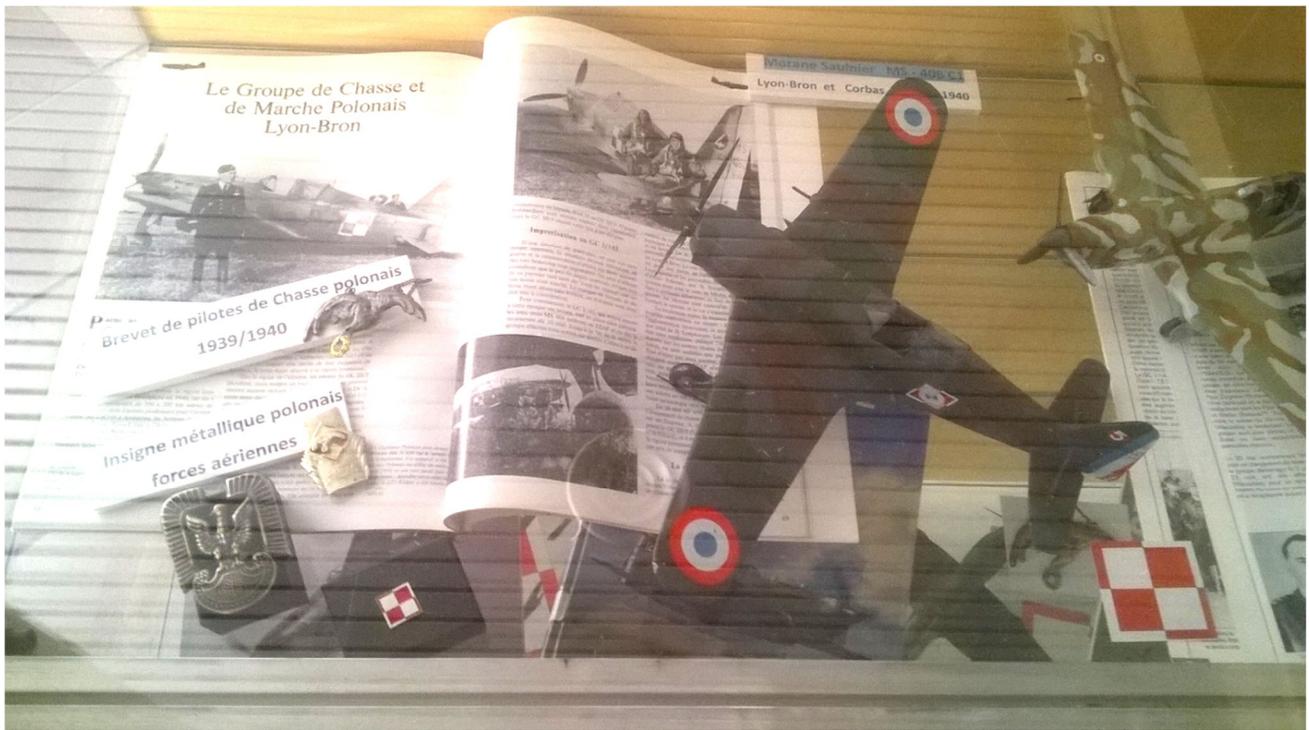


La présence polonaise en région lyonnaise est l'un de nos sujets de prédilection, tant cet épisode est singulier, peu connu et appartient à la fois à l'histoire locale, nationale et européenne. Nous avons dans nos rangs, un spécialiste, **Bernard Large**, dont la curiosité sur le sujet fut éveillée par des historiens locaux, notamment **Marcel Forest** à BRON et **Danielle Coste** à CORBAS.,



Danielle Coste
Présidente de la FPEL et aussi
à l'affut de belles photos





*Cette exposition est une mise en appétit. Pour ceux qui voudraient en savoir plus, concernant ce sujet, **Bernard** propose volontiers sa vidéo/conférence, ses connaissances et sa documentation. (voir également le TB 35 page 9)*

(extrait de l'allocution de Pierre Lussignol)



Nos Stands

- samedi 29 février et dimanche 1^{er} mars :



Comme tous les ans, nous tenons notre stand au Salon du Club de l'Air dans l'Espace Albert Camus, à Bron. Cette année nous avons en mémoire le souvenir de notre regretté ami Jacques Moulin, l'instigateur de cette exposition.

Sur l'estrade, préparation de la table pour les premiers prix





Nos représentants ont reçu de nombreuses visites amicales



Appareils polonais bien mis en valeur



Hélicoptère léger K1 282 Kolibri à rotors engrenants utilisé en observation dans la marine allemande en 1943. En cas de panne moteur, le passage en mode gyroplane était automatique

Idee reprise par la suite par Kaman aux Etats-Unis.

Quelques réalisations exemplaires :



Rencontres

- **jeudi 12 mars : Corbas au Centre Culturel POLARIS**



Adrienne Bolland – Hélène Boucher
Maryse Bastié – Jacqueline Auriol
Catherine Maunoury et quelques autres...

à 14h
Salle d'Histoire de la Médiathèque
du Centre Culturel LE POLARIS
de CORBAS

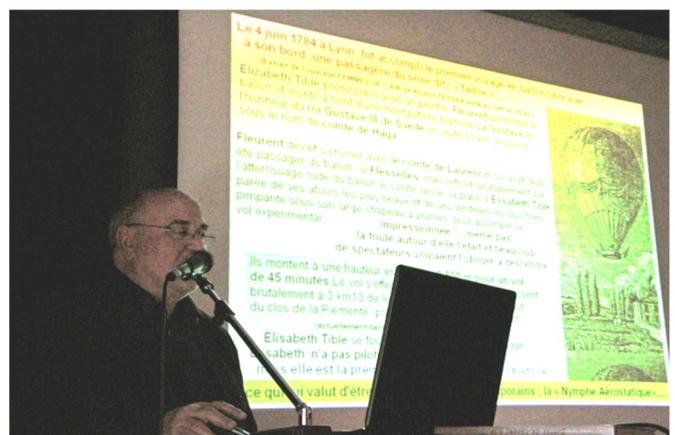
Une CONFÉRENCE
"Les femmes et l'aviation"

par Bernard LARGE
Historien des Ailes anciennes de Corbas
et de la SLHADA
Société Lyonnaise d'Histoire Aéronautique

ENTRÉE LIBRE SUR RÉSERVATIONS

C'est dans la commune de Corbas à proximité du célèbre terrain d'aviation, dans une petite salle de projection du Polaris, qu'une soixantaine de personnes passionnées se sont réunies pour assister à la conférence relatant la longue liste des femmes « mariées » à l'aviation depuis l'époque de l'aérostation jusqu'à nos jours, et ce dans le monde entier.

L'organisatrice bien connue de Corbas, **Danielle Costes** Présidente du Club Ciné Corbas et de la FPEL a présenté Bernard Large pour évoquer cette saga aéronautique où la femme peut tenir les rênes aussi bien qu'un homme. (ce qui avait été l'objet d'un débat, deux jours auparavant, animée par la pilote Béatrice Tardy après le film « Le dernier vol »)





Cette conférence s'est terminée par quelques vidéos remémorant la vie exceptionnelle de certaines de ces femmes.

Femme pilote d'avion



Hélène
Boucher



Maryse
Bastié



Amelia
Earhart



Jacqueline
Auriol



Marie
Marvingt



Caroline
Aigle

Et bien d'autres encore de tous les pays... !

Le LEO 45, BANC D'ESSAI des ENGINES SPECIAUX

par Pierre LUSSIGNOL

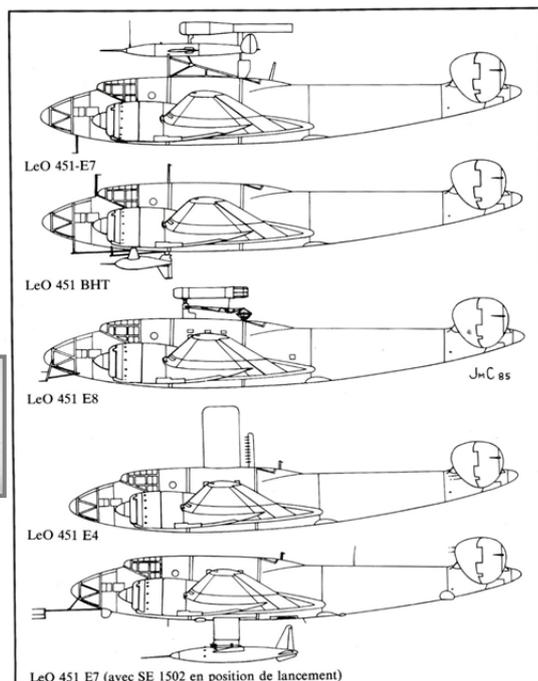
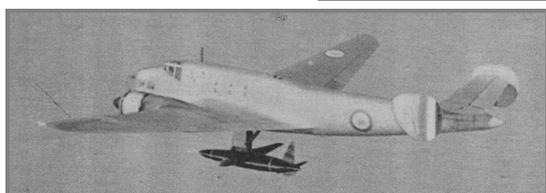
C'est à la fin des années 40 que commencent les travaux sur ce qui s'appellera plus tard les missiles. La France leur donne à cette époque le nom d'engins spéciaux. Ainsi des LÉO 451 (une douzaine environ) sont utilisés par la Marine, avant même la fin des hostilités, pour l'expérimentation de bombes planantes et de cibles, engins fortement inspirés par la technologie allemande de la fin de guerre. Le décollage a lieu au départ de Marignane pour des essais au-dessus de l'île du Levant.

A l'exception de l'ARS 5501, alias NORD CT10 à pulso-réacteur, il s'agit d'engins sans propulsion propre. Le but est surtout d'expérimenter le guidage

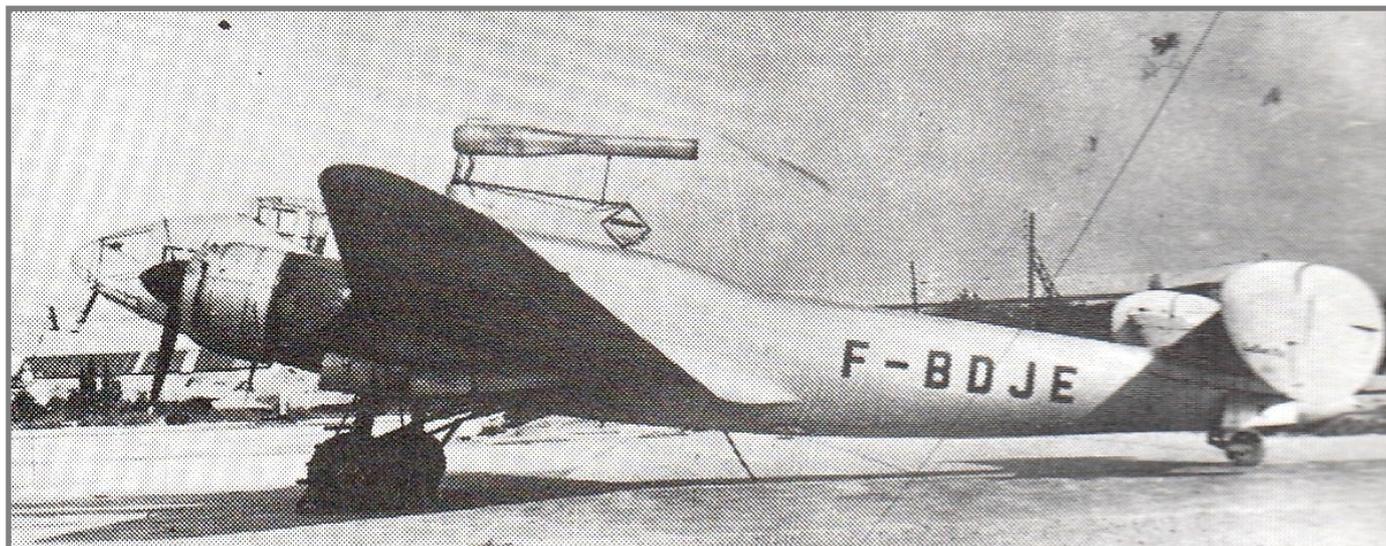
Il faut pour cela aménager spécifiquement l'ancien bombardier : fixations à incidences variables pour les pulso et statoréacteurs, bloc amovible dans la soute à bombes pour suspendre les engins, instruments d'observation, de guidage et de mesures aérodynamiques. Ces modifications altèrent quelque peu les qualités de vol (vibrations notamment) ou entraînent des risques (incendie, heurt, explosion de la charge de l'engin) .

La maintenance est très difficile car les appareils sont issus des stocks allemands. A défaut d'avoir été sabotés à leur construction ils n'ont pas bénéficié d'un entretien minutieux, en particulier l'huile fuyait par tous les joints .

Les derniers essais ont lieu au **CIEES (Centre Interarmées d'Essais d'Engins Spéciaux)** à Hammaguir près de Colomb-Béchar.



L'ARS 5501 puis NORD CT-10



Essais du pulsoréacteur.



Le corps de l'engin sous l'avion porteur.



La version opérationnelle sur sa rampe de lancement et ses 2 accélérateurs.

L'ARS 5501 puis NORD-CT

Ce que l'on appelle maintenant un drone est destiné en 1946 à être une cible. Cet emploi le différencie de son inspirateur germanique le sinistre V1. Si la position du pulsoréacteur donne une ressemblance les dissemblances apparaissent dans la taille plus petite et la double dérive.

Il est conçu par **Arsenal** sous le nom de ARS 5501. Cette entreprise passe ensuite dans le giron de la **SFECMAS** (1952) puis de **Nord-Aviation** (1954) où il reçoit l'appellation CT 10. 488 exemplaires sont construits.

Caractéristiques

Poids : 660 kg

Envergure : 4,35 m

Longueur : 6 m

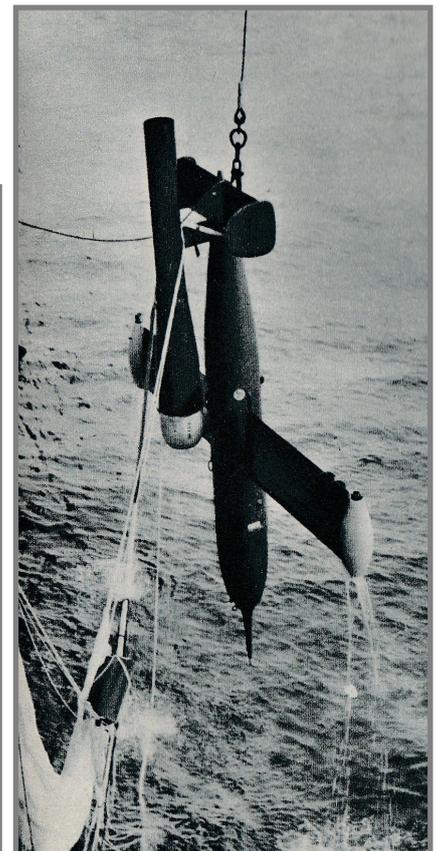
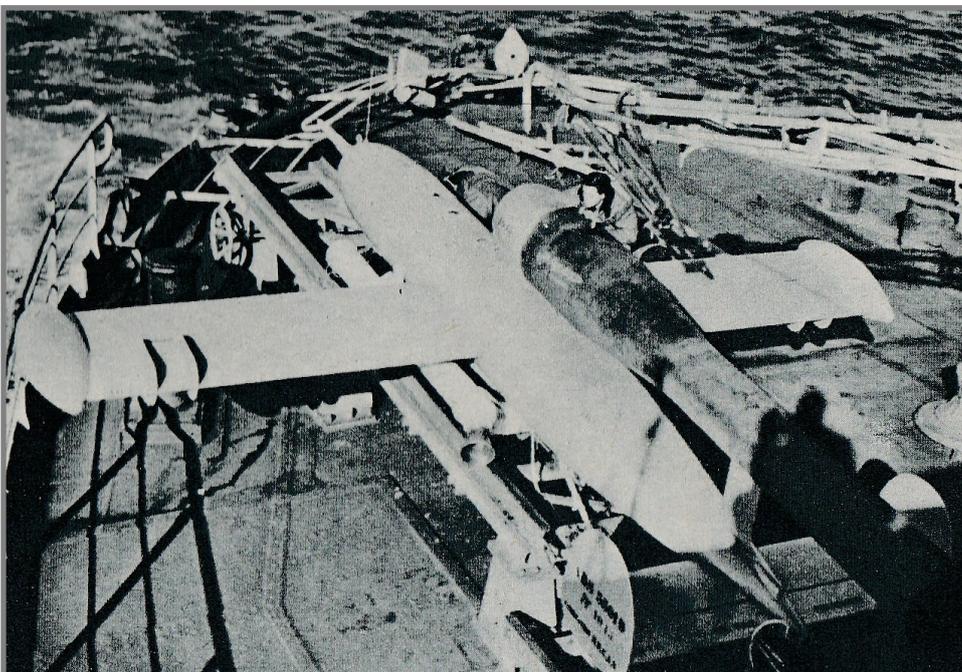
Performances :

Autonomie : 45 mn

Distance franchissable : 320 km

Plafond: 4000m

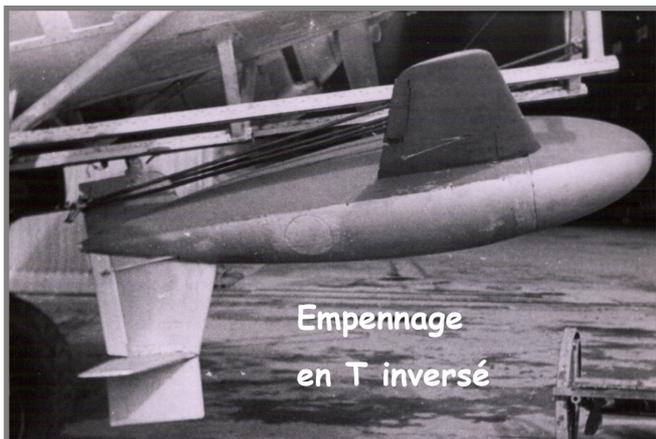
Rampe de lancement sur le pont d'un navire
et repêchage en mer



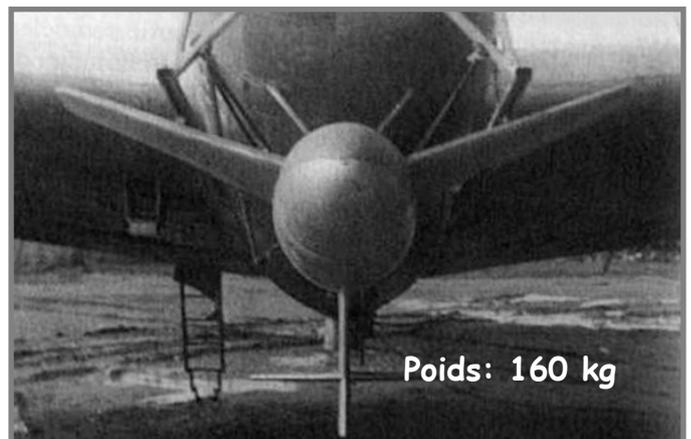
Bombe TURCK-HUREL BHT 38



La bombe sous son berceau



Empennage
en T inversé



Poids: 160 kg

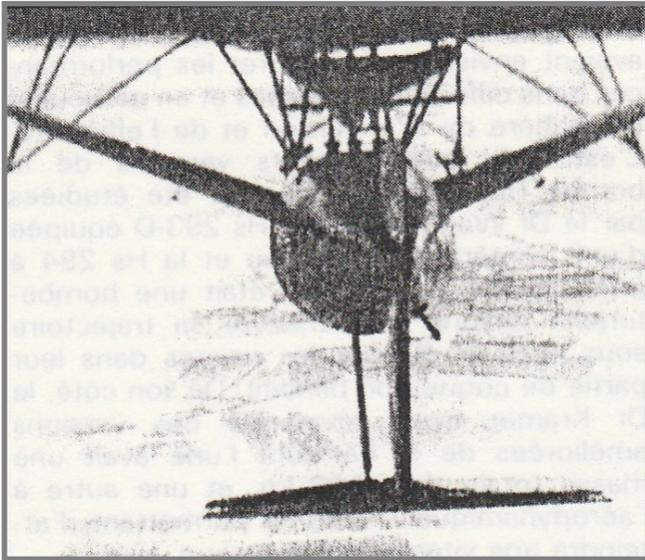
En 1938, l'ingénieur électronicien **Jean Turck** (qui participera à l'évasion du SO 90 de Cannes à Philippeville le 16 août 1943), et **Maurice Hurel** s'adressent à la société **Bougault** pour étudier un avion sans pilote, conduit à distance vers sa cible grâce à une télécommande sans fil en modulation de fréquence. Un modèle est essayé sur le polygone de Vincennes. La Marine et l'Armée de l'Air passent un marché conjoint en 1939 afin de pousser plus avant la réalisation de bombes volantes téléguidées. La partie aérodynamique, conçue par Maurice Hurel, est réalisée par la société Caudron et la partie radioélectrique, de Jean Turck, par la société Bougault. Fin avril 1940, la commande est livrée dans sa totalité et le matériel est envoyé au Centre d'expérience des prototypes aéronavals (**CEPA**) à Saint-Raphaël. Le matériel est détruit après l'armistice.

Les essais sont repris à Boufarik (Algérie) après l'arrivée du SO 90 et permettent en 1943 de trouver les contre-mesures pour détourner de leur trajectoire les bombes volantes allemandes Hs 293.

HUREL Maurice (1896-1982)

Issu de l'Ecole navale et de Sup'aéro, le commandant Maurice Hurel est directeur technique de la CAMS, puis de la SNCASO. Il fait évader le SO 90 de Cannes à Philippeville le 16 août 1943 .

En 1947, avec Jacques Dubois il crée la société Hurel-Dubois.



En évidence, l'empennage inversé pour permettre l'accrochage

TURCK Jean (1911-2016)

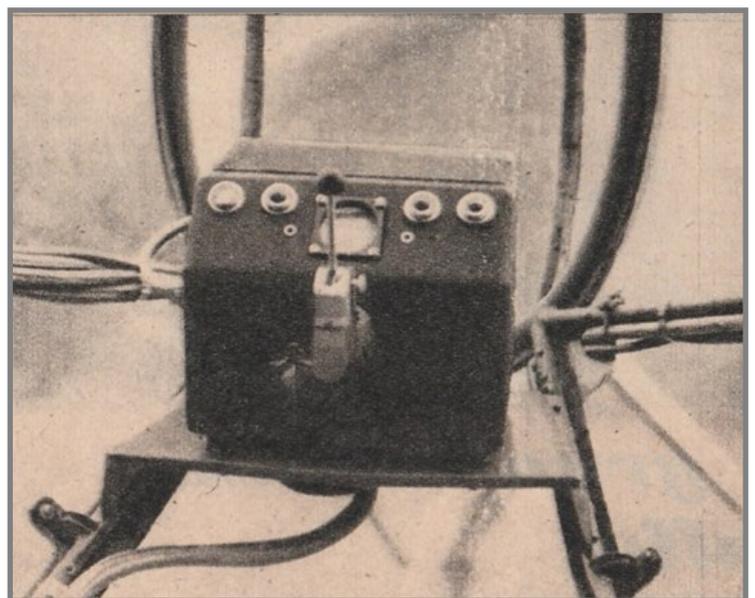
Inventeur, résistant, capitaine d'industrie, Jean Turck est le père de la télécommande et de la télémésure pour engins et avions en France. Créateur dès 1944 du brouillage des engins télécommandés, il est ensuite le pape mondial du guidage infra-rouge, puis avec la SAT (Société Anonyme de Télécommunications) conçoit les cellules solaires destinées à l'exploitation de l'espace.



Essais du pilotage des commandes de la bombe (160 kg) par son concepteur

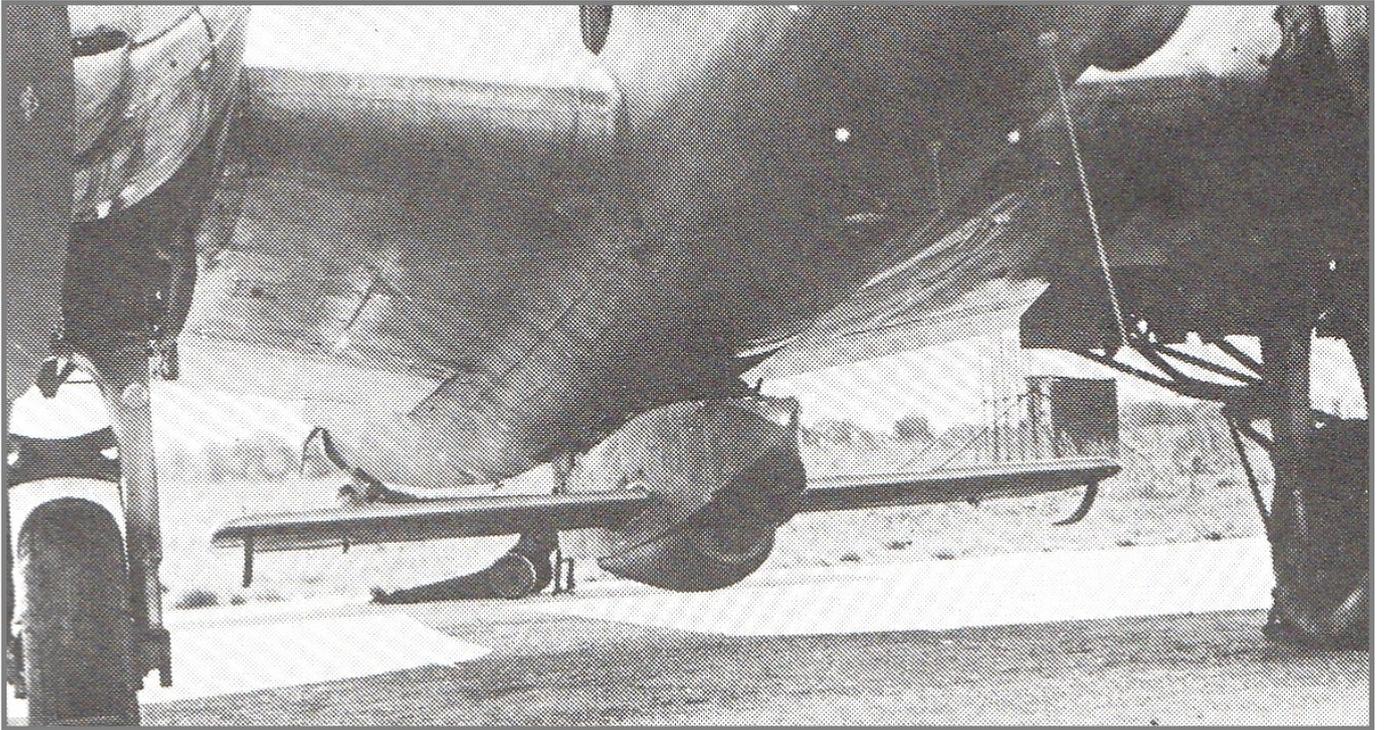


L'émetteur optique Turck 3450 sous le LÉO 45 pour le suivi du SE

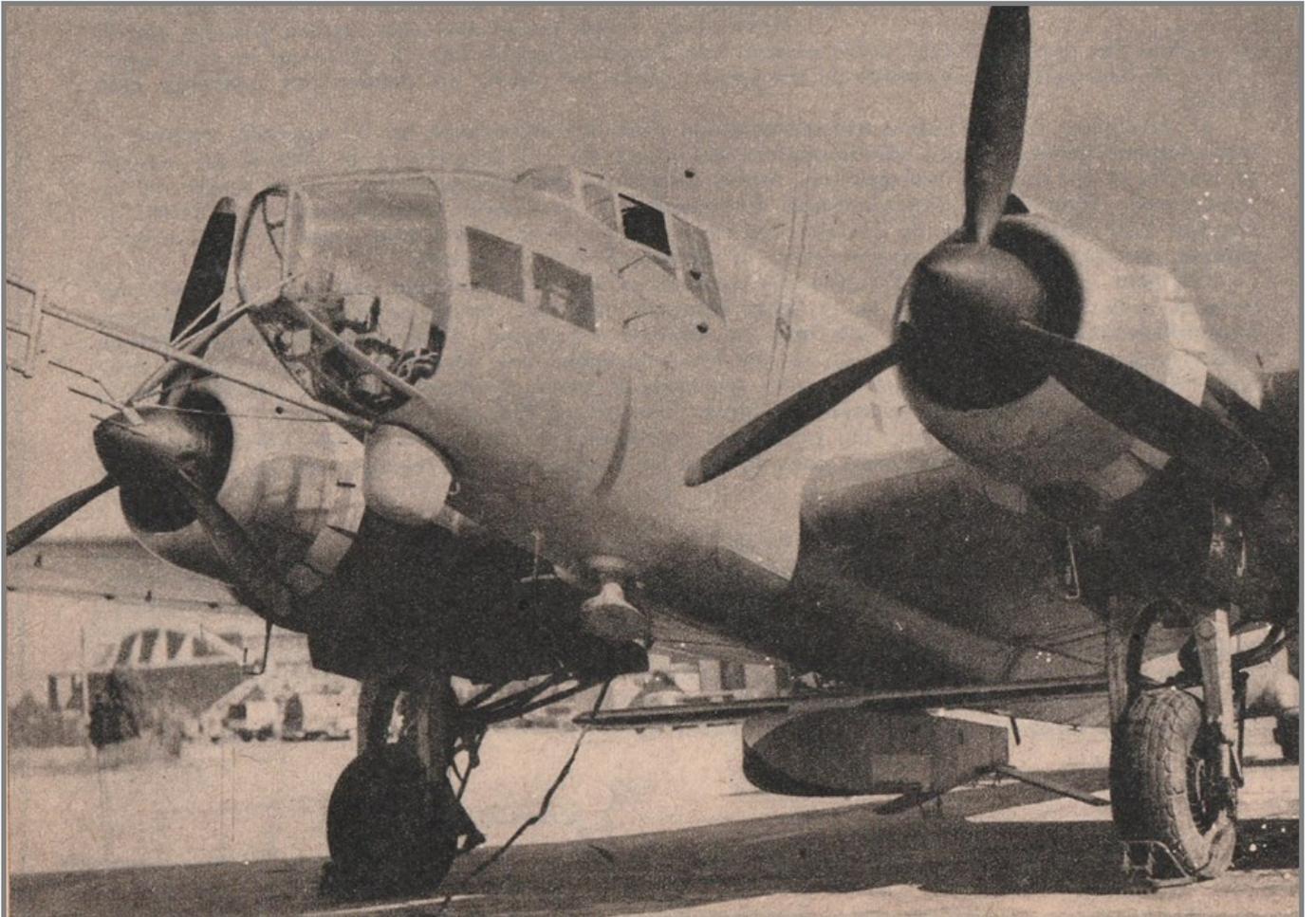


Le poste de pilotage Turck à l'avant du LÉO 45

Cibles ECA 20 et 30

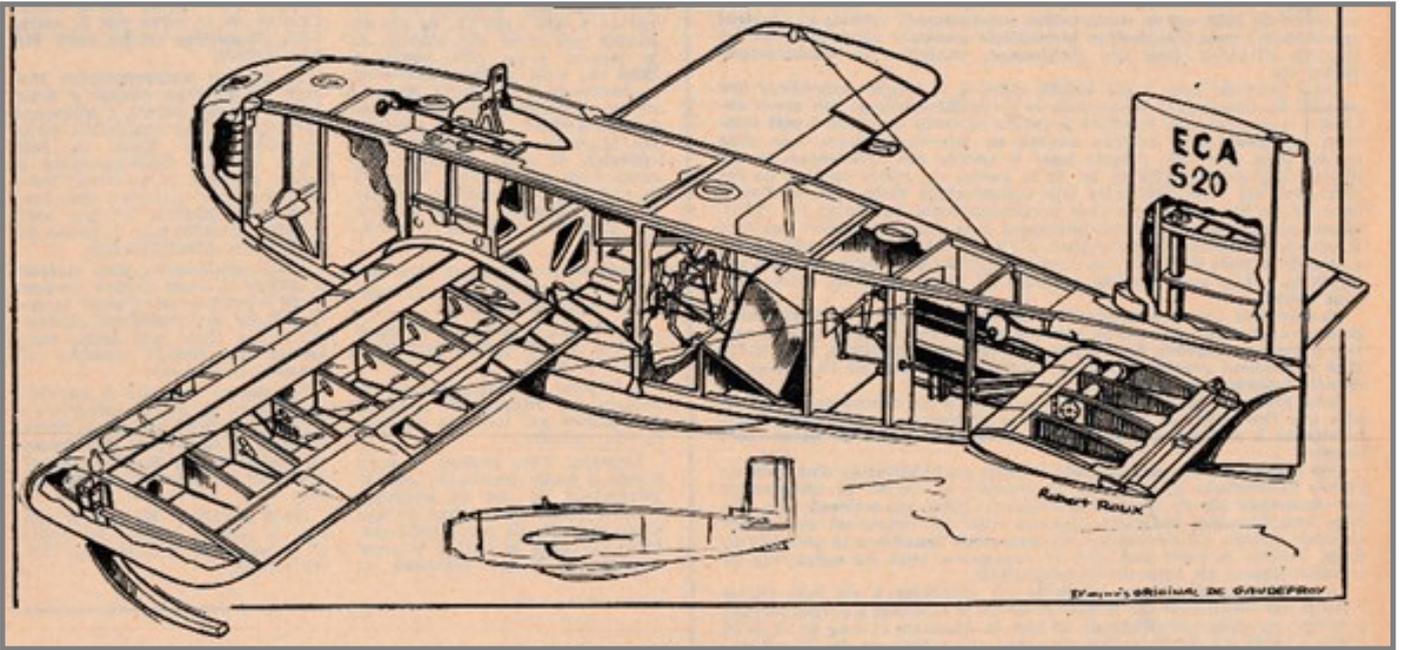


ECA 20



ECA 30 à empennage papillon inversé

E.C.A 20 à 58



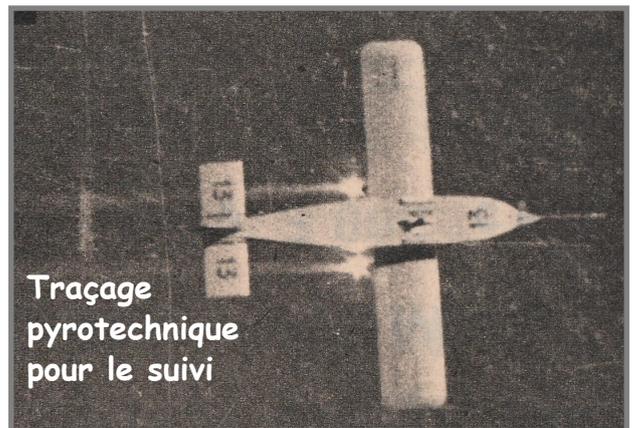
La société «Etudes et Constructions Aéronautiques» est fondée en 1936. Elle innove en matière de pilotage et de gouvernes et notamment le procédé «autoptère» qui contrôle l'incidence sans autre énergie que celle fournie par le courant d'air. Dès 1940 elle se spécialise dans les cibles remorquées, en particulier pour l'entraînement des pilotes de la Marine.

500 engins (ECA 20, 26, 56, 57, 58) sont construits jusqu'aux années 1960. A partir de cette date elle se lance dans la robotique sous - marine en milieu hostile.

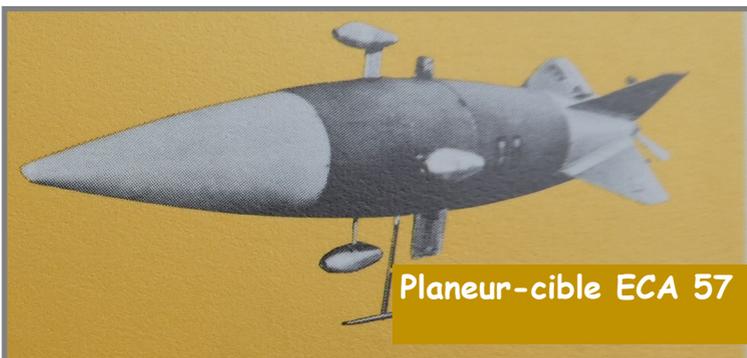
ECA 20 : longueur : 5 m — envergure : 3,1 m - poids : 500 kg



ECA 20 sur son chariot de manutention



Traçage
pyrotechnique
pour le suivi

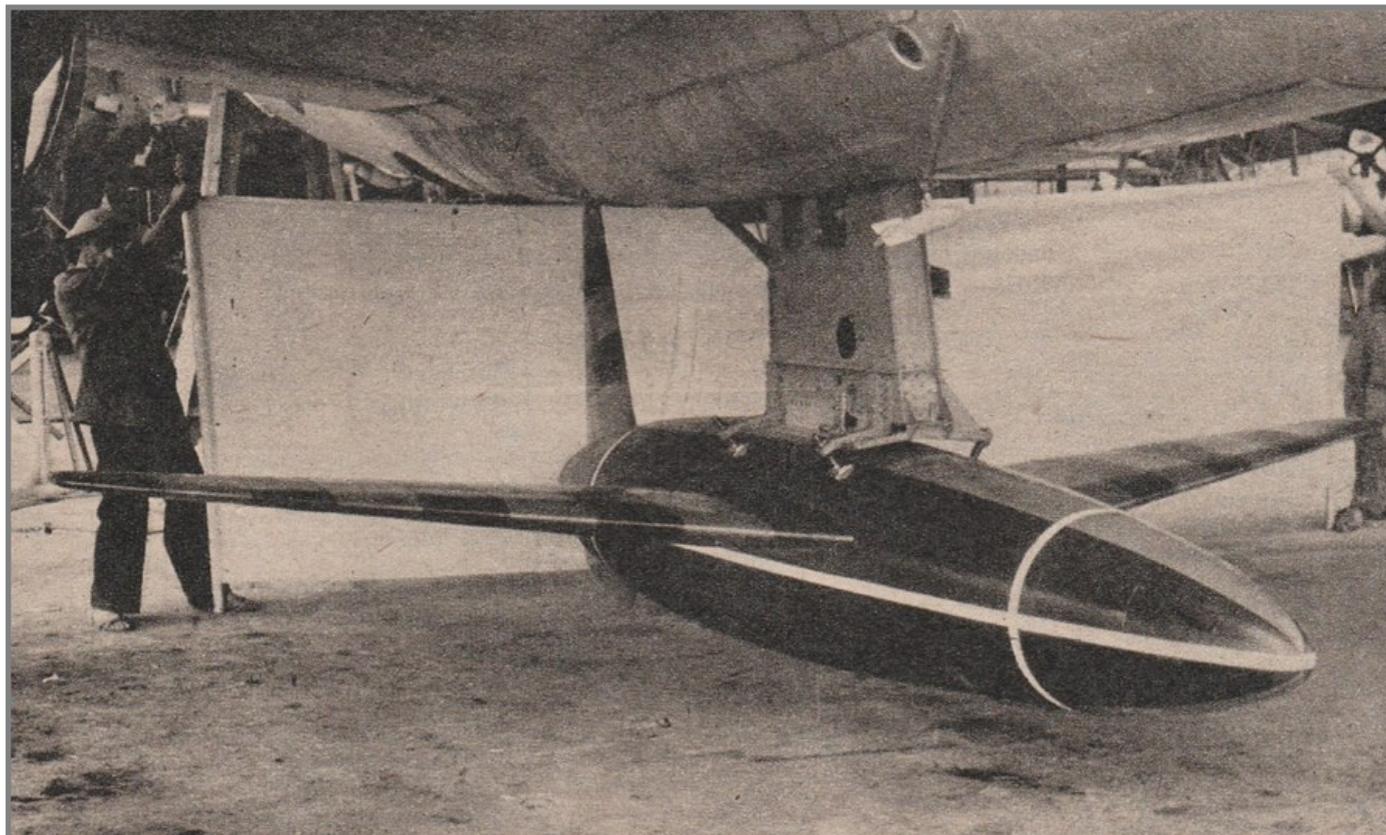


Planeur-cible ECA 57

Ci Cible remorquée ECA 58



SUD-EST 5100



Avant et après le vol





Récupération sous parachutes, les bandes de couleur facilitent le repérage

SE 1500 à 1531.

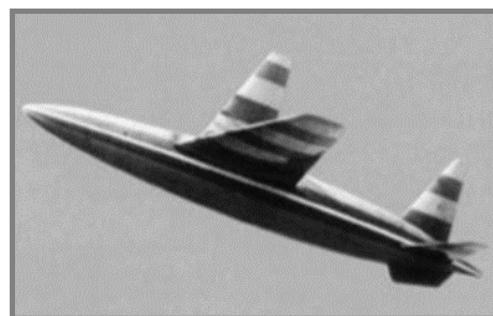
Conçu dès janvier 1946 par l'ancien groupe technique de Cannes, cet engin de la SNCASE fait son premier vol le 28 octobre 1948 à Colomb-Béchar. Au départ il s'agit d'un planeur métallique transportant une bombe. Le premier largage a lieu le 7 novembre 1946. Celui du 28 octobre 1948 inaugure le CIEES (cf supra) C'est le premier engin air-sol guidé français.

- 1502 bombe volante
- 1503 à turboréacteur
- 1510 récupérable sous parachute
- 1511 à guidage optique
- 1521 bombe volante
- 1522 bombe volante
- 1524 engin - cible
- 1531 à moteur -fusée

La série SE 1500 ne connaît pas d'usage opérationnel. Les 118 exemplaires construits servent à l'expérimentation.

Caractéristiques du SE 1500 :

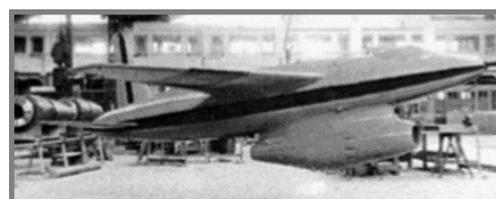
- longueur : 5m
- envergure : 4,43
- poids : 500kg
- diamètre: 0,7 m



SE 1500 (1946)

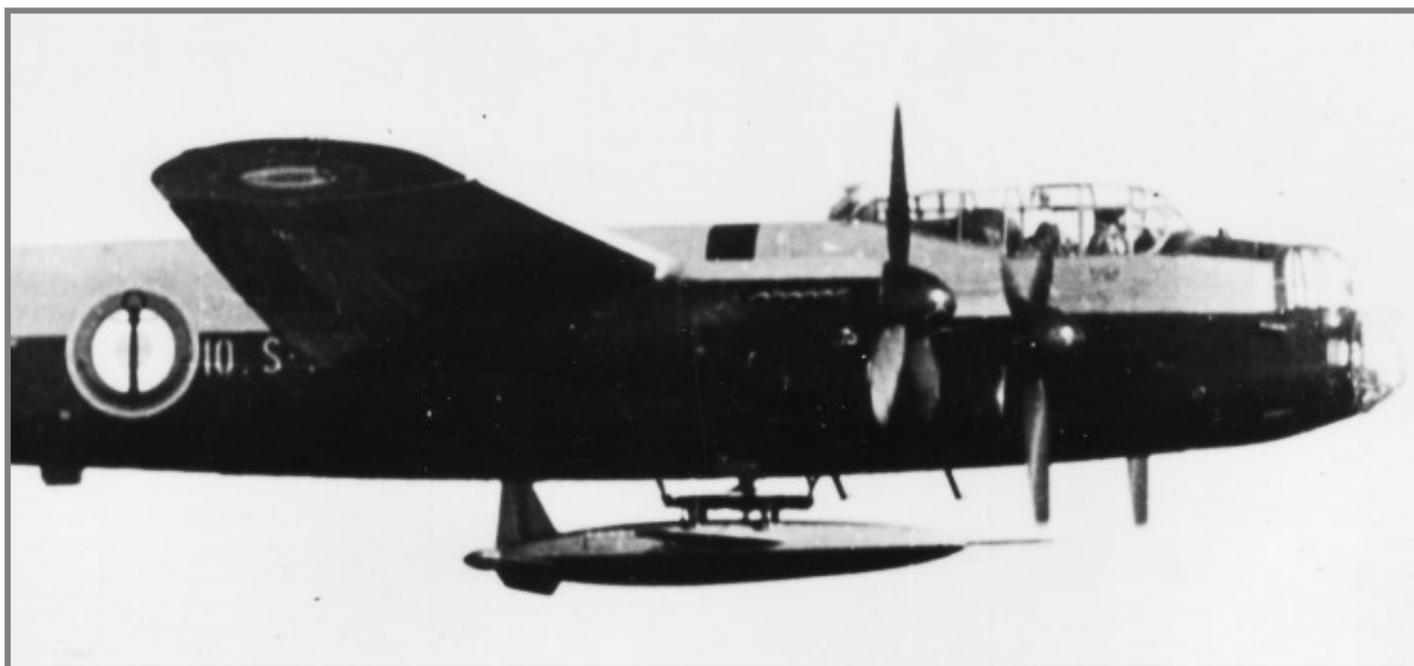


SE 1531 avec fusée SEPR 401

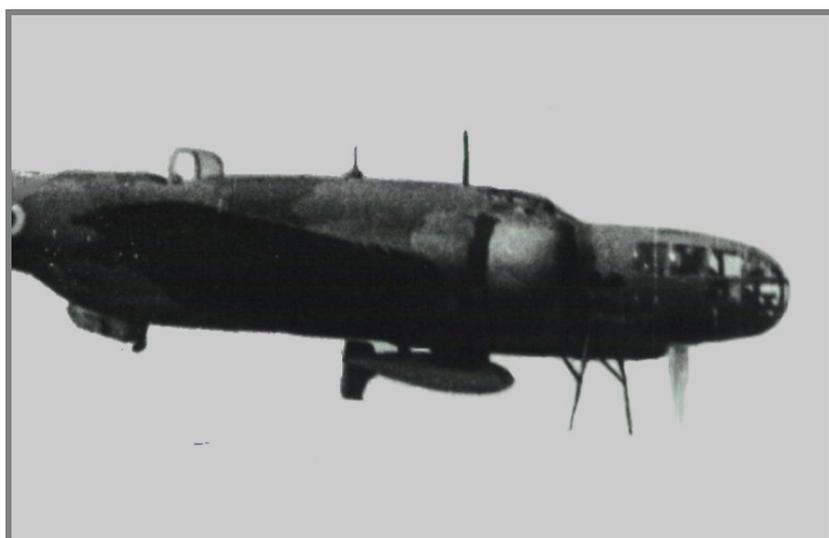


SE 1503 à turboréacteur (1953)

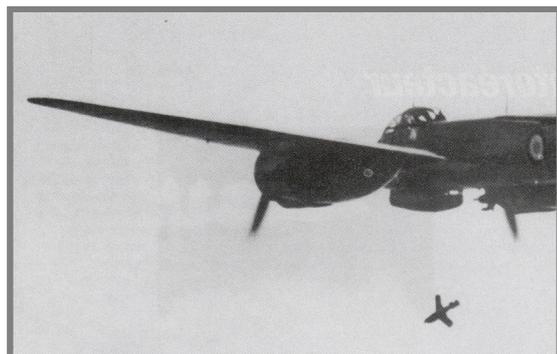
AUTRES AVIONS PORTEURS



Lancaster de la 10. S portant un SE 1502 ou 1523



Glenn Martin 167 portant la bombe BHT 38



Ju 88 larguant un AA 10
(copie du X 4 allemand)

Bibliographie

Robert Roux Aviation Magazine 50 du 15 mai 1952

Jean Cuny et Raymond Danel LÉO 45 Docavia -Larivière

Philippe Jung conférences pour AAAF

Michel Jarrige - diaporama 68

Daniel Decot pour Jean Turck

Notre A 400M Atlas

Christian Bellet

Après tant de propos pessimistes sur l'A400M , voici un démenti sous forme de la qualification pour celui-ci du langage de 40 paras équipés par chacune des 2 portes arrières !

Et ce n'est pas fini puisque cette opération va être optimisée et validée pour 58 paras, par les mêmes voies, en un seul passage ! 116 sauts en un passage, seule l'Armée Française a obtenu ce résultat jusqu'à présent...

.ATLAS est vraiment un bon géant, cela s'ajoutant aux services rendus en missions de service public, de la pandémie actuelle à l'évacuation d'un bébé pour opération urgente, de Polynésie à l'hôpital d'Auckland en Nouvelle Zélande!

Il est regrettable que nos journalistes en mal de sensationnel aient oublié d'en parler...Mais restons positifs, cet avion est et sera d'une grande utilité pendant longtemps !



Biographie

Georges PIVOT

resté dans l'ombre des plus grands...

Né près de Lyon à Marcy l'Etoile ,

par Régine Selosse



163 pilotes ont exercé à l'Aéropostale ;

53 y ont perdu la vie au cours des vols ; 3 ont été assassinés par les maures.

Georges PIVOT est demeuré dans l'ombre des plus célèbres.

Né le 3 mars 1901 , Georges PIVOT , accomplit son stage d'élève pilote chez HANRIOT et obtient son brevet de pilote le 15 février 1921 (n° 18737).

La même année , il se présente au titre d'engagé volontaire au 34^e régiment d'aviation.

Détenteur du brevet de Transport Public le 19 décembre 1923 , (n° 0794) , il est engagé comme pilotes aux Lignes aériennes LATECOERE le 6 mars 1924. Affectation : BARCELONE .

-Dès 1924 , sur la ligne ALICANTE-ORAN, il reste plus de 20 heures en détresse avant d'être secouru. Quelques temps plus tard , sur la ligne CASABLANCA-DAKAR, il est prisonnier des maures durant 12 jours après avoir sauvé son passager. Vendu comme esclave , il est « racheté » par un « caïd » ami de la France ; Il participera aux recherches de REINE et SERRE, également prisonnier des maures.

-En octobre 1927 , après avoir défriché de nouveaux terrains , il est affecté sur la ligne NATAL – BUENOS AIRES.

-de mars 1928 à avril 1930 , il devient chef de l'aéroplice de BAHIA .

-d'avril 1930 à janvier 1931 , il officie en tant qu'inspecteur-pilote.

-Il devient chef d'exploitation de la ligne BOLIVIE-CHILI-PEROU puis chef de secteur jusqu'en 1933.

Entre-temps , en 1932, il reçoit la LEGION D'HONNEUR décernée au titre de « récompense d'actes de courage accomplis au service de la France et au péril de la vie »

-Le 1^{er} septembre 1933 , après la fusion de lignes aériennes françaises sous l'entité AIR FRANCE ,il est affecté au réseau AFRIQUE. Il donne sa démission le 11 décembre 1935 après un accident sur un appareil WIBAULT passablement vétuste.

-Recruté par la Compagnie AEROMARITIME CHARGEURS-REUNIS le 10 février 1936 , il exploite la ligne DAKAR-COTONOU en hydravions jusqu'en 1939.

-Il est alors mobilisé dans l'armée de l'air au Maroc et attaché à la base de PORT LYAUTEY.

La mort le frappe le 1^{er} octobre 1943 lors de l'essai d'un bombardier américain « GLENN MARTIN ».

A noter que Georges PIVOT a également reçu la décoration de l'ordre du « OUISSAM ALAOUITE » , équivalent au MAROC de la légion d'honneur française. (date de remise inconnue).



Daniel CLOUET

« Si le Stampe m'était conté »

Mardi 27 Juin 1944. La « Bataille de Normandie » fait rage de toutes parts ; Malgré de durs combats et de lourdes pertes, les alliés obtiennent à Cherbourg la reddition des troupes allemandes du Général Von Schlieben. Malgré ce triste épisode, de nombreuses villes sont libérées et les américains nous apportent leur musique : Glenn Miller et son « in the mood », les Andrews Sisters et « sing sing sing »...

Mais, encore mieux : Daniel CLOUET naît à Colombes (Hauts de Seine) ; Ce jour-là, sa bagarre ne fait que commencer ; L'enfance n'a pas dû être facile : Les « tickets de rationnement » en vigueur en France durant le 2e conflit mondial ont en fait perduré jusqu'en 1949.

1958. Sur tous les postes, la France est au bord du gouffre : Le PIB subit une perte endémique, la dette extérieure, trois fois supérieure à la « normale », dont 50% exigible avant un an, la balance commerciale déficitaire et le climat social impacté. L'alternative : « le miracle ou la faillite ». Le Général de Gaulle prend la tête du Pays, la Vème République voit le jour, et Daniel, 14 ans, devient apprenti boucher.

1966. Claude Lelouch remporte la palme d'or du Festival de Cannes avec son film « Un homme et une femme ». Tout le monde chantonne « Chababada... » et Daniel, salarié, ce n'est plus « son truc », alors il ouvre « SA » boucherie à Livernon. C'est bien mais...

1974. Premier choc pétrolier ! La conséquence combine la hausse des prix et la baisse concomitante du « pouvoir d'achat ». Le contexte économique est de nouveau préoccupant. La chanteuse Sheila entonne « Ne fais pas tanguer le bateau », pourtant, Daniel va le faire tanguer le bateau !

« Même Pas Peur », il décide de quitter son commerce pour créer une conserverie : Avec succès. Seulement voilà : le bougre a aussi le goût de la mécanique ; donc il avait entre-temps obtenu son Brevet de Pilote.

Le « vol à plat » ne l'a pas distrait longtemps ; Donc, direction Annemasse pour entraînement voltige et obtention de la qualification « 1er



cycle » sur CAP 10 ; Et dans la foulée, donnez-moi le Zème !

1977 : acquisition du Stampe F-BEPY avec d'autres compères. Cette année-là, le groupe vocal « ABBA » se classe en tête des ventes de disques avec le titre « Money-Money ». Hasard ou prémonition ? Les mois passent ; les autres compères quittent l'indivision. Daniel devient le seul maître à bord.

Le voilà entraîné dans le tourbillon de la vie de « stampiste », avec ses joies et ses pannes... Les pannes ? Multiples, complexes... Quelques lendemains à entendre : « ah ! hier le bon Dieu n'a pas encore voulu de moi ». C'est à chaque fois un exercice de style. Le dernier en date (enfin, connu) en septembre 2016 : Temps superbe, joli ronron du moteur, une belle journée s'annonce direction le traditionnel meeting de Saint Junien.

Renaud chante « Toujours debout ». Voilà qui tombe bien... Travers de Brive La Gaillarde, le moteur émet soudain d'inquiétants sifflements ; Dans le même temps, manomètre de pression d'huile en chute libre. L'instinct de survie prend le relais afin de trouver rapidement un terrain, pas obligatoirement accueillant mais permettant au moins de se poser dans l'urgence. La situation géographique restreint les opportunités : un petit « pré à vaches » se profile et permet un atterrissage correct, malgré le passage de la « rigole de service » que l'on rencontre fréquemment dans ce type de situation. Le fermier, accoure, ébahi de cette visite, mais offrant un accueil chaleureux.

Soit ; mais on fait comment maintenant ? Le démontage du Stampe : mis-

sion impossible. Il serait vain d'envisager cette hypothèse dans une telle situation. Donc, « descendre » le moteur ; Avec quels moyens ? Tout simplement avec l'aide de Jean-Claude, l'hôte fermier. La fourche hydraulique du tracteur a permis le levage du moteur et sa dépose dans le fourgon idoïne, direction Figeac-Livernon en vue de la remise en état.

Comme Daniel l'avait pressenti : rupture de la pompe à huile. Moteur Renault, mais dont les concessionnaires n'assurent pas le service des pièces détachées. Pour autant, il y a encore le recours à « Machin », dont le copain « Truc » a peut-être, dans un coin de garage ou d'atelier... Bref, des pièces se trouvent encore chez les amis d'Angers. Sauvé ! Quinze bonnes journées de mécanique parce que, puisque l'on a dégroupé, autant en profiter pour roder les soupapes et changer les joints, ainsi il n'y aura pas à y revenir... enfin, pas dans l'immediat.

Et quand-même, avec la bénédiction de la DGAC (si, si), de la Gendarmerie qui a quand même voulu ouïr le bruit du moteur avant de donner son aval, Daniel repart sous les ovations. Mais ne pas oublier les joies, notamment la « Coupe d'Anjou ». Si Daniel n'en n'a pas fait trente, il a au moins participé à plus d'une vingtaine. Enfin presque ; en 2008, il a reçu un superbe « cuit-vapeur » au titre du compétiteur le plus malchanceux : les deux jours passés la tête sous les capots...

Le 8 novembre dernier, Daniel a entamé sa 43e année de vie commune avec F-BEPY.

Régine Selosse

Mais ça n'est pas tout, nous pouvons ajouter que, Daniel et son équipe de Figeac Livernon, ou nous sommes toujours bien accueillis, ou il est toujours bien agréable de se rencontrer, ont créé, voici quelques années, le Club RSA Livernon voltige. Ils ont organisé quelques rassemblements RSA. Ils ont toujours répondu présents, tant au niveau régional que national. Daniel a également été juré de plusieurs jurys lors de nos rassemblements Euro Fly'in.

Michel Sarie
Président CR RSA Occitanie

Philatélie

1950 : EVOLUTION du COMBAT AERIEN

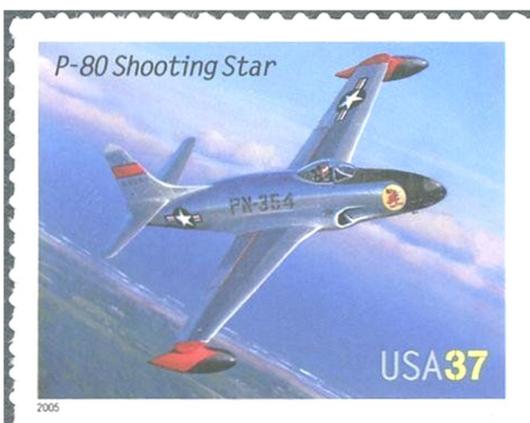
Christian Bellet

C'est en effet le 8 novembre 1950 que des avions de chasse à réaction se sont affrontés pour la première fois dans le ciel de Corée. Ce jour là, le lieutenant Russel J. Brown du 16^e fighter squadron de l'USAF escortait des B29 allant bombarder la Base nord-coréenne de Sinuiju, son unité remarqua un groupe d'une dizaine de MIG 15 décidé à l'intercepter et la réaction appropriée fut d'engager le combat...mais pas à armes égales ! La monture des pilotes américains était le LOCKHEED F 80 Shooting Star, premier chasseur à réaction mis en ligne.

Certes un bon avion, mais surclassé par le jet soviétique dont les concepteurs ont largement profité des études allemandes comme l'aile en flèche et doté de 2 canons de 23mm, tandis que le F80, étudié en 1943 a des ailes droites et 6 mitrailleuses de 12.7mm ! Il est de la même génération que le F9F Panther de GRUMMAN, le F84 de REPUBLIC ou le Meteor de GLOSTER. Et pourtant, ce premier combat entre jets, vit la victoire de l'américain, dû essentiellement à la formation et au talent du pilote.

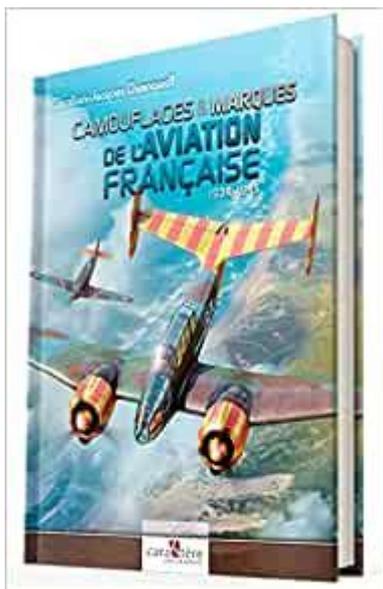
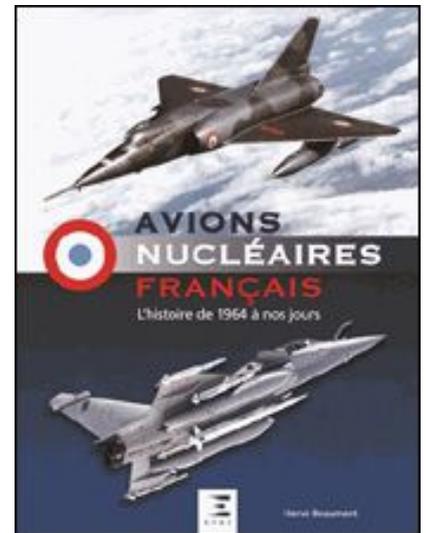
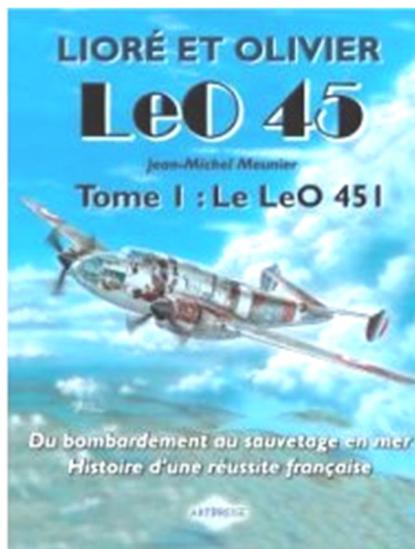
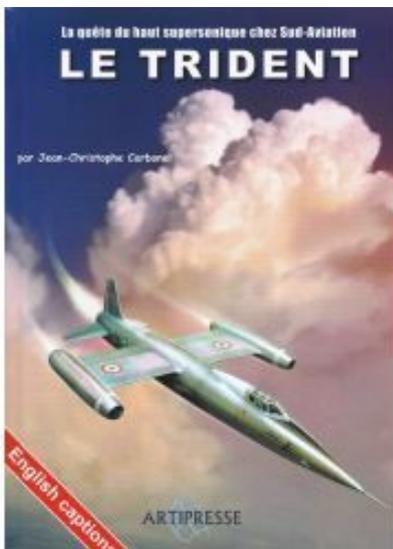
En revanche, la décision de placer en première ligne un appareil capable de s'opposer aux Mig fut rapidement prise et entraîna l'arrivée des NORTH AMERICAN F86 Sabre. Une nouvelle période allait débiter mais les F80 ont continué à tenir un rôle important dans la reconnaissance et l'attaque au sol. Cet avion restera pour l'histoire le victorieux du premier combat entre avions à réaction et cette année 1950 verra aussi le premier sauvetage d'un pilote abattu en territoire ennemi, par hélicoptère, toujours en COREE, le capitaine Robert WAYNE récupéré par le SIKORSKY H 5A piloté par le lieutenant VAAN BOVEN

Le 4 septembre, quelques timbres illustrent ces évènements dont ce sera bientôt le 70^e anniversaire..



Nos nouveaux livres en bibliothèque

par notre bibliothécaire Christian Bellet



ACTIVITE BIBLIOTHEQUE 2019 73 prêts : +11 %

37 livres sur aviation Française

19 -----USA+GBR

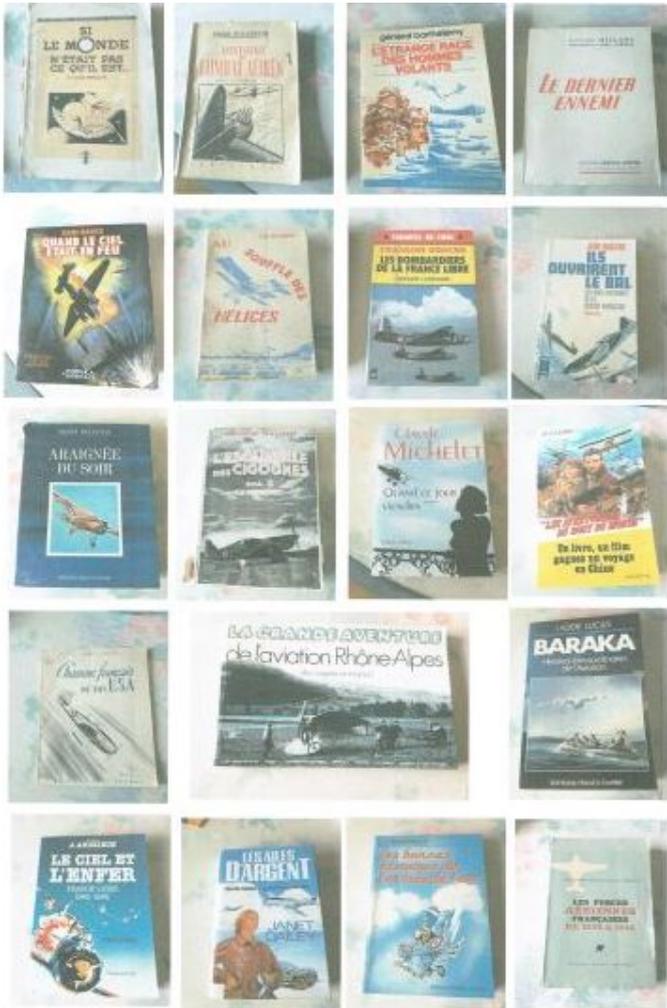
1-----Russe

5----- ---Sud Américaine

3-----Italienne

6-----Allemande

2-----générale



Notre bibliothèque continue de s'enrichir.

Nos adhérents disparus nous laissent souvent leur bibliothèque. Que leurs enfants en soient remerciés.

Nous espérons pouvoir mettre cette documentation à votre disposition le plus tôt possible.

Pierre Lussignol

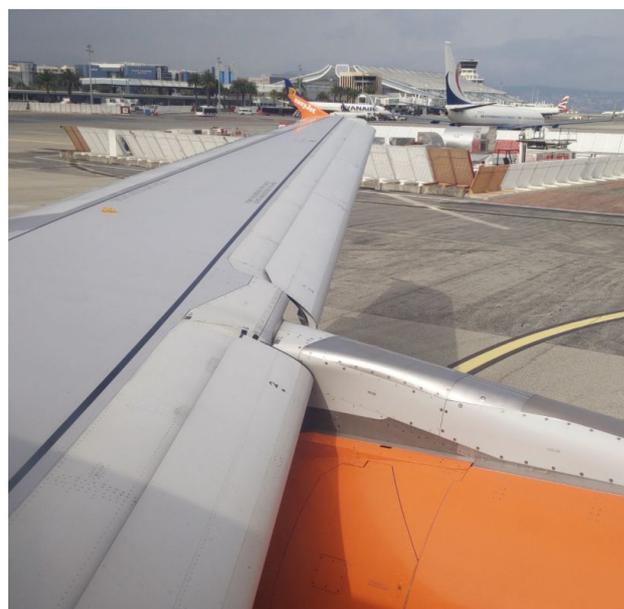
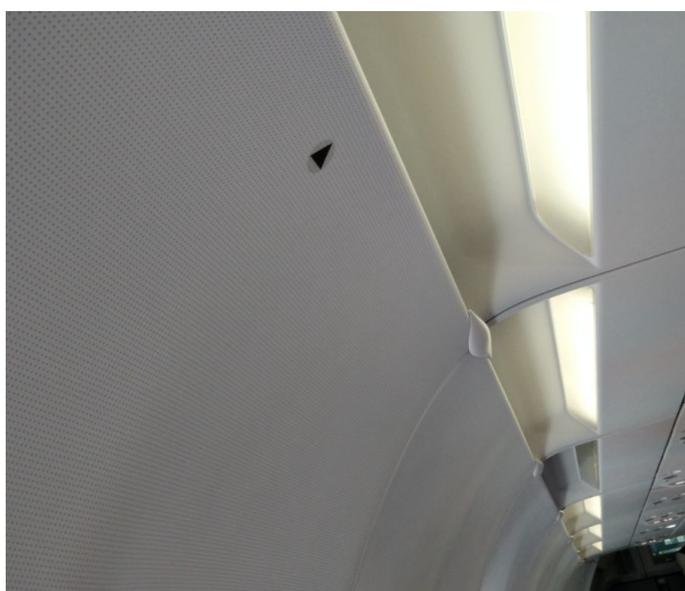


le mystérieux triangle noir



Si vous êtes un habitué du voyage en avion, ou plus généralement si l'ennui d'un vol vous oblige à observer l'environnement d'une cabine, vous avez déjà sûrement remarqué ce petit pictogramme collé au niveau de certains hublots (généralement aux rangs 9 et 17 sur un Airbus A 320 standard par exemple).

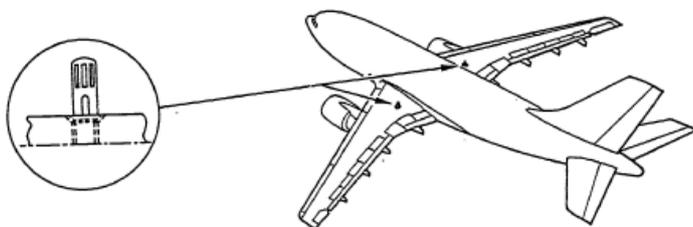
Ces triangles indiquent à l'équipage, les hublots par lesquels la vue est la meilleure, sur le bord d'attaque et sur le bord de fuite de l'aile.



Bord d'attaque d'un Airbus A319

A300-600
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

DOWNLOCK VISUAL INDICATORS
MAIN GEAR INDICATOR
A RED PIN APPEARS ON EACH WING UPPER SKIN (ABOVE THE GEAR WELL) WHEN THE ASSOCIATED MAIN GEAR IS DOWNLOCKED. IT IS VISIBLE FROM THE CABIN.



verrouillage du train d'atterrissage.

Donc n'oubliez pas, la prochaine fois que vous prenez l'avion, pensez à réserver votre place près du hublot au rang 9 ou 17 afin de profiter pleinement d'une vue imprenable... sur l'aile !!!

(envoyé par Bernard Bosc, ancien d'Air-France)



de l'Amicale Envol des Pionniers à Montaudran : Gérard HARDY président

La sauvegarde de notre patrimoine aéronautique est inscrite dans nos gènes...et nos statuts.

Un élément important de ce patrimoine est en danger de mort imminente: il s'agit du **PHARE AÉRONAUTIQUE DE BAZIEGE** situé au sud-est de Toulouse.

C'est le premier maillon d'une chaîne lumineuse qui guidait les pilotes au départ de Montaudran vers la Méditerranée, ou bien dans l'autre sens, le dernier repère avant de retrouver la terre ferme de Montaudran. Combien de pilotes ont scruté la nuit ou les profondeurs de la brume pour se diriger. Il symbolise tous les «vols de nuit» effectués par les pionniers de l'aéronautique. Il incarne aussi une technique de vol très particulière, de repère lumineux en repère lumineux, qui disparut avec la Seconde guerre mondiale

Ce phare construit en 1930 est aujourd'hui en grand danger et présente lui-même un danger pour les riverains.

C'est le seul phare aéronautique qui soit classé en France, parmi les rares survivants, ou ce qu'il reste d'eux.

Paradoxalement, c'est ce classement qui est la cause de sa décrépitude!

Érigé en béton armé, il n'a pas pu facilement bénéficier des soins qui lui auraient permis de faire face aux injures des intempéries. Problème bien connu de tous les propriétaires d'un bien classé!...

Nous avons dépassé aujourd'hui le cap des 70 adhérents, si chacun, dans la mesure de ses compétences et de ses relations amène ne serait-ce qu'un petit élément, nous aurons prouvé que le mot AMICALE a un sens et que notre association représente une force active

Dernier envol

- 23 janvier : Jacques MOULIN

Notre ami Jacques Moulin est décédé à 83 ans après une courte mais impitoyable maladie. Jacques était un des premiers adhérents à la SLHADA. C'était un véritable historien doublé d'un bon écrivain. Sa gentillesse et sa droiture étaient reconnues partout en France.



Il était Brondillant depuis presque toujours et très actif dans le milieu associatif...Avec ses compères lyonnais, il avait arpenté pendant plus de 40 ans, la plupart des bases aériennes françaises, mais également espagnoles et portugaises, ainsi que hongroises bulgares, slovaques pour de nombreux reportages photo.

Auteur d'articles dans plusieurs revues comme « Avions », « Air Fan », « Le Fana » et le magazine « Trait d'Union », il avait signé plusieurs remarquables livres de Lela Presse sur Les autogires, le Bloch 174, et alimentais régulièrement son blog « Les avions de la guerre d'Akgérie »

Secrétaire général de la SLHADA et maquettiste à ses heures, il a développé en tant que président, le Club de l'Air de Bron qui organise chaque année une grande exposition-concours de maquettes, où nous sommes invités à tenir un stand.

Bon vol ami Jacques

Jean-Marie LLAURY, membre récent de la SLHADA, est parti pour son dernier vol le **18 décembre 2019**. Né le 2 Novembre 1927, il a traversé le 20^{ème} siècle et une partie du 21^{ème}. Enfant, puis à l'âge adulte, il a pu assister à l'essor passionnant de l'aviation parmi toutes les merveilles technologiques apportées par l'époque.



Fils unique d'un Ingénieur des Mines de la Cia. Penarroya, dont l'épouse pouvait se consacrer à l'éducation de son enfant, il avait passé son jeune âge en Espagne et en France, son adolescence pendant la guerre en Tunisie et en Algérie puis pensionnaire à Perpignan au Lycée Arago, en prépa école d'ingénieur avant d'intégrer l'Ecole Centrale de Lyon. Mobilisé en Algérie, sous-Officier du Train, il était déjà passionné par l'histoire militaire et ses récits héroïques comme funestes. Malgré sa grande admiration pour les arts militaires, il n'a pas embrassé le métier des armes. Il a effectué une carrière dans l'industrie, commencée en 1954 à la Rhodiaceta, d'abord ingénieur en recherche-développement pour la filature de nylon, puis en production, avant de poursuivre dans la valorisation de l'innovation au sein de l'entité Rhône-Poulenc Textiles après la « consolidation » de l'industrie textile en France. C'est à la Rhodiaceta qu'il rencontra son épouse Madeleine, disparue en 2011 et dont il eut trois enfants. Retraité depuis 1987, il était l'ami dévoué des chats, et avait une carte « grand lecteur » dans de nombreuses librairies de Lyon...

Emerveillé par un premier « baptême de l'air » enfant, c'est de retour d'un voyage au Brésil en 1960, au cours duquel il fut convié dans le poste de pilotage d'un DC3 pour un inoubliable survol des chutes d'Iguaçu, qu'il décida d'apprendre à piloter.

Entre 1960 et 1975, il fut membre de l'Aéro-Club de Villefranche et du Beaujolais à Anse et la famille passa de nombreux samedis et dimanches sur le charmant site de l'aérodrome du Colombier, aujourd'hui remplacé par une base nautique. Après une longue interruption pour les études des enfants et construire une maison, il s'était réinscrit à l'ACB en 2013, à l'âge de 85 ans ! Le club est désormais basé à l'aérodrome de Frontenas (LFHV). Il n'a pas été long à devenir un fidèle habitué du Bistrot d'Hélices, le restaurant réputé situé sur l'aérodrome, et il y a trouvé une vraie amitié.

Bien qu'ayant fait convertir son ancienne licence française TT en licence européenne PPL/A, il ne volait plus qu'avec un instructeur, mais à 91 ans montait encore dans l'avion sans aide et en souplesse.

En vol, il se disait un peu déconcerté par la pratique actuelle très codifiée de l'aviation légère, de l'omniprésence de la radio (à l'époque, on volait sans casque dans les avions légers), des tours de piste à 1000 ft/sol alors qu'autrefois, chaque atterrissage était un « basse hauteur » et que les élèves-pilotes apprenaient la vrille et le renversement... Il était très apprécié au club, où il était le plus âgé, et aussi le plus ancien membre du club. Il avait été élève de « Doudou » Durand, chef pilote renommé de l'ACB, dont la rue qui conduit à l'aérodrome porte le nom (avec celui de son épouse, Odette).

A chacun de ses vols ou presque, un petit copilote en culottes courtes l'accompagnait qui écrit ces lignes aujourd'hui.

Ce n'est que tardivement qu'il découvrit la SLHADA, par sa belle-fille journaliste à la Ville de Bron, qui l'avait mis en contact avec Pierre Lussignol. Conquis par les érudites conférences du samedi, il adhéra avec enthousiasme à la SLHADA, comme membre et comme détenteur d'une mémoire passionnante.

Hélas, il lui a manqué le temps de s'investir pleinement dans cette collaboration qui aurait pu être encore plus féconde. Nous avons l'espoir que dans sa très vaste bibliothèque, quelques ouvrages pourront trouver leur place au Fort de Bron désormais.

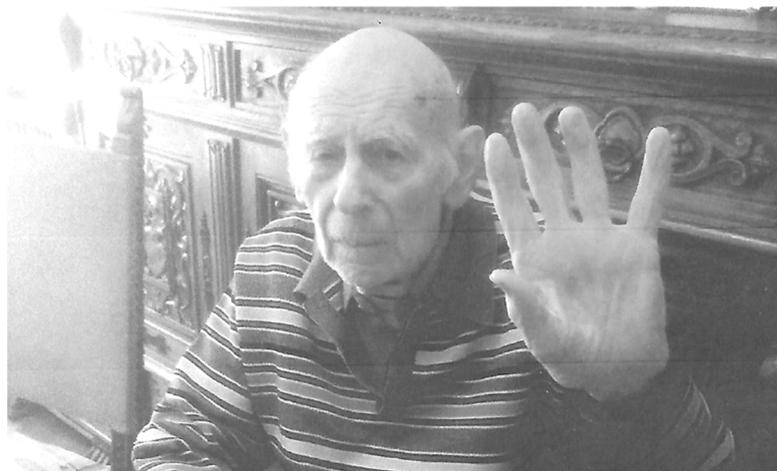
Bon dernier vol, Jean-Marie !

*Charles-Antoine LLaury, pilote ACGL
de la part d'Aurélia de la Com. de Bron*

ANDRE HENRI CORGIER

13/01/1926 St ETIENNE – 25/01/2020 VILLEURBANNE

Nouveau Cimetière de la Guillotière – Lyon 7^e



L'année 2020 commence décidément sous le signe du deuil. En effet, nous avons accompagné, hier pour son dernier voyage, Jacques Moulin, notre Secrétaire Général décédé le 23 janvier dernier.

C'est aujourd'hui, André Henri CORGIER, notre cher Doyen, qui nous quitte.

J'adresse à son épouse et à sa famille les condoléances les plus sincères de la SLHADA et l'assurance de notre profonde sympathie, en d'aussi pénibles circonstances.

André Henri CORGIER, qui aimait à se faire appeler « Ri-Ri du Forez », avait rejoint la SLHADA en 2010. Il était l'un de nos plus fidèles adhérents et témoignait d'une assiduité remarquable, et remarquée, aux conférences mensuelles. Sa vivacité et sa sagacité d'esprit illustraient le vif intérêt qu'il avait pour l'histoire aéronautique régionale.

C'est aussi, en de telles circonstances, que nous découvrons le parcours personnel et professionnel de nos adhérents. Ainsi, André Henri était Ingénieur des Arts et Métiers, un Gadz'arts formé à Cluny (Saône-et-Loire), un scientifique, ainsi que le décline sa carrière professionnelle qu'a bien voulu nous transmettre Madame DUC, sa fille, mais aussi un homme qui avait piloté des avions de tourisme.

Très sympathique et apprécié de nous tous, sa longévité et sa vigueur avaient distillé, parmi nous, un sentiment d'éternité à son égard. Mais l'horloge du temps en a autrement décidé et notre tristesse est d'autant plus grande.

Nous savons, pourtant, qu'il est parti dans la paix, une paix, oh combien méritée ! La SLHADA lui consacrera un hommage épistolaire dans son Tableau de Bord de juin prochain.

Nul doute qu'il trouvera les ailes nécessaires à son dernier envol, pour lequel nous lui souhaitons bon voyage et qu'il recevra le meilleur accueil des communautés scientifiques et aéronautiques qui l'ont précédé dans l'au-delà.

« Partir, c'est mourir un peu »... André, « Ri-Ri » du Forez, vous n'êtes qu'un peu parti, car la mémoire des disparus survit dans le cœur des vivants et vous survivrez dans nos cœurs.

Nous vous disons au revoir et non pas adieu. Requiescat in Pace !

Jacques BAILLET
Président de la SLHADA

Ses articles parus : TB24 p42 ; TB27 p46 ; TB28 p46 ; TB29 p46

Association loi 1901, fondée en 1986
Siège social : Maison des sociétés, Square Grimma, 69500 BRON
<http://www.slhada.fr>
contact@slhada.fr
Facebook : Aérolyon-slhada



Composition du Bureau

Président : Jacques BAILLET
Vice-président : Pierre LUSSIGNOL
Secrétaire Général : Jacques MOULIN
Trésorier : Chantal PATURAUX
Aéromusée : Pierre BIARD

Chargés de Mission

Adhérents - Abonnements : Suzanne LAURENCOT
Bibliothèque : Christian BELLET
Communication-Tableau de Bord : Yves BOEL
Site Internet et page Facebook : Yves LAURENCOT

Bulletin de liaison rédigé par les membres de l'Association
Conception, mise en page : Yves BOEL
Directeur de Publication : **Jacques BAILLET**

ISSN 2263-4851