

# CORÉE 1952 : LE VÉRITABLE HÉROS DE « TOP GUN »

Par Guy Julien, avec la participation de Christophe Cony (profils d'Éric Schwartz)



Un F9F-5 Panther du VF-192 « Fighting 192 » sur le pont de l'USS Oriskany vers septembre 1953. (US Navy)

On se souvient presque tous du combat final du célèbre film « Top Gun ». « Maverick », « Iceman » et leurs RIO [1] y affrontent six « MiG 28 » arborant une étoile rouge pour mystérieux emblème et en descendant quatre ! Vous avez sans doute été nombreux, comme moi, à considérer qu'il n'y avait là qu'une pure invention scénaristique. Et bien non, il y a du vrai là-dessous, sauf qu'en 1985 les scénaristes de « Top Gun » l'ignoraient... Parfois la frontière entre réalité et fiction devient incertaine. Ainsi l'USS Oriskany, le navire sur lequel était censé avoir été affecté le père de Pete Mitchell, alias « Maverick », joue dans cette histoire son propre rôle. Il arrive même de temps en temps, comme on va le voir ici, que le réel surpasse la fiction !

## UN COMBAT MÉMORABLE...

À la fin de 1952, après deux ans d'affrontements meurtriers, la guerre a été ramenée en Corée autour du 38<sup>e</sup> parallèle. C'est-à-dire à son point de départ. Afin de forcer le gouvernement communiste du Nord à négocier, l'US Navy s'engage alors dans une campagne visant à interdire ses voies de communications aussi près que possible des sources d'approvisionnement sur lesquelles il s'appuie. La pointe extrême de la péninsule, à proximité des frontières chinoises et soviétiques, est particulièrement ciblée dans la mesure où Moscou et Pékin constituent les principaux soutiens du régime de Pyongyang. Cependant, taquiner ainsi l'ours russe à quelques encablures de sa tanière orientale de Vladivostok n'est pas sans risque...

Le 18 novembre 1952 en mer du Japon, sous un ciel bas, la TF-77 organisée autour de ses porte-avions USS Essex (CVA-9), USS Kearsarge (CV-33) et USS Oriskany (CVA-34) progresse prudemment au milieu des bourrasques de neige. La visibilité est réduite à moins de trois kilomètres. Pourtant une Division [2] du VF-781 « Peacemakers », rattaché sur l'Oriskany au Carrier Air Group 102, s'apprête à être lancée

après que des mouvements aériens suspects ont été signalés. Peu après 13h00, les premiers à être catapultés sont les F9F-5 Panther du Lieutenant Claire R. Elwood (commandant du dispositif) et de son ailier le Lieutenant (jg) John D. Middleton, répondant respectivement à l'indicatif radio Good Living 6-1 et 6-2 [3]. Puis c'est le tour du Lieutenant Elmer Royce Williams (element leader : chef de patrouille) et du Lieutenant (jg) David M. Rowlands, Good living 6-3 et 6-4.

Dès la limite du pont franchi, les appareils rentrent leur train d'atterrissage et disparaissent presque aussitôt dans les nuages. Chaque élément du dispositif, essayant de maintenir le contact, commence alors à grimper à la vitesse de 1500 m/min. À 3600 mètres d'altitude, les quatre chasseurs dont l'avant du fuselage et les bidons d'aile sont ornés d'un grand éclair rouge du plus bel effet sur leur revêtement bleu profond, émergent dans un ciel parfaitement limpide : On n'avait jamais volé ensemble. On s'est simplement retrouvés rassemblés quand le porte-avion a décidé de lancer en urgence une CAP (Combat air patrol) supplémentaire. On avait tous en commun de n'avoir pas volé depuis quelque temps. Je venais pour ma part de sortir d'une méchante grippe qui



Au départ de son déploiement en Corée, le groupe aérien de l'USS Oriskany (CVA-34) comprend 15 F9F-5 Panther du VF-781 et 15 du VF-783, 14 F4U-4 Corsair du VF-874 et 16 AD-3/AD-4 Skyraider du VA-923. Sur ce cliché pris le 15 août 1952 au large de la Californie, ce sont des Corsair du VF-874 qui s'alignent pour le décollage. (US Navy)

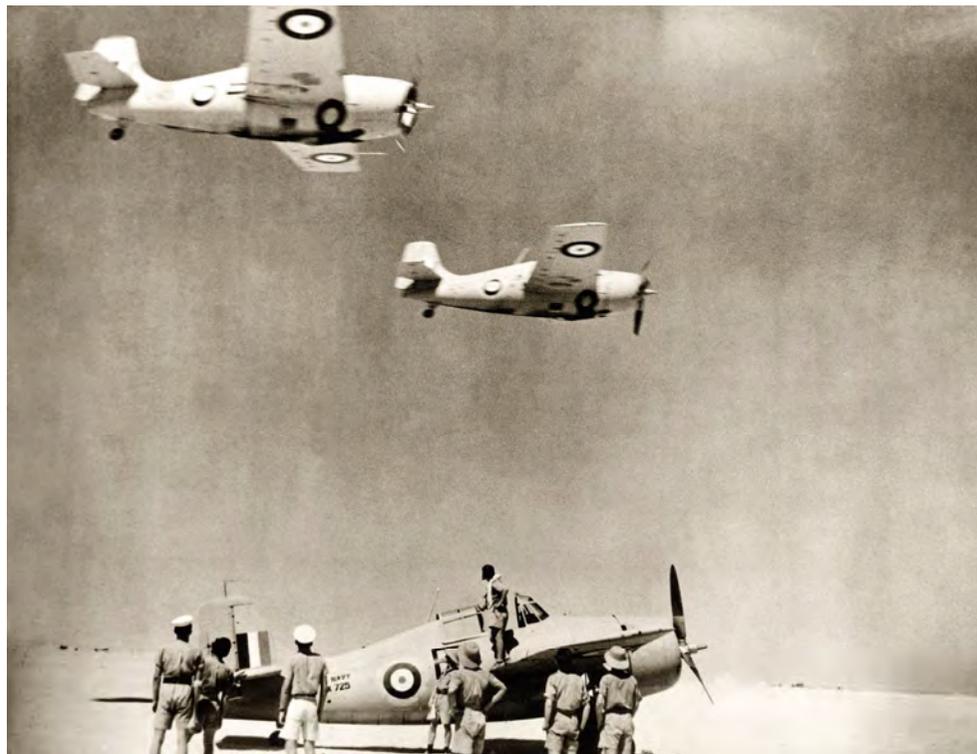
- [1] Radar Intercept Officer : officier d'interception radar.
- [2] Formation tactique de quatre appareils.
- [3] Good Living est l'indicatif de l'escadron, 6 correspond au numéro de la patrouille de combat, la sixième lancée ce jour par le VF-781. Les autres chiffres identifient les pilotes de la division normalement conduite par le Lt Charles Ray qui a dû laisser sa place après que le réacteur de son jet a connu des problèmes lors de mise en route.



La mer du Japon avec au centre, le cap Gamov près duquel les chasseurs de l'US Navy et des VVS vont s'affronter le 18 novembre 1952. Chaque carreau représente une distance de 10 km. Les territoires visibles appartiennent à l'URSS, sauf au sud-ouest (Corée) et au nord-ouest (Chine). Vladivostok est en dehors de la carte, en direction du nord-est. (US Army)



L'affiche du film « Top Gun », sorti en 1986.



# Le Grumman Martlet au combat dans le désert

Par Geoffrey Bussy

Ci-dessus :  
Des Martlet III du No 805  
Sqn survolent à basse altitude  
leur terrain.

**Afin de soutenir les combats de l'Army en Afrique du nord et de renforcer les faibles moyens de la Royal Air Force, la Fleet Air Arm avait déployé dans le désert égyptien plusieurs flottilles, dont le No 805 Squadron. Son parc aérien hétéroclite reflétait la misère de la chasse embarquée : Fulmar, Hurricane, Buffalo, Sea Gladiator... La livraison de huit Martlet en juillet 1941 fut donc un grand soulagement et permit de mettre à la retraite les derniers biplans. À ce moment-là, les No 805, 803 (Fulmar) et 806 (Hurricane) Squadron furent regroupés au sein du Royal Navy Fighter Squadron, sous les ordres du Lt Cdr Alan Black, qui opéra sous contrôle de la RAF.**

Ces avions provenaient d'une commande grecque passée le 8 mai 1940 et portant sur trente exemplaires. À l'origine, la commission hellénique avait obtenu des G-36A animés par un Wright Cyclone, comme pour le contrat français. Suite à l'invasion italienne en octobre 1940 et pour accélérer les livraisons, les Américains acceptèrent de fournir des F4F-3A propulsés par des Pratt & Whitney R-1830-90 Twin Wasp, prélevés sur leurs propres lots. Version avec un compresseur à un seul étage du Twin Wasp du F4F-3, ce moteur promettait une meilleure fiabilité en dépit de performances moindres au fur et à mesure que l'altitude augmentait et d'un plafond pratique inférieur. La différence de vitesse était de près de 30 km/h en défaveur du F4F-3A par rapport au F4F-3.

Fin mars 1941, les avions grecs furent chargés à bord d'un cargo. Le navire n'avait pas encore atteint la Méditerranée lorsque la Wehrmacht vint prêter main forte à son allié italien le 9 avril et fit plier définitivement les forces grecques au terme d'une intervention de moins d'un mois. Le cargo fit escale à Gibraltar où les F4F-3A furent déchargés, avant d'être envoyés en Égypte et incorporés dans les effectifs de la FAA sous le nom de Martlet III. Dépourvus d'ailes repliables, ces appareils furent judicieusement envoyés en Égypte pour renforcer le No 805 Squadron. Ils portaient des immatriculations militaires américaines (BuAer n° 3875 à 3904) avant que des immatriculations britanniques ne leur fussent enfin assignées.



Des membres du No 805 Sqn regardent des avions du Royal Navy Fighter Squadron décoller pour une mission dans le désert. (Crown Copyright)

Le Martlet III 3876 (le BuAer américain et non pas une immatriculation britannique) du No 805 Sqn. (MAP)

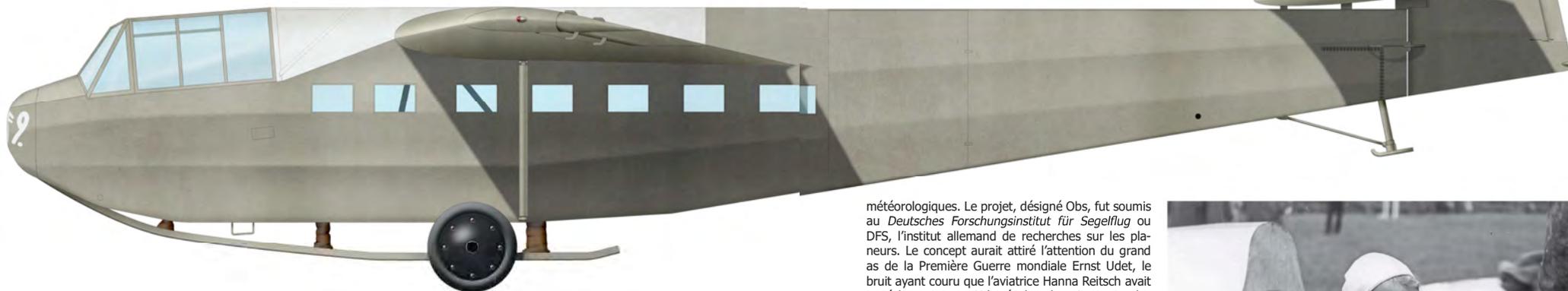
Basé à Dekheila, le RNFS s'était vu principalement donné pour mission de patrouiller au-dessus des convois de marchandises et des navires de guerre qui passaient par Alexandrie. Il y avait aussi les bâtiments qui tentaient de ravitailler la garnison de Tobrouk, car la ville portuaire avait été isolée suite à l'avance vers l'est des troupes de l'Axe et assiégée durant 240 jours. Les escortes se succédaient à

un rythme soutenu, presque quotidien. Bien que longues et harassantes, ces missions au-dessus de la Méditerranée ne débouchaient que très rarement sur des rencontres avec l'aviation adverse. Parfois, les chasseurs du RNFS étaient aussi appelés



# EBEN EMAEL (MAI 1940) : LE COUP DE MAÎTRE DES PLANEURS ALLEMANDS

Par Philippe Saintes et Jean-Louis Roba, avec la participation de Christophe Cony (profil d'Éric Schwartz)



DFS 230 de la *Trupp 9* (section 9) du *Sturmgruppe « Granit »*, piloté par Gunther Schulz lors de l'attaque du fort d'Eben Emael le 10 mai 1940.

Très jeune arme, puisque n'ayant à peine que cinq à six années d'existence, la Luftwaffe se devait impérativement d'innover pour « sortir du lot ». Ce fut le tandem Stuka/Panzer, mais également le couple révolutionnaire planeur/parachutiste, qui allaient assurer la réussite de la *Blitzkrieg*... sans pour autant avoir été « testés en Espagne » comme le serinèrent pendant plus de soixante-dix ans les vainqueurs de la Seconde Guerre mondiale désireux de justifier leurs manquements.

## LE DFS 230 DANS LA LUFTWAFFE

Tout débuta en 1930, trois années avant l'arrivée d'Adolf Hitler à la tête de l'Allemagne. Près de la Wasserkruppe, « la Mecque » du vol à voile alle-

mand, la société Röhn-Rossitten-Gesellschaft avait conçu sous la houlette de l'ingénieur Alexander Lippisch un planeur à envergure large. Lâché dans des courants ascendants, celui-ci devait évoluer à très haute altitude pour effectuer des observations

météorologiques. Le projet, désigné Obs, fut soumis au *Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug* ou DFS, l'institut allemand de recherches sur les planeurs. Le concept aurait attiré l'attention du grand as de la Première Guerre mondiale Ernst Udet, le bruit ayant couru que l'aviatrice Hanna Reitsch avait testé le prototype. Udet évalua de suite toutes les possibilités de cette machine avant d'en discuter avec un autre vétéran de l'aviation impériale, Robert Ritter von Greim. Ce dernier, proche de Hermann Göring, appuya son ex-camarade de combat et, après la prise de pouvoir par le NSDAP, l'Obs fut modifié et amélioré pour devenir le DFS 230, soit un planeur monoplan à ailes semi élevées, soutenues par des longerons. Le fuselage, en forme de boîte, était réalisé en tubes d'acier recouverts de toile. Le train de deux roues était lâché peu après le décollage, l'atterrissage se faisant sur un solide sabot fixé au milieu du fuselage. Si le fuselage avait une longueur de 11,24 m, l'envergure des ailes était de 21,98 m. L'avant du planeur avait été solidement renforcé pour lui permettre de se poser sur des sols très accidentés.

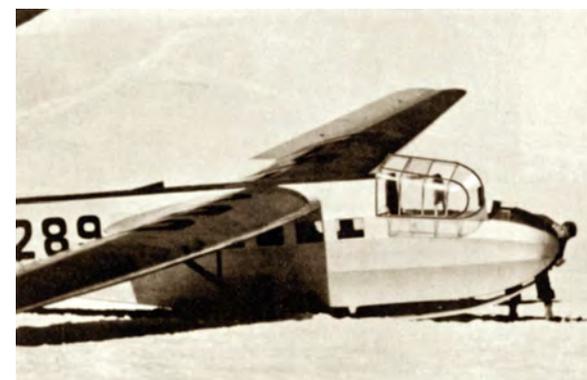


Hanna Reitsch, déjà proche du NSFK, fut également un des pilotes d'essai du DFS 230.

Ernst Udet, excellent pilote de planeur, était toujours prêt à faire la publicité de ces appareils. Vu ici en août 1936, il sut appréhender toutes les possibilités du DFS 230.



En janvier 1937, le premier prototype fut achevé et testé. Les DFS 230 V2 et V3 arrivèrent peu après. Dès le départ, le DFS 230 fut conçu comme un *Lastensegler*, un planeur de charge, un complément aux avions de transport pouvant de même emporter de lourdes cargaisons (comme du ravitaillement ou des pièces détachées d'avions). Le 11 janvier 1937, deux parachutistes expérimentés, les Lt. Walter Kiess et Uffz. Flucke, arrivèrent à Darmstadt, siège de la DFS, pour se familiariser avec la nouvelle machine. Au cours de ce trimestre, les deux *Fallschirmjäger* suivirent également des cours de moniteurs pour être en mesure d'instruire d'autres postulants. Le 1<sup>er</sup> avril 1937, une session pour pilotes de planeurs débuta sur l'aérodrome de Darmstadt-Griesheim avec une soixantaine d'élèves. Une seconde session eut lieu de novembre 1937 à juin 1938 sous l'égide du



Le prototype du DFS 230, le A-0, avait un nez arrondi ainsi qu'une verrière d'une seule pièce.

# Un disciple de García Morato : l'as Manuel Vázquez Sagastizábal

Par Carlos Lázaro Ávila (adaptation de Christophe Cony et profil d'Éric Schwartz)



Manuel Vázquez Sagastizábal n'appartenait pas à l'Aviation militaire espagnole avant le début de la guerre civile, mais en peu de temps ce jeune pilote atteignit une grande renommée à la tête d'une escadrille équipée du fameux chasseur Fiat CR.32 *Chirri*. Parvenu à la troisième place au classement des as de l'aviation nationaliste, après les pilotes militaires Joaquín García Morato (40 victoires) et Julio Salvador Díaz-Benjumea (25 victoires), Vázquez Sagastizábal mourut au combat à peine deux mois avant la fin des hostilités, mais ses magnifiques états de service lui valurent de recevoir à titre posthume la plus haute décoration pour vaillance militaire : la Croix Laureada de San Fernando.

Manuel Vázquez Sagastizábal devant le Fiat CR.32 « 3-5 » de l'escadrille I-E-3, probablement durant l'été 1937 à l'époque de ses premiers exploits comme pilote de chasse. (Wikipedia Commons)

## PILOTE CIVIL AU SEIN DE L'AÉROCLUB D'ANDALOUSIE

Manuel Vázquez Sagastizábal naquit dans la ville de Séville le 17 décembre 1910. Au milieu des années trente, il devint membre de l'Aéroclub Royal d'Andalousie (ARA) dont le siège se trouvait sur l'aérodrome de Tablada, à Séville. L'aéroclub avait été fondé en 1928 par Fernando Flores Solís et Francisco Galnares Sagastizábal, soutenus par le lieutenant-colonel Guillermo Delgado Brackembury, le commandant de la base aérienne de Tablada. L'ARA, qui comptait 300 membres, fit la promotion de l'aviation à Séville grâce

à des événements aéronautiques notoires : le II Air Show, l'une des bases du Challenge International organisé par la Fédération Aéronautique Internationale en 1930 et 1934, et les Tours aériens de l'Espagne en 1931 et 1933, dont la première édition fut remportée par Flores Solís sur son Monocoupe 90. Plus d'une cinquantaine de pilotes furent formés par l'aéroclub ; parmi eux, la première aviatrice andalouse, Gloria Cuesta de la Presa (brevetée en 1932), qui avait à sa disposition une grande variété d'appareils dont un autogire Cierva C-19. Un autre de ces pilotes fut Vázquez Sagastizábal, qui devint même moniteur au printemps 1936 grâce à Flores Solís [1].



C'est le célèbre aviateur espagnol Flores Solís, ici devant son Monocoupe 90 EC-MAA (n°c 552), qui apprit à piloter à Vázquez au sein de l'Aéroclub Royal d'Andalousie. (AHEA)

De par sa fonction au sein de l'Aéroclub d'Andalousie, Vázquez Sagastizábal put accumuler les heures de vol à un moment de l'histoire de l'Espagne où la possession d'un avion était réservée aux classes les plus privilégiées du pays [2]. Sa technique poussée du pilotage allait lui permettre, au cours des six premiers mois de la guerre civile, d'effectuer des missions militaires aux commandes d'avions civils non armés.

## L'AÉROCLUB EN GUERRE

En juillet 1936, l'Aéroclub d'Andalousie disposait d'une belle flotte d'avions de tourisme modernes : quatre Monocoupe 90/90A (EC-MAA, EC-APP, EC-AZA et EC-ZAA), quatre De Havilland DH.60G (EC-HAA, EC-NAN, EC-TTA et EC-YAY), le Fiat AS-1 EC-ALA de Gerardo Basterrechea, le Miles M-3A Falcon Major EC-DBB et le Fairchild 22 Model C7E EC-VAV de Pablo Atienza Benjumea, qui allait servir pour un vol de liaison entre le député conservateur José María Gil Robles et le général Francisco Franco au Maroc. On peut aussi signaler l'autogire Cierva C-19 d'Andrés Lasso de la Vega, qui eut un rôle curieux dans l'histoire de notre personnage.

Lorsqu'un putsch militaire se déclencha en métropole le 18 juillet 1936 (la veille au Maroc Espagnol), Séville tomba aux mains des insurgés et les membres de l'Aéroclub proposèrent au général Gonzalo Queipo de Llano d'effectuer des missions de reconnaissance et de liaison au profit des soldats rebelles en Andalousie. Regroupés dans une escadrille provisoire placée sous le commandement d'A. Gil Delgado et F. Medina, les pilotes civils – enrôlés pour la plupart avec le grade de *cabo* (caporal) – entamèrent une série de vols au-dessus des villes de la périphérie de Séville, étendant leurs sorties vers les régions voisines au fur et à mesure que le conflit progressait en Andalousie. Aux missions de liaison et de reconnaissance s'ajoutèrent des ravitaillements en armes, en munitions et en vivres ainsi que des sorties de « guerre psychologique » au cours desquelles les pilotes harcelaient à basse altitude les miliciens et les troupes républicaines, qui se dispersaient en pensant avoir affaire à des avions militaires...



Vázquez photographié en 1932, alors qu'il effectuait son service militaire dans l'intendance. (AHEA)

[2] Cf. Jesús Salas Larrazábal, « Diccionario Biográfico Español » (<https://dbe.rah.es/biografias/26547/manuel-vazquez-sagastizabal>) ; R. Hidalgo, « Enciclopedia de Aeronáutica y Astronáutica » (Editorial Garriga. Tomo VIII. Barcelona 1972) ; E. Herrera Alonso, « Cien Aviadores de España » (IHC, Madrid 2000).

[3] J. Gomá Orduña, dans le livre « La guerra en el aire » (Éditions AHR. Barcelone, 1958), indique qu'entre le 18 juillet et le 31 décembre 1936, les pilotes de l'Aéroclub Royal d'Andalousie effectuèrent près de 2000 sorties au front, perdant 19 aviateurs sur 43 tout au long de la guerre. Cependant, Guerrero et Clemente, citant Fernando de Querol Müller (qui tire ses données du journal des opérations de l'Aéroclub), affirment que seulement 440 sorties furent effectuées du 20 juillet au 27 décembre de la première année de guerre, pour la perte de 17 aviateurs.



# MICHEL COIFFARD

## LE « BRÛLEUR DE SAUCISSES » NANTAIS

Par Christophe Cony  
(profils de Thierry Dekker)

**Les origines familiales des hommes expliquent bien souvent leur parcours de vie. Celles de Michel Coiffard sont jusqu'à aujourd'hui demeurées obscures, ne permettant pas de comprendre pourquoi ce jeune artilleur nantais était passé de manière étonnante dans les chasseurs alpins avant de devenir en quelques mois l'un des plus grands as de l'aviation française...**

Ci-dessus : Arborant une impressionnante batterie de médailles, Michel Coiffard pose dans son troisième Spad XIII, le S6708 baptisé *Mado* qu'il utilise brièvement en juillet-août 1918. On note à gauche du nom *Mado*, au-dessus du manchon protégeant le pot d'échappement, l'inscription à la craie *Plein Essence le 15 Juin (?)*. (coll. Christophe Cony)

### UNE ENFANCE PAUVRE DANS UNE FAMILLE DÉSUNIÉ

Michel Joseph Calixte Marie Coiffard vient au monde le 16 juillet 1892 au n° 5 de la Haute-Grande-Rue [1], en plein centre de la ville de Nantes, le chef-lieu du département de la Loire-Inférieure [2]. Ses parents, mariés quatorze ans plus tôt, sont de condition modeste. Le père Jean, à la naissance de Michel âgé de quarante-trois ans, était cocher avant de trouver un emploi à la compagnie de chemin de fer de Paris à Orléans (PO) ; la mère Marie, née Laurent, alors âgée de trente-deux ans, avait d'abord été domestique puis ménagère. Le couple a déjà eu deux garçons : Jean, né le 24 mars 1879 et Léon, né le 15 décembre 1886. Mais l'ambiance au domicile est depuis longtemps mauvaise. Peu après la naissance de Léon, le père Jean Coiffard a commencé à s'absenter du

domicile familial qu'il abandonne définitivement à l'arrivée du petit Michel, disparaissant sans laisser la moindre nouvelle.

Le 10 août 1893, Marie obtient le divorce ainsi que la garde de ses trois enfants. Trois ans plus tard, le 10 juin 1896, la jeune femme qui exerce maintenant la profession de cuisinière se remarie avec M. François Hacque, un cordonnier de trente ans avec qui elle s'installe au n° 14 de la place du Pilon à Nantes. Les nouveaux époux ont déjà eu le bonheur de donner naissance à une fille, Marie Madeleine, née le 9 février précédent, et M. Hacque adopte Jean et Michel Coiffard comme ses propres fils. L'année 1898 est par contre tragique. Le 9 mars voit le décès brutal de l'aîné des deux frères, Jean, alors employé à la Compagnie des Tramways de Nantes où travaille déjà comme wattman leur oncle maternel Louis Laurent ; le 15 septembre, c'est au tour du deuxième enfant

du couple Hacque, le petit Georges né seulement quinze jours plus tôt, de disparaître. Le 13 novembre 1900, Marie deviendra encore mère d'un sixième enfant, son troisième avec François Hacque, une fille prénommée Yvonne.

### DE CHARPENTIER À SOLDAT PROFESSIONNEL

Mais revenons-en à Michel Coiffard. Dès l'adolescence, le futur as commence à travailler pour aider sa famille qui est venue s'établir au 18 rue de la Chapelle, dans un quartier populaire du 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Michel sait lire et compter mais il ne possède pas le brevet élémentaire de l'enseignement primaire, ce qui signifie qu'il a quitté le lycée avant ses seize ans. Il devient apprenti chaudronnier puis charpentier en fer, un métier dur que lui permet sa forte constitution physique : il mesure en effet 1,79 m, une taille hors du commun à une époque où un jeune Français ne mesure en moyenne que 1,66 m au moment de son incorporation sous les drapeaux... L'exemple de son frère Léon, un garçon à problème qui a trouvé une situation stable depuis qu'il a effectué son service militaire, le pousse à s'engager pour cinq ans dans l'armée le 16 novembre 1910. Michel est affecté au 35<sup>e</sup> régiment d'artillerie de Vannes, en Bretagne, où il arrive une semaine plus tard ; son instruction militaire se déroule au sein de la 2<sup>e</sup> batterie. Après avoir passé sa permission de Noël en famille, la jeune recrue est transférée le 1<sup>er</sup> janvier 1911 au 51<sup>e</sup> régiment d'artillerie, en garnison à Nantes, où il achève son instruction le 6 mars suivant. Désormais canonnier conducteur de 2<sup>e</sup> classe, ce qui signifie qu'il est chargé de mener les chevaux des attelages, Michel Coiffard apprend la discipline en écopant de deux jours de prison le 20 avril 1911... Il s'est en effet présenté avec dix heures et trente minutes de retard à son corps, au terme d'une permission accordée du 14 au 18 avril et dont on lui avait refusé la prolongation « insuffisamment motivée ».

Mais le jeune Nantais veut voir du pays. Le 11 juillet 1911, quelques jours avant ses dix-neuf ans, il obtient son transfert au 5<sup>e</sup> groupe auto-

nome d'artillerie d'Afrique stationné en Tunisie. Il débarque à Tunis et rejoint son corps à La Manouba le 18 juillet. La discipline y est encore plus sévère qu'en métropole puisque le 13 août, Michel est puni de quatre jours de consigne avec le motif suivant : « s'est présenté au poste pour sortir sans bretelles (en prétendant) faussement qu'il n'en possédait pas. » Le 17 août, il est muté au 4<sup>e</sup> groupe d'artillerie de campagne d'Afrique qui opère dans le Maroc Occidental. Embarquant à Bizerte le jour même, il arrive à Casablanca le 21 août. Coiffard est affecté à la 3<sup>e</sup> batterie du 4<sup>e</sup> groupe, équipée de canons de 65 de montagne. Ce changement d'unité ne signe pas la fin de ses problèmes avec la discipline militaire : le 2 octobre 1911, il se voit infliger quatre jours de consigne pour s'être présenté avec un quart d'heure de retard (!) au retour d'une permission. Dix jours plus tard, il est impliqué dans une bagarre de soldats en ville et récolte quatre jours de prison pour avoir « frappé brutalement et sans motif un camarade »,



Premier semestre 1911 : Coiffard, jeune canonnier conducteur de 2<sup>e</sup> classe au 51<sup>e</sup> régiment d'artillerie. (association Aéroscopie-Atlantique via Daniel Château)



Michel Coiffard avec un camarade, probablement peu après son arrivée au Maroc en 1911. Il a tout juste 19 ans... (association Aéroscopie-Atlantique via Daniel Château)



Démonstration de canons de montagne de 65 mm par les troupes françaises au Maroc en 1912. (coll. Christophe Cony)

[1] Devenue après-guerre la rue de Verdun.  
[2] Aujourd'hui département de la Loire-Atlantique.



## LE RENDEZ-VOUS DES PASSIONNÉS À LYON : LA SLHADA

Par Philippe Guillermin

La SLHADA de Lyon : une équipe sympathique, une documentation pléthorique !

**On ne chantera jamais assez les louanges des petites structures associatives vouées à la sauvegarde du patrimoine aéronautique français, animées par des bénévoles dont l'abnégation est inversement proportionnelle aux lauriers récoltés. Peu ou pas d'éclairage médiatique même local, peu ou pas d'aide matérielle et malgré cela, une persévérance et une implication qui méritent le respect...**

L'entrée du fort.



L'entrée de la SLHADA.



La première salle d'exposition.

Nous sommes à Bron, à la périphérie ouest de Lyon, et plus exactement au fort de Bron, qui faisait partie de la ligne de défense allant de Dunkerque à Nice construite après la défaite de 1870. Le fort qui fut inauguré et mis en service à la fin de 1877 jouxtait au début du 20<sup>e</sup> siècle le terrain d'aviation, car Bron fut un des grands centres de notre aviation tant civile que militaire. À la suite du succès du meeting de Villeurbanne en mai 1910, durant laquelle la semaine d'aviation attira plus de 100 000 spectateurs, un ban-

quier lyonnais, M. Bouchet de Fareins, contacta dès l'été suivant le maire de Bron et lui proposa d'aménager près du fort, sur des terres agricoles bordées par la route nationale 6 et le carrefour des Sept Chemins, un « champ d'aviation ». Ainsi naquit ce qui fut d'abord un centre de formation militaire, puis un grand aéroport et qui n'est plus aujourd'hui qu'un terrain d'aviation d'affaires, aux dimensions réduites au regard de son importance passée.

[1] Parados : terrassement destiné à parer les coups qui pourraient prendre à revers les occupants d'une tranchée.

C'est donc là, dans la cour du Parados [1] aux multiples salles voutées que siège la SLHADA, Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation et de Documentation Aéronautique. L'ordre des lettres a de l'importance. La SLHADA s'intéresse à toute l'aviation et pas uniquement à l'aviation lyonnaise, d'où le L précédant le H dans l'acronyme. Autre point très important de leur action, le recueil, l'enregistrement et l'archivage de documentation

À gauche : la deuxième salle.  
Ci-dessous : la troisième salle.

