



PROFESSIONNELS ET AMIS DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'ESPACE

LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers amis des Vieilles Racines,

En ce début d'année 2025, souvenons-nous de la présentation des vœux des Vieilles Racines qui s'est déroulée au Grand Café des Capucines. Notre invité était Thierry Bouchez, Président du Tomato, auquel nous avons remis nos participations financières (2024 et 2025), en qualité de sponsor (traditionnel) des Bourses de la Vocation, remises à 3 pilotes et 3 ingénieurs, en décembre dernier. A la suite, Dassault Aviation fut à l'honneur, peu de temps après que le nouveau PDG, Éric Trappier, a été choisi pour en devenir le PDG du groupe (GIMD). Nous avons tous bénéficié d'une conférence fort intéressante sur « l'industrialisation du Programme et les achats », prononcée par Jean-Claude Hironde, ex-Ingénieur en Chef du Rafale et du Falcon F7X, il a exercé de nombreuses responsabilités au sein de Dassault ; Nicolas Mojaïsky (ex DGT de Dassault, tout nouveau membre des VR), et Guy Piras (ex-Directeur général Industriel et Achats) ont également participé en apportant leurs témoignages.

Notre volonté est d'augmenter la fréquence de ces conférences à caractère technique et historique, et si vous présentiez aussi votre parcours professionnel, pensez-y !

2025, est l'année des préparatifs du centenaire des Vieilles Racines que nous fêterons en 2026 !

Nous poursuivrons le travail déjà accompli, en renforçant chaque fois que

possible nos activités de valorisation de notre ADN aéronautique qui est notre priorité. Pour cela, il nous faut consolider et augmenter nos moyens financiers et je tiens à chaleureusement remercier tous ceux d'entre vous - et vous êtes nombreux - qui ont effectué un don en complément de leur cotisation. Ces dons sont essentiels à l'équilibre financier de l'association, puisqu'hélas en 2024, les départs et les décès n'ont pu être compensés par de nouvelles adhésions.

Dans ce numéro 113, vous lirez comment une grotte préhistorique fut transformée en terrain d'aviation, et aussi la longue histoire, rédigé par Didier Lefebvre, de l'usine HISPANO-SUIZA à Bois-Colombes. Je mentionne la particularité de l'article de Bernard Stefan en souvenir du Dakota FBBE à la suite de l'article d'Yves Moiroud dans le Contact 112. Un article peut en susciter un autre complémentaire par notre équipe de passionnés, n'hésitez pas à nous transmettre votre rédaction, elle est attendue.

Nous aurons la joie en 2025, de nous retrouver pour de très belles visites organisées par Jean Taquet, que je remercie vivement. En février, celle de Villaroche a été une réussite. Je vous invite à vous inscrire pour les prochaines, comme la visite du musée de l'Aéronavale, et de la Corderie royale, à Rochefort, les 15 et 16 avril, soyez nombreux !

Chers adhérents,
Je demande vos participations à la réalisation de CONTACT, la revue des Vieilles Racines.

Chacun peut partager sa passion aéronautique ou son expérience professionnelle.

Pour nos réseaux sociaux, Alexandre et Cédric, attendent vos photos, d'avions et des visites des VR.

N'hésitez pas à revenir vers nous, et nous leur transférerons vos clichés.

Je sais pouvoir compter sur vous, notre association évolue et j'espère vous retrouver nombreux à l'assemblée générale du samedi 12 avril, au siège des Apprentis d'Auteuil.

Bonne lecture !

■ Philippe RIBATTO

Le Président des Vieilles Racines



Participez nombreux à nos prochaines activités :
- Le Musée de l'Air et de l'espace : Visite guidée
- Rochefort ; Musée de l'Aéronavale, La Corderie
- La Ferté Allais : Le musée Volant Salis
Sans oublier le Salon de l'aéronautique et de l'espace du 16 au 22 juin

LA PREMIÈRE TRAVERSÉE AÉRIENNE DU SAHARA

par JACQUES ADDA

NDLR

Jacques ADDA, membre de la commission Histoire de l'Aéroclub de France, a débuté sa carrière comme pilote de transport militaire en Indochine, il a volé 5 ans en Afrique Centrale pour une compagnie de recherche minière, sur des avions de tous types équipés d'appareils de mesures de magnétisme et de radioactivité, avant d'intégrer à sa création la compagnie Air Inter, fusionnée ensuite avec Air France. Il totalise 16 000 heures de vol sur des avions allant du Dassault 312 aux Airbus.

La première traversée aérienne du Sahara fût accomplie et réussie d'Alger à Tombouctou et Gao du 3 février au 7 mars 1920. Le raid se poursuivit vers Dakar où il se termina le 31 mars, une durée de 2 mois pour parcourir 6630 km en 21 étapes. L'équipage était composé du commandant Vuillemin, pilote, et du capitaine Chalus, observateur/navigateur.

Ce raid se place bien dans les dates repères de l'histoire de l'aviation :

- Premiers essais et démonstrations,
- Premiers vols,
- Premières traversées :
 - 1909 La Manche
 - 1913 La Méditerranée
 - 1920 Le Sahara
 - 1927 L'Atlantique

Les progrès techniques : performances, automatisation, solidité des moteurs, accompagnent évidemment cette évolution.

De nombreux raids ont eut lieu à cette époque mais c'est le premier à traverser une étendue totalement désertique sans pistes : Le Tanezrouft.

Préparation du raid

L'itinéraire

Le Sahara est un des plus grands déserts du monde, il couvre 30% du continent africain sur une longueur de 5000 km de la méditerranée à l'Atlantique. On le divise en 3 parties : orientale, occidentale et centrale, la partie centrale est un désert de roches (reg ou hamada) et de dunes

sableuses (erg). Les populations, touareg et chambas, ont été islamisées à partir du 7^e siècle.

Des cartes d'État-major les plus récentes à l'époque datent de 1905, mais en fait seules les pistes sont utilisables avec l'aide de guides locaux

Le choix de l'itinéraire est entièrement politique

Les colonies d'Afrique viennent d'être regroupées en deux entités : AEF et AOF et le gouvernement veut relier les quatre régions territoriales : Algérie, Départements du Sud, Territoires du Sud, AOF, sans survol d'un pays étranger. C'est donc le seul itinéraire possible

En 1918 Laperrine pense que l'avenir est à l'avion, il a déjà conçu et fait réaliser par le méhariste Chapuis un réseau de routes et de pistes important et il va désormais implanter, en fonction des informations d'un voyage terrestre de reconnaissance de 3 mois du lieutenant Grandperrin, toutes les bases nécessaires au ravitaillement en essence, en vivres ainsi qu'à la défense

contre toutes les attaques militaires ou pillages possibles. fait également installer des bornes kilométriques visibles d'avion, différentes des bornes routières.



Le programme prévoyait 5 avions partant d'Alger en 2 groupes qui devaient se rejoindre à In Salah pour un vol vers Tamanrasset, avec la possibilité d'une escale de secours à Arak. En janvier 1920, l'ordre fut donné par l'état-major de poursuivre le raid jusqu'au Sénégal.

Les avions

Les avions sont des Breguet 14 biplaces (pilote et passager), mais les 3 avions du groupe Vuillemin sont de type 16 à grands réservoirs leur permettant 10 heures d'autonomie, contre 6 heures au type 14; Malgré les améliorations des moteurs, il ya en-

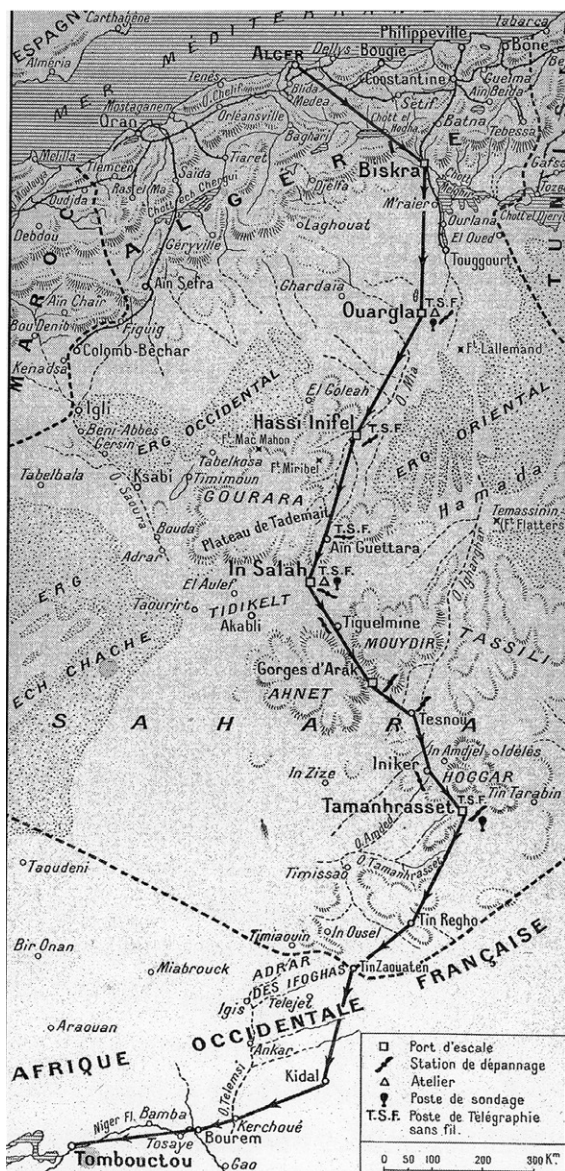
core de nombreuses pannes, (souvent les soupapes). Le plafond reste limité et de toutes façons la navigation se fait à très basse altitude et les seuls instruments sont la boussole, le dérivomètre, les jaugeurs et une palette flottante pour estimer la vitesse.

Techniquement, ni Nivelles ni Laperrine, promoteurs du raid, ne connaissent quelque chose aux avions. Pour Nivelles l'aviation est un outil d'appui à l'artillerie, voire à l'infanterie. Laperrine y voit l'avenir d'une liaison beaucoup plus rapide entre villes et bordjs.

est surtout un facteur de visibilité faible à nulle. En vol il cache le sol, au sol il rend l'atterrissage difficile. Autre inconvenient, il crée de l'électricité statique et des perturbations électromagnétiques.



Vue aérienne de l'erg



Les impondérables

Si tout le monde sait que le risque de panne moteur doit être envisagé, le vent de sable est le facteur le plus important de la vie au Sahara, bien plus que la rareté (relative) de l'eau, et de la chaleur. Il peut atteindre la violence de la tempête mais même avec des vents plus raisonnables il

Le raid

Le 24 janvier, les 3 Breguet du groupe Vuillemin quittent Villacoublay pour Perpignan où un des appareils est accidenté le 28. Les deux avions, pilotés par Vuillemin et Dagnaux arrivent à Alger le 30 janvier. Le 6 février ils sont à Ouargla où une panne de moteur cloue au sol l'avion de Dagnaux. Vuillemin continue seul vers In Salah.

Le 3 février, les avions d'Alger partent pour Biskra, l'avion de Nivelles qui devait faire partie du raid, tombe en panne et le lendemain, avant de repartir en voiture vers Biskra, il reçoit l'ordre de regagner immédiatement Paris. Il sera remplacé par Laperrine qui rejoint Biskra par la route le 4 février et y retrouve son pilote Bernard parti en retard à cause d'une réparation suite à une panne de moteur.

Le 7 février, départ de Biskra avec Laperrine comme passager pour In Salah où seront effectuées des opérations d'entretien des avions. La turbulence, le vent de face ont ralenti le vol et Vuillemin décide de se poser, son navigateur Chalus ayant aperçu quelques palmiers émergents. Une fois de plus il se montre un pilote remarquable mais l'atterrissage est dur, l'avion ne passe pas sur le dos mais sur le nez, seule l'hélice est endommagée. Des indigènes locaux dont l'un parle français leur indiquent qu'ils ne sont pas à In Salah mais à El Barka, à deux heures d'In Salah à dos de chameau où ils vont les mener. Ils y retrouvent Laperrine et Dagnaux. Le lendemain ils vont rapidement rejoindre leur avion en voiture par la piste. Le vent est tombé, il fait beau. Vuillemin change tout seul l'hélice, redécolle pour In Salah où tout le monde se retrouve et s'envole le 13 vers Tamanrasset.

En approchant d'Arak, Vuillemin ressent une gêne aux commandes et le moteur de Dagnaux « crachote ».

Ils se posent à Arak et après dépannage, Ils reprennent le vol vers Tamanrasset où ils arrivent le 16 et où Laperrine, parti d'In Salah avec les avions du groupe d'Alger a été accueilli le 14 avec enthousiasme. Le général Laperrine, qui devait limiter son déplacement et rentrer avec l'escadrille d'Alger du commandant Rolland qui les accompagnaient jusque

là, obtint par télégramme l'accord du QG pour poursuivre le raid avec Vuillemin. Mais le moteur de rechange pour l'avion de Dagnaux ne pouvant pas parvenir en moins de 12 jours, celui-ci doit abandonner le raid. Il ne reste donc plus que 2 avions en état de marche.

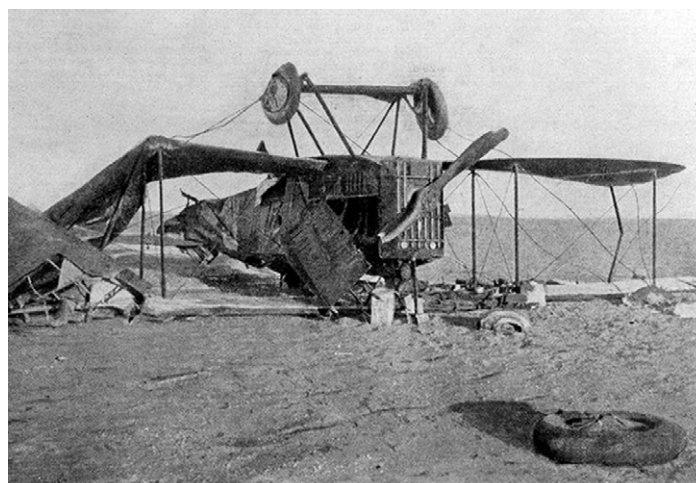
Vuillemin ne peut pas partir seul pour Tombouctou, la seule solution est de partir en suivant l'avion de Bernard à bord duquel Laperrine sera passager assis sur les genoux du mécanicien Vaslin (qui s'est porté volontaire et dont c'est le premier vol), et de faire escale à Tin-Zaouten pour se ravitailler en essence. Mais rapidement la brume s'épaissit, les avions se perdent de vue et la dérive augmente. Comprenant que Bernard va se poser, Vuillemin, dont la radio est brouillée, tourne en rond pour le rechercher mais au bout de 2 heures, il sait qu'il ne reste plus assez d'essence pour chercher et rejoindre Tombouctou. Il reprend le vol de son côté, cap sur Gao.

En fait, le vent très fort a fait dériver les 2 avions très loin de Tin Zaouten et Bernard a cassé son avion en atterrissant, Laperrine étant gravement blessé dans le crash. La boussole affolée, Vuillemin et Chalus décident de naviguer en se fiant au soleil pour couper le Niger. La nuit arrivant, ils se posent et crèvent un pneu à l'atterrissage. Ils le rembourrent avec du foin, Il leur reste un demi litre d'eau et peu de carburant.

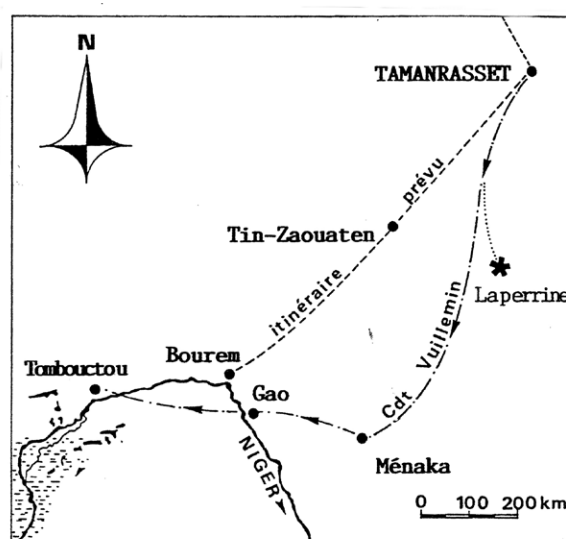
Le 19 février au matin, c'est le grand beau temps, ils repartent, Chalus, soucieux mais ne voulant pas inquiéter son pilote cherche désespérément le Niger, soudain il aperçoit le drapeau français d'un



Avion du Commandant Vuillemin
Collection Musée de l'Air et de l'espace



L'avion de Laperrine



La dérive des avions

poste de tirailleurs. Ils se posent et crèvent à nouveau un pneu. Il n'y a pas de radio dans ce poste et un méhariste part pour Gao pour donner l'alerte.

De l'essence arrive le 7 mars et ils repartent pour Tombouctou où ils arrivent le 8. Poursuivant le trajet, ils sont le 24 mars à Bamako, où on remplace les 2 roues « empaillées » et arrivent à Dakar le 29 mars 1920.

Pendant ce temps le drame se jouait dans le désert de Tin Zaouaten.

Le général Laperrine était mort le 7 mars, Bernard et Vaslin ont été sauvés le 14 mars par le lieutenant Prouvost et ses méharistes.

Conclusion

Ce raid a été décidé alors que l'infrastructure n'était pas encore suffisante et que les Breguet 14 n'étaient pas adaptés à ce parcours, ce qu'avait souligné Louis Breguet. Il y a peut-être eu également une concurrence entre les états-majors de Paris et d'Alger.

On ne peut pas oublier ce drame où le général Laperrine, très grand saharien, a trouvé la mort. Le raid suivant n'eut lieu qu'en 1927, au départ de Béchar.

Notes

Le rôle des mécaniciens

Dans les récits consacrés à ce raid, à l'exception de Vaslin dont l'attitude courageuse a été soulignée, le rôle capital des mécaniciens a été négligé, voire méprisé. Seules les grandes étapes : Ouargla, In Salah, Tamanrasset possédaient un atelier et des mécaniciens sur place. Les escales nécessaires pour les secours et ravitaillements étaient alors en général des points d'eau et des dépôts d'essence sans aucun moyen de dépannage. Il aurait fallu que chaque avion puisse avoir à bord un mécanicien avec sa boîte à outils, mais cela aurait alourdi l'avion et réduit son rayon d'action, point capital pour ce raid. Les conséquences ont été des retards, des abandons forcés et des allers-retours pour dépannage comme pour Nivelles à Biskra. Il était évident qu'un mécanicien serait indispensable pour continuer après Tamanrasset et comme il ne restait que 2 avions disponibles, Vaslin s'est porté volontaire pour embarquer en surcharge avec Laperrine sur ses genoux, cette position étant la cause de la gravité des blessures du général. Si Vuillemin et Chalus ont pu continuer, c'est que Vuillemin lui-même a assuré le rôle de mécanicien, il a pu en particulier changer lui-même son hélice, remplir ses pneus de paille et effectuer des réglages du moteur à Arak.

Bibliographie

Le Général Laperrine par José Germain et Stéphane Faille - (Plon 1922)
Ailes brisées sur les dunes par Daniel Grevoz - (L'harmattan 1995)
Les Ailes du désert par le Service historique de l'Armée de l'Air
Les secrets du sud par le Colonel Pierre Weiss - (Berger Levrault 1937)
Escales et paysages par le Colonel Pierre Weiss - (Grasset 1939)

SOUVENIRS DU DAKOTA F-BBE

par BERNARD STEPHAN

Au cours de la lecture de la revue « Contact 112 » de novembre 2024, et plus particulièrement sur l'article de Yves Moiroud au sujet du C-47/DC3 mes yeux ont brillé et beaucoup de souvenirs ont fait surface. Voici le pourquoi :

Historique

De 1963 à 1966 j'ai effectué ces trois années en A.E.F. (Afrique Equatoriale Française). Une première année sur la base aérienne de Brazzaville avec une affectation au Groupement de Liaisons Aériennes 49 (GLA 49) pour la maintenance niveau 2 des C-47 et plus particulièrement pour les moyens de transmission HF, VHF et système de radio navigation (Radio Compas).

Hélas, suite à un changement politique majeur survenu en août 1963 (Démission forcée du Président l'Abbé Fulbert Youlou), l'Armée Française a dû quitter la République du Congo en août 1964.

Je rejoins alors la 1^{ère} Escadrille Centrafricaine à Bangui au titre de la Coopération. Le chef d'état-major de l'Armée Centrafricaine est le Colonel Jean Bédél Bokassa, Elle est dotée d'un C-47/DC3 cargo, de trois Broussard MH 1521 et d'un hélicoptère Bell (Cadeau de la France par le général de Gaulle lors de leur indépendance en 1959). Je suis le responsable de la maintenance des moyens de bord niveau 1 : les transmissions et la radio navigation. Les missions : Transport (VIP) des personnels politique et de l'administration vers les pays voisins en A.E.F, les évacuations sanitaires, la postale et le transport des marchandises diverses et variées vers les préfectures de la R.C.A. (République Centrafricaine).

Le 31 décembre 1965, avec quelques camarades nous fêtons le réveillon de la Saint Sylvestre sur le bord du fleuve Oubangui quand tout à coup nous apercevons un déferlement de véhicules militaires centrafricains en convoi vers le centre-ville de Bangui. Le lendemain matin nous apprenions que le Colonel Jean Bédél Bokassa avait fait son coup d'état... le 1^{er} janvier 1966 il était le Président de la République Centrafricaine.

En février 1966, il mandate le Commandant de la 1^{ère} Escadrille Centrafricaine (Le capitaine Guéneau) d'aller prendre livraison d'un C-47/DC3 d'Air France à Orly (celui dont parle notre camarade Yves Moiroud dans son article) : j'ai eu la chance de faire partie de l'équipe de convoyage (spécialiste des transmissions et de la radionavigation de bord). Le voyage a été long mais sans incident (25 heures de vol dont 4 heures de vol de nuit).



Le 17/02/1966 : décollage d'Orly vers la BAN de Lorient Lann-Bihoué pour un déjeuner dans ma famille à Lanester... incroyable (j'étais « célibataire géographique » à Bangui eu égard aux problèmes géopolitiques du moment dans cette région) puis décollage vers Nantes pour rendre visite à la famille du Commandant de bord – le Capitaine GUÉNEAU - et enfin décollage vers la base aérienne de Mont de Marsan pour une bonne nuit de repos.

18/02/1966 : Mont de Marsan vers base aérienne de Toulouse,
19/02/1966 : Toulouse, Palma de Majorque, Alger et Tamanrasset,
20/02/1966 : Tamanrasset, Fort Lamy et enfin Bangui.

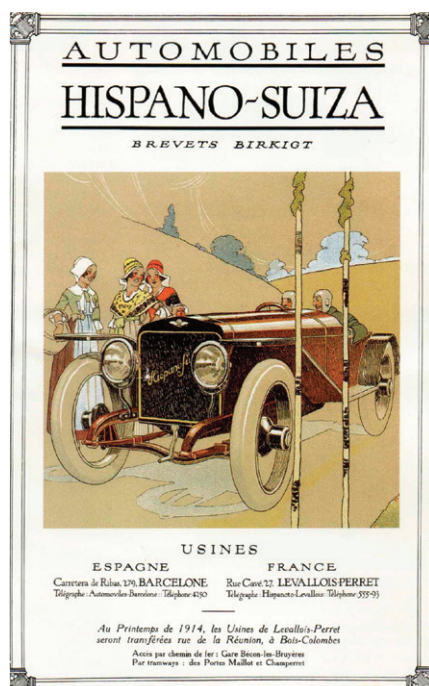
J'ai eu le privilège de tenir en vol cette belle machine volante au-dessus du Sahara (entre Alger et Tamanrasset) en vol de nuit... souvenir mémorable...

J'ignorais à l'époque que cet avion avait transporté ce beau monde (Le Général de Gaulle, Mitterrand, Debré). J'ai quitté Bangui en août 1966 pour une affectation sur la base aérienne de Villacoublay et suivi de loin les frasques de l'Empereur Jean Bédel Bokassa.

Merci à Yves Moiroud et au Comité de rédaction d'avoir réveillé en moi cette belle période de ma jeunesse aéronautique.

L'USINE HISPANO-SUIZA À BOIS-COLOMBES 1914 -1997

par DIDIER LEFEBVRE



Les origines :

La société *La HISPANO-SUIZA* Fabrica de Automoviles S.A fut officiellement créée le 14 Juin 1904 à Barcelone grâce à une forte implication financière d'un industriel espagnol Damian MATEU et des capacités d'innovation d'un jeune ingénieur suisse de 26 ans Marc Birkigt sorti de l'Ecole de Mécanique de Genève . De cette usine espagnole située à Barcelone, 279 Carretera de Ribas , vont sortir

des voitures renommées pour leur fiabilité , leur élégance et leur silence de fonctionnement.

A partir de l'année 1911 une usine succursale dénommée *Automobiles Hispano-Suiza* est créée en France à Levallois-Perret, 27 Rue Cavé, afin de se rapprocher géographiquement d'un marché automobile plus prometteur qu'en Espagne en ce début de XX^e siècle.

Plaquette d'information
du changement d'adresse

Peu de temps après la création de l'usine succursale de Levallois-Perret, devant le succès des automobiles, celle-ci s'avère rapidement trop limitée dans ses possibilités d'agrandissement, la direction décide alors l'implantation d'une nouvelle usine à Bois-Colombes, rue de la Réunion renommée ultérieurement rue du Capitaine Guynemer. Cette nouvelle usine sera construite début 1914 sur un site alors peu urbanisé permettant les agrandissements nécessaires en fonction des besoins.



Emprise de l'usine Hispano-Suiza sur la ville de Bois-Colombes

Cette nouvelle usine de production sera réquisitionnée par le gouvernement dès la déclaration de guerre pour la construction des moteurs d'avions Gnôme et Rhône, industrie prioritaire par rapport à celle d'Hispano-Suiza qui ne concerne alors strictement que l'automobile. La société en reprendra possession en 1916 pour y produire ses propres moteurs aéronautiques et se consacra essentiellement à la conception et à la production des moteurs d'avions.

L'évolution du site

De 1916 jusqu'à la fin du premier conflit mondial, l'établissement restera strictement identique du fait de la mobilisation des moyens pour assurer une production maximale de moteurs et une fois la paix retrouvée l'usine de Bois-Colombes changera très peu car les investissements seront prioritairement destinés à l'élargissement de la gamme de moteurs aéronautiques à partir du moteur V8 de 150 chevaux de 1915, moteurs également utilisés pour les automobiles. Ce n'est qu'à partir de 1930 que

l'extension commencera notamment par la construction d'un bâtiment de la direction prenant la forme d'une grande tour carrée blanche constituée de trois étages abritant la direction générale, les services commerciaux et les différents services administratifs.

- La création d'une fonderie d'alliages légers en 1931,
- La construction d'un centre d'expériences en 1937,
- L'édification en 1939 du bâtiment le plus emblématique de l'usine à savoir, la soufflerie qui a permis pendant 30 ans d'étudier des moteurs, profils, carènes, nacelles et cellules en tout genre.
- La création d'un bâtiment dédié aux fabrications prototype en 1945.

C'est dans cette architecture que l'usine de Bois-Colombes sera le centre de production principal de l'entreprise jusqu'en 1997 date du transfert vers Colombes.

Naissance d'un moteur et d'un emblème

Après la fabrication de moteurs Gnôme et Rhône de 1914 à 1916, Marc Birkigt étudie un moteur en rupture technologique en utilisant des alliages légers d'aluminium et un système de refroidissement liquide, seuls les composants mécaniquement très sollicités comme les bielles et le vilebrequin restent en acier. Ce moteur de 150 chevaux, d'un rapport puissance / poids exceptionnel pour l'époque et ayant fait la preuve de sa fiabilité en réussissant des essais d'endurance 5 fois plus longs que ses concurrents sera finalement construit en série à près de 50 000 exemplaires avec ses dérivés allant jusqu'à 300 chevaux et équipera la plupart des appareils alliés dont le fameux SPAD. Georges Guynemer remporta pratiquement toutes ses victoires sur SPAD à moteur Hispano-Suiza comme les autres pilotes de l'escadrille SPA 3 dont l'insigne représentait une cigogne volant vers l'Alsace.



La cigogne Hispano-Suiza sur le fronton de l'usine et bouchon de radiateur / La cigogne sur capot

En reconnaissance pour le rôle que ces pilotes avaient tenu, et en souvenir des relations personnelles que certains avaient eues avec Marc BIRKIGT, la société adopta dès 1919 l'insigne de la cigogne pour emblème qui ornera également les bouchons de radiateurs des automobiles.

Diversification et arrêt progressif de la production de voitures

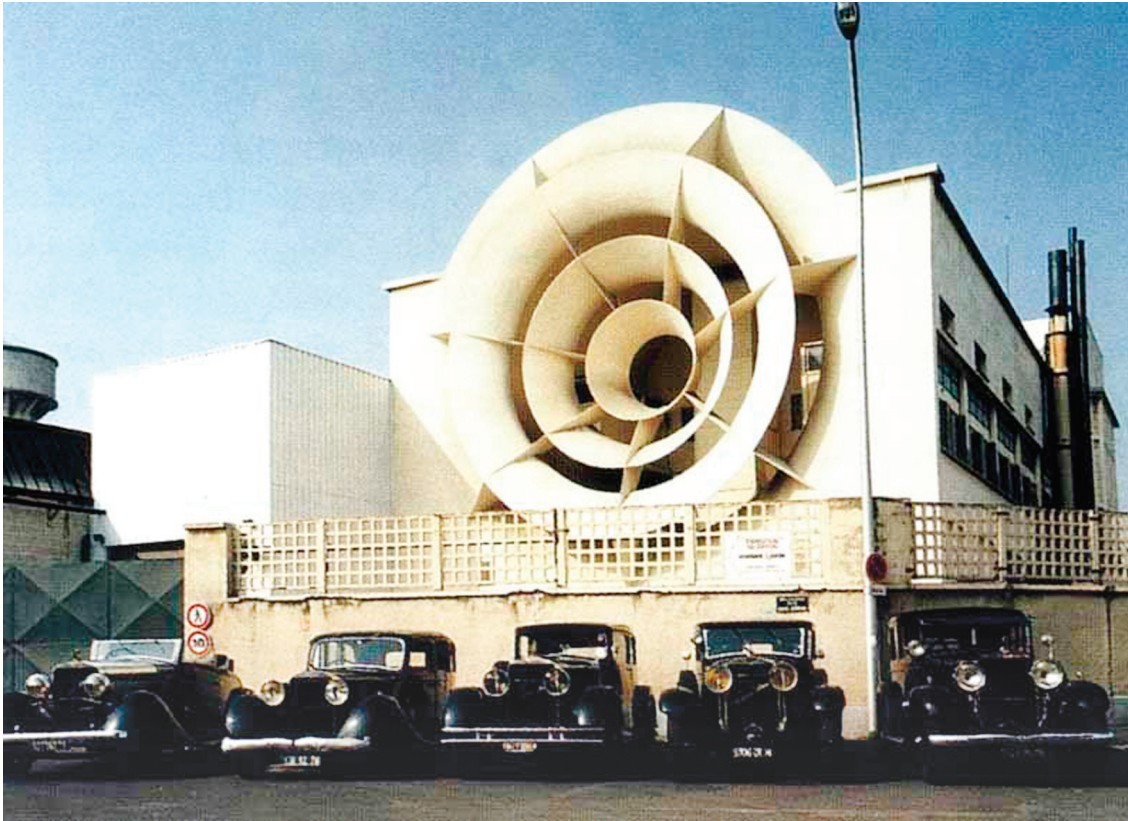
Après les années sombres de la seconde guerre mondiale au cours de laquelle l'usine sera occupée, réquisitionnée par les allemands pour la fabrication sous la contrainte de pièces de moteur d'avion BMW, Hispano-Suiza ayant refusé toute collaboration avec l'ennemi. L'usine sera bombardée par l'aviation alliée en 1943 mettant hors service l'outil de production.

A partir de 1947, après la remise en état de l'usine, Hispano-Suiza va connaître une diversification très importante avec l'arrivée du moteur à réaction en France. A la fin de la guerre, l'avenir de la société paraissait incertain et Maurice Heurteux (gendre de Marc Birkigt) envisageait de reprendre la fabrication des automobiles. En 1949 un nouveau modèle à traction avant est étudié et un prototype construit mais le moteur devant l'équiper ne sera jamais terminé et le projet sera abandonné sonnant par la même occasion la fin des productions automobiles. C'est à cette même période que les ateliers de Bois-Colombes deviennent le berceau du moteur à réaction en construisant le

moteur Rolls-Royce « Nene » de 2270 kg de poussée suite à la signature d'un accord de licence entre les deux sociétés. Grâce à cette décision, l'aéronautique française disposa le plus rapidement possible d'un propulseur opérationnel pour équiper les nombreux appareils qui allaient être lancés dans le cadre du renouveau de l'industrie aéronautique française. Le Nene équipant le MD 450 Ouragan sera suivi du Tay et de son dérivé français le Verdon de 3500 kg de poussée équipant le MD 454 *Mystère IV*.

Au-delà des productions de réacteurs, l'usine produira des trains d'atterrissage en créant le département hydraulique aviation en 1951, équipant ainsi de nombreux avions civils et militaires tels que les SO 4050 *Vautour*, Breguet 1050 *Alizé*, Mirage III, SE 210 *Caravelle* » Breguet *Atlantic* et plus impressionnant encore, le train principal du *Concorde* qui sera construit en série par la société Messier-Hispano.

A partir de 1960, un département industriel est créé afin d'apporter une diversification extra-aéronautique dans le domaine du génie industriel nucléaire se traduisant par la fabrication de compresseurs pour la séparation isotopique, de pompes à sodium et de robotique pour l'entretien des centrales nucléaires EDF et d'autre part dans le secteur industriel en produisant des turbines à gaz industrielles THM dérivées de moteur aéro et des turbocompresseurs de suralimentation pour moteurs diesels marins et de traction ferroviaire. Ces productions seront progressi-



Soufflerie / Son origine

vement vendues à d'autres industriels à partir de la deuxième moitié des années 1990 dans le cadre de la réorganisation du groupe SNECMA devenu SAFRAN visant à se recentrer sur les activités purement aéronautiques, faisant de l'usine de Bois-Colombes la spécialiste des transmissions de puissance des moteurs du groupe (CFM 56, CFM LEAP, M-53, M-88). Des accords ultérieurs élargiront le champ d'application des transmissions de puissance aux moteurs Rolls-Royce (Trent tous types) et à tous les nouveaux moteurs du groupe comme le TP 400D6 propulsant l'A400M.

Transfert vers Colombes

Ayant travaillé sur ce site à partir de 1981 pendant les 15 premières années de ma carrière, j'ai toujours été surpris et parfois interrogatif de voir une usine si ancienne au niveau des

bâtiments abriter des machines outils dernier cri permettant de produire des matériels de haute technologie, parfois implantées en se créant difficilement un chemin à travers les vieux murs, les cours et les passages étroits entre les différents services et tout ça au beau milieu d'une ville toujours plus importante. Au fil des années, cette usine est devenue un site industriel inadapté ne pouvant plus s'agrandir pour répondre aux besoins croissants du transport aérien. En 1997, soit quatre-vingt-trois ans après sa création, l'usine est transférée sur le site de Colombes / Gennevilliers qu'elle partage avec les forges et fonderies de SNECMA (renommée Safran Aircraft Engines) afin de l'adapter aux exigences des cadences de production actuelles, Hispano-Suiza devenant Safran Transmissions Systems au passage.

Aujourd'hui sur l'ancien site de Bois-Colombes ne subsiste que la soufflerie classée au patrimoine du XX^e siècle au début des années 2000 et transformée depuis 2006 en école bien nommée *La Cigogne* au milieu du parc des Bruyères.



L'Ecole La Cigogne

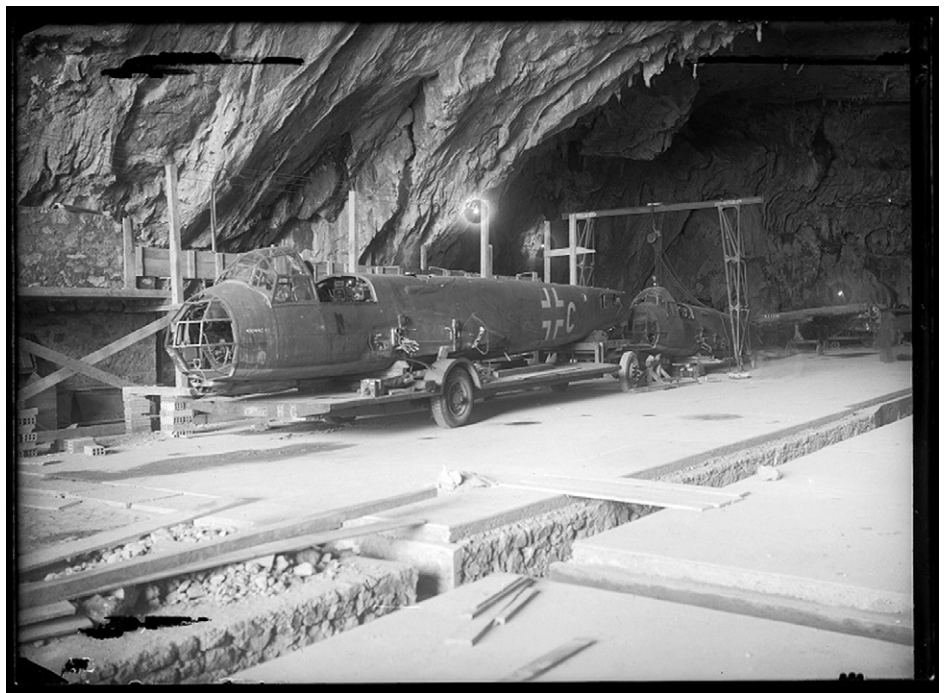
LA GROTTÉ PRÉHISTORIQUE DE BEDEILHAC, TERRAIN D'AVIATION ?



L'entrée de la grotte de Bedeilhac

La grotte de Bédeilhac est un site archéologique, classé monument historique pour ses nombreuses figures d'art pariétal de l'époque magdalénienne (il ya environ 15 000 ans), et ses concrétions naturelles remarquables. Mais elle a également un passé aéronautique... plus récent !

Le bruit court que cet emplacement aurait été un aérodrome d'où les allemands faisaient décoller leurs avions pendant l'occupation. Cette légende est inspirée par des faits réels :



La grotte de Bedeilhac après le départ des allemands

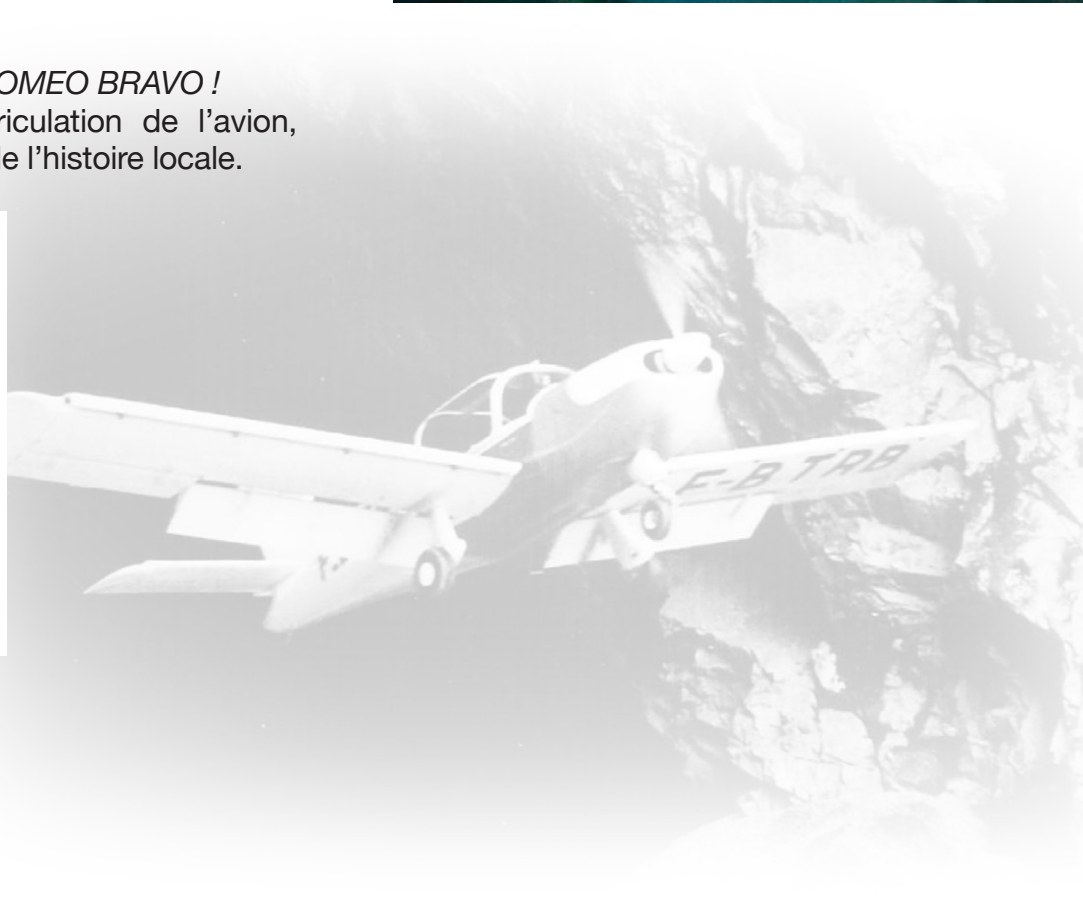
En juin 1940, sur recommandation du gouvernement, la société Dewoitine choisit cet emplacement pour abriter un atelier de production de pièces, mais devant la rapidité de l'avance ennemie, les travaux furent interrompus. Les Allemands reprirent l'idée et poursuivirent en 1944 les aménagements pour créer un atelier de réparations. Mais ils quittèrent l'endroit dès le débarquement des Alliés en Provence le 15 août, en abandonnant sur place 8 fuselages de Junker 88.

En juillet 1972, Pour démontrer les capacités du Morane Rallye, le pilote Georges Bonnet réussit à 2 reprises l'atterrissage et le décollage sur les 270 mètres de zone bétonnée disponibles. Il réitéra plus tard l'exploit pour le tournage du feuilleton télévisé « Le passe montagne », l'avion étant maquillé aux couleurs allemandes.

Pour évoquer cet évènement, une réplique de l'avion, construite par un club de bénévoles, était autrefois exposée à l'entrée de la grotte.



Le livre intitulé *TANGO ROMEO BRAVO !* en référence à l'immatriculation de l'avion, raconte cette anecdote de l'histoire locale.



LA DÉPÊCHE

mercredi 19 février 2025, Saint Gabin



Georges Bonnet, redécollant de la grotte de Bédailhac à bord du "tango roméo bravo", le 1er juillet 1972. Photo D.R. / DDM

C'était en juin 1959. Il y a pile 50 ans. Les cartes aériennes n'avaient pas encore pris ce profil d'espaces barbelés d'interdictions qu'on leur connaît désormais. Le ciel français appartenait encore à tout le monde. Le rêve d'y pouvoir naviguer librement un jour pour pas trop cher, aussi. Ce faisant, apprendre à piloter un avion restait donc un but accessible au plus grand nombre. Et l'aviation populaire, une réalité. La voiture avait eu la 2CV, la 4L... Il était donc l'heure pour Morane-Saulnier de révolutionner l'avion de la même façon. Entre les mains du pilote d'essais Jean Cliquet, le Rallye décollait pour son premier vol.

