Les Ailes Historiques du Rhin

Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin….

Année 2018

Printemps

Editorial

Après une édition Evaday particulièrement réussie, avec un superbe plateau concocté par l'aéroport d'Entzheim et une belle affluence sur notre stand « Pou du Ciel », il est temps de mettre les gaz au hangar et de s'attaquer au cœur du problème. Cette fois-ci, ce sera la bonne, foi d'Ailes historiques … Je veux parler bien sûr de la mise en croix du Dewoitine ! Nous avons la motivation, une saison devant nous, les outils et la méthode. Pour les Journées du Patrimoine, l'avion sera sur roues et dehors s'il fait beau, qu'on se le dise ! Tout cela avec notre présence ici où là au fil de la saison, pas de quoi s'ennuyer donc aux Ailes historiques !

Bonne saison aéronautique et bons vols à tous…

H. Payre

EVADAY 2018

La sixième édition de la journée "Portes Ouvertes" de l'Aéroport de Strasbourg s'est déroulée le dimanche 25 mars, et comme pour les précédentes éditions, les "Ailes" étaient présentes. Cette année l'équipe de l'Aéroport nous avait réservé un superbe espace dans l'aérogare, nous permettant d'exposer notre "Pou du Ciel" sur une estrade et d'avoir à disposition un stand "grande-largeur" pour présenter à la fois l'association et y installer la boutique. Bref que du bonheur !

Symbole de l'aviation populaire des années trente, le "Pou" a été installé la veille au soir, transporté depuis le hangar par une petite équipe des Ailes, simplifiant ainsi le dispositif de mise en place du stand le dimanche matin.

Mise en place du "Pou"

Lever du jour sur le tarmac

Tout était donc en place pour l'ouverture à 9 heures.

Stand des Ailes

Le Pou du Ciel

A nos cotés Marc Hauss, avec son stand MHM, présentait ses modèles réduits (*il suffit de jeter un œil sur les photos pour comprendre la signification du mot "réduit" chez Marc !!*). De superbes machines prêtent à s'envoler, du jet au planeur.

Vue "aérienne"

Stand MHM

Le panel des exposants, très varié, présentait aux visiteurs toutes sortes d'activités liées au tourisme avec les agences de voyage, au transport aérien avec les compagnies aériennes et autres tour-operators, ainsi que des idées de sorties récréatives avec les parcs d'attractions régionaux. Sur place des animations pour les enfants et des jeux-concours étaient également proposés. Tout au long de la journée ce sont des milliers de visiteurs qui ont arpentés l'aérogare.

Autre temps fort d'Evaday, le "tarmac", qui cette année présentait un plateau statique aérien comme nous en rêvions depuis plusieurs années sur la plateforme. Entre les appareils des compagnies aériennes et ceux de l'Armée de l'Air, on pouvait découvrir quelques appareils légendaires. Les avions des clubs et les véhicules de l'Aéroport venant compléter l'ensemble. Le public ne s'y est pas trompé, les pré-réservations en ligne sur le site Evaday pour les visites avaient trouvé preneur en quelques heures dès le premier jour et le 25, le guichet d'inscription mis en place dans l'aérogare était pris d'assaut dès l'ouverture des portes.

Nord 1101

MD 312 Flamant, devant le "A400 M"

La saga Stinson, une histoire de famille et de femmes…

(deuxième épisode)

Par Henri Payre

Nous avions laissé Katherine Stinson à l'automne 1912, munie de sa licence de pilote et de quelques heures de vol, s'en revenant de la région de Chicago à Hot Springs, dans l'Arkansas, le berceau de la famille.

Poursuivant l'inattaquable plan qu'elle s'était fixée – à savoir gagner suffisamment d'argent en faisant des exhibitions aériennes pour financer ses études de musiques - il fallait maintenant, licence de pilote en poche, faire l'acquisition de l'outil de travail qui allait permettre la réalisation de ce projet… à savoir, donc, acheter un avion.

🡐 *Katherine Stinson*

© Collection Jeremy Rowe

L'hiver 1912-1913 chez les Stinson dut être un hiver d'intenses discussions. L'enthousiasme contagieux de Katherine incita Eddie, son frère, à aller étudier la mécanique aéronautique à Chicago et dut commencer à contaminer la sœur cadette Marjorie, comme nous le verrons plus loin. Emma Stinson, maman de tout ce petit monde, n'était pas en reste et, outre une solide confiance dans les qualités de son aînée, ne devait pas manquer non plus de sens des affaires. En avril 1913 en effet, elle et Katherine fondaient en toute simplicité la société Stinson Aviation Company, avec pour objet social rien moins que la « *fabrication, la vente, la location d'avions et toutes activités de négoce associées*. ». Bien peu de telles sociétés existaient alors à l'époque, et il faut donc apprécier la création de cette entreprise à sa juste valeur, au surplus par deux femmes ne disposant en tout et pour tout que d'une seule licence de pilote (1). On mesure là tout l'esprit d'entreprise qui a toujours animé les américains…

Les quelques 3.000$ réunis auprès d'amis et de parents serviraient à acheter l'avion, les revenus de Katherine constitueraient le chiffre d'affaires de la nouvelle société et la maman s'occuperait de la gestion : un montage solide, simple et prometteur

Katherine retourna donc à l'aérodrome de Cicero Field où son instructeur Max Lillie officiait encore pour lui racheter un biplan Wright « B » modifié pour la somme de 2.000$. Katherine, soucieuse de bien prendre en compte son avion et de protéger l'actif de la firme qu'elle venait de fonder, se mit dès le lendemain au travail avec un seau, une brosse et un peu de lessive pour nettoyer l'avion, au grand dam des pilotes masculins présents.

Ceux-ci observèrent le manège avec un peu d'amusement, notant que c'était bien là une préoccupation féminine, mais il n'empêche que Katherine inventait, à sa manière, la visite prévol ! Elle expliqua qu'elle voulait surtout voir l'état de la structure sous les accumulations de saleté et de graisse, même si elle risquait peut-être d'abîmer l'avion en le brossant. De fait, elle devait trouver plusieurs attaches et câbles à changer, de sorte que cette discipline pré-vol fit rapidement école auprès de ses collègues qui s'empressèrent eux aussi de s'enquérir de l'état de leurs machines..

1 En 2013, j'emmenais en vol en Stinson un ami et sa compagne, laquelle descendit de l'avion en s'exclamant « Ça c'est un avion de femme ! ». Je me demande s'il ne faudrait pas retracer l'origine d'une telle réflexion à la création de la société par Emma Stinson et sa fille …

Katherine Stinson, the Flying Schoolgirl ↑

Les temps étant déjà modernes à l'époque, c'est un agent, Bill Pickens, qui s'occupait de gérer les engagements de Katherine et l'apparence de cette frêle jeune fille, qui aux dires de Pickens ne semblait avoir franchi le cap des 16 ans que de quelques jours, lui fit imaginer un slogan : « The Flying Schoolgirl who outflies the men », qualificatif ramené ensuite à « The Flying Schoolgirl », l'écolière volante. C'est sous ce surnom bien vendeur que Katherine réalisa une saison 1913 exceptionnelle pour un début avec des engagements dans le Montana, l'Illinois, l'Arkansas, la Louisiane, etc., déclenchant l'enthousiasme des foules partout où elle se produisait.

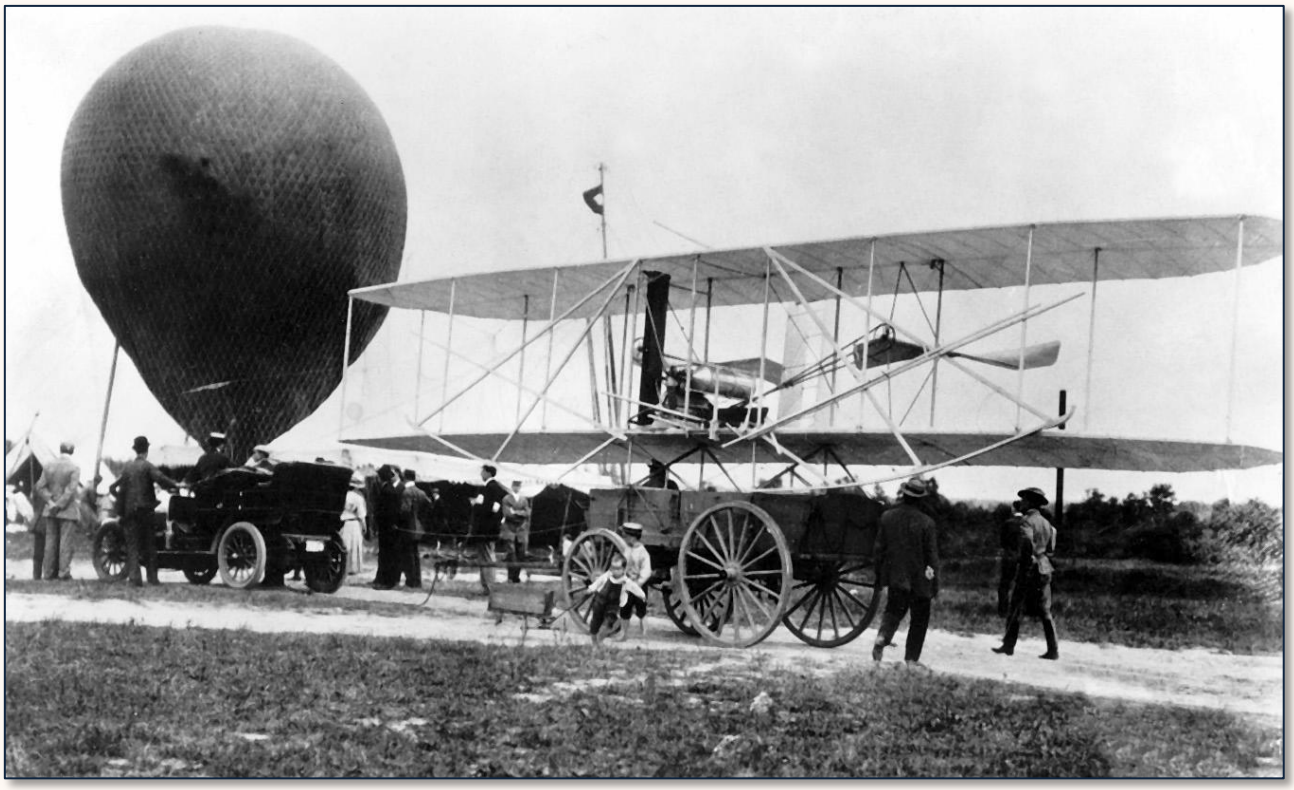
Après un passage de retour à Cicero Field pour réviser l'appareil sur ce terrain qu'elle connaissait bien, elle poursuivit sa tournée dans le Sud du pays à El Paso, Helena de nouveau et New Orleans, puis enfin Beaumont, dans le Texas, après quoi Katherine s'installa pour ses quartiers d'hiver à San Antonio, au Texas (voir carte). Max Lillie s'y était installé, estimant que le climat y était plus favorable que celui de Chicago pour y établir une base. Katherine réussit à convaincre toute sa famille de venir s'installer dans la région. L'aérodrome était installé sur l'emprise militaire du Fort Sam Houston, Lillie ayant pu obtenir des autorités militaires le droit d'utiliser les baraquements à l'époque inutilisés qui s'y trouvaient.

Carte de la tournée de Katherine Stinson en 1913

© Carte googlemaps

Et s'agissant de logistique…

On peut se demander comment les premiers aviateurs pouvaient réaliser de telles tournées avec d'aussi frêles machines. Le programme des exhibitions effectuées par Katherine en 1913 avec son biplan Wright donne le tournis : Montana, Arkansas, Illinois, Ohio… Jolie balade pour un Wright « B »... Et la logistique, alors ? Comment parcourir de telles distances avec tel engin ? En réalité, on faisait autrement. Certes, on tentait bien les premiers « vols sur la campagne » mais cela relevait encore du record à noter dans les tablettes, et dans la vie réelle, eh bien, on démontait l'avion après chaque exhibition, on l'installait dans des caisses en bois qu'on acheminait ensuite par le train. A l'escale suivante, il fallait, avec l'aide du mécanicien attitré du « barnstormer », remonter l'avion avant de voler. Peu de documents photographiques sont disponibles sur la vie quotidienne des barnstormers. Les photographes devaient probablement réserver leurs précieuses plaques aux loopings et autres exploits des aviateurs et bien peu ont songé à documenter la partie plus terre-à-terre et moins spectaculaire de leurs existences. On trouve une photographie d'un Wright B arrivant sur un terrain sur ce qui ressemble à une charrette à bois… (cf. photo). Les années passant, bien sûr, et les moteurs devenant (marginalement) plus fiables, on s'enhardit et on faisait escale sur la route en se posant ici où là près d'une ferme pour demander l'hébergement pour la nuit, en comptant sur la présence naissante de l'automobile pour trouver un peu d'essence et repartir…

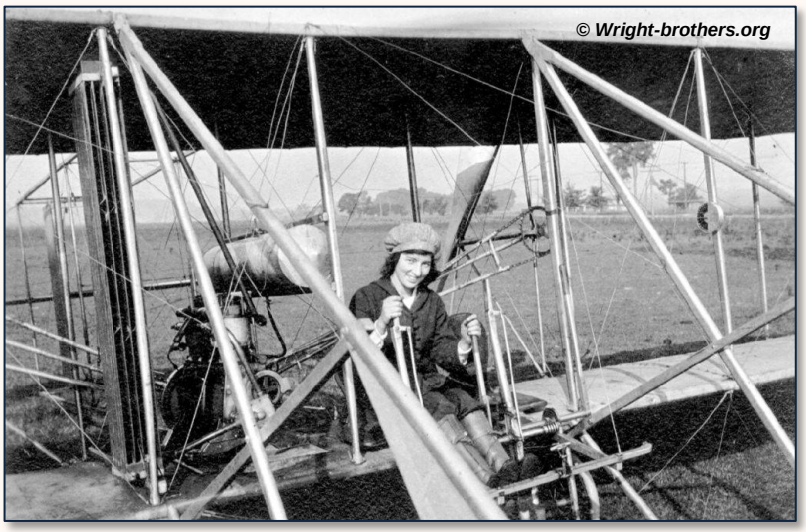


Arrivée sur une charrette d'un Wright B à Fort Myers

En septembre 1913, la tragédie frappait la petite communauté de San Antonio. L'avion de Max Lillie connut une défaillance structurale en vol lors d'une exhibition dans l'Illinois, et Max ne survécut pas au crash. Les démontages et remontages répétés n'étaient sans doute guère propices au maintien de l'intégrité structurale de ces machines faites de bois, de toile et de câbles tendus, et peut-être Max Lillie n'était-il pas aussi pointilleux que Katherine sur la maintenance de sa monture et les visites prévol.... Bien que très secouée par l'accident de son mentor et ami, Katherine se refusa à cesser à voler. Son credo était fondé, précisément, sur le fait d'avoir toute confiance dans la machine dans laquelle elle s'installait. A partir de là, si d'autres pouvaient voler, elle pouvait bien faire de même, et il ne devait pas y avoir de problème.

Non contente de se produire en spectacle, Katherine songeait aussi à l'avenir. A l'occasion de la fête d'automne à laquelle elle avait participé à Helena, dans le Montana, Katherine avait souhaité transporter du courrier aérien afin de pouvoir endosser le prestigieux titre de pilote de courrier aérien. Le chef de la poste locale de Helena obtint rapidement de Washington l'autorisation adéquate et c'est ainsi que Katherine devint la première femme pilote à transporter du courrier aérien, sur la route intitulée 663.002. A la vérité, ce transport postal se limitait à l'embarquement d'un sac de cartes postales que Katherine emmenait de l'autre côté de la colline, à la prochaine sous-station postale, à la verticale de laquelle elle jetait le sac par-dessus bord. Le courrier poursuivait ensuite son chemin, plus modestement, par voie de surface. Nous aurons l'occasion de revenir sur la poste aérienne et l'intéressante contribution que la firme Stinson lui apporta dans une interprétation toute particulière de la célèbre *Pony Express*…

Mais restons à l'été 2014. Les affaires avaient si bien marché pour Katherine que sa sœur cadette, Marjorie, définitivement prise par le virus de l'aviation que lui avait inoculé son aînée, décida qu'il lui fallait elle aussi apprendre à voler. Ayant persuadé son père de l'aider financièrement dans cette entreprise, elle se rendit à Dayton, dans l'Ohio, pour y prendre des leçons. Curieusement en effet, Katherine avait refusé de lui apprendre à voler, estimant que Marjorie risquait de se faire mal. Voulait-elle protéger sa cadette ou bien refusait-elle d'assumer cette responsabilité ? Toujours est-il que Marjorie fut accueillie à Dayton par Orville Wright en personne, qui lui montra les restes de la catapulte imaginée avec son frère pour leurs tout premiers vols et qu'ils avaient utilisée pour le Flyer dans les dunes de Kitty Hawk, en Caroline du Nord.



Marjorie pilote ↑

Après 4 heures et 30 minutes de vol avec son instructeur, Howard Rinehart, Marjorie devint la neuvième femme américaine à recevoir sa licence de pilote. Ce temps de vol peut nous paraître bien court, mais il faut se rappeler que les vols duraient entre deux minutes et vingt minutes, l'instruction en vol étant complétée par l'utilisation au sol de divers dispositifs pour aider l'impétrant à anticiper les réactions en vol – en fait donc, les tout premiers simulateurs de vol ! Munie de sa licence toute fraîche et le concept de mûrissement aux commandes restant encore à inventer à l'époque, elle fit derechef ses débuts de pilote de présentation à Brownwood, au Texas, le 9 octobre, toujours dans un Wright « B », pour le plus grand plaisir du public.

Pendant ce temps, Eddie Stinson, frère cadet de ses deux pilotes de sœurs, commençait lui aussi à être pris par une furieuse envie de voler. Lui aussi s'était vu opposer un refus pour le coup catégorique à sa demande d'apprendre à voler avec Katherine. Cette dernière estimait qu'Eddie était trop irresponsable et impétueux… et par ailleurs trop porté sur la boisson. De sorte qu'Eddie, probablement au fond une vraie bonne pâte de frère cadet, se contentait de servir de mécano pour ses sœurs. « Graisseux de service », c'est noble, c'est bien, c'est très souvent injustement passé sous silence, mais c'est tout de même un peu trop « rampant » ! Ayant tout de même réussi à faire quelques économies, il fit à son tour le voyage de Cicero Field pour y apprendre à voler. Ne réussissant pas à convaincre les pilotes locaux de lui apprendre à voler, il se rendit, lui aussi, à Dayton où il prit ses premières leçons..

Le trio Stinson… ne manque que Jack, encore un peu jeune à l'époque↑

Eddie en costume de lumière
(Notez que la chose mécanique semble épanouir davantage que la chose militaire)

A l'automne 1915, la fratrie se retrouve donc à San Antonio dans le Sud du Texas, sur le site du Fort Sam Houston. Après le décès de Lillie, Katherine avait pu convaincre les autorités locales de laisser les Stinson reprendre les installations vacantes. En 1915 cependant, la révolution mexicaine éclatée en 1910 engendrait accrochage sur accrochage sur la frontière Sud des Etats-Unis et les autorités militaires durent remettre en service les installations du Fort prêtées aux Stinson. Eddie se mit alors en quête d'un nouveau site et identifia à une dizaine de kilomètres dans le sud-ouest un terrain plat et dégagé, idéal pour une installation… C'est ainsi que fut créé l'aérodrome Stinson Field, aujourd'hui Stinson Municipal Airport, qui est encore bien vivant et abrite le Texas Air Museum. Nul doute que ce musée renferme des trésors sur l'histoire des Stinson (2)…

En 1915, si les troubles entre le Mexique et les Etats-Unis occupaient les esprits et les autorités, un autre conflit prenait en Europe une toute autre ampleur géographique et politique. Les Etats-Unis, observant la situation et constatant que l'aviation militaire y prenait de plus en plus d'importance, devaient bien admettre que chez eux, l'aviation militaire ne ressemblait pas à grand-chose et qu'il serait peut-être bon de commencer à former des pilotes. Ce rappel à la réalité s'imposait d'autant plus que le Canada, alors Dominion britannique, s'était engagé dans le conflit européen en même temps que l'Angleterre et devait fournir des pilotes au British Royal Flying Corps. En l'absence d'aviation militaire constituée au Canada, les pilotes canadiens venaient se former dans les écoles de pilotage américaines, plus nombreuses et développées. C'est ainsi que la famille Stinson, avec sa Stinson School of Flying, fut mise à contribution au point qu'en janvier 1916, l'école avait 14 élèves-pilotes, tous canadiens, volant sur quatre avions, avec une gestionnaire (la maman), deux instructeurs, et un mécanicien… Eddie, bien sûr. Un aérodrome, des avions, de la maintenance, une organisation familiale rodée, une image de marque, une clientèle… Pour les Stinson, les choses commençaient à prendre tournure…

Stinson School of Flying

2 Si un lecteur obligeant avait l'occasion de le visiter, il pourrait peut-être y passer le temps nécessaire et nous faire un petit rapport sur la question ?

Deux ans plus tard, avec l'entrée en guerre des Etats-Unis en 1917, Katherine allait s'illustrer de façon aussi splendide qu'inattendue, mais n'anticipons pas… D'autant que tout au long de l'année 1916, elle n'allait pas se contenter d'instruire à San Antonio, comme nous le verrons dans le prochain épisode…

Stinson Municipal Airport, San Antonio

(A suivre…)

Sources bibliographiques :

Katherine Stinson, The Flying Schoolgirl, Debra L. Winegarten, Eakin Press, Austin, Texas.

Katherine Stinson Otero, High Flyer, Neila Skinner Petrick, Pelican, Gretna, Louisiana.

Stinson Aircraft Company, John Bluth, Arcadia Publications, Charleston, South Carolina.

The Stinsons, John Underwood, Heritage Press, Glendale, California.

Communiqué

Après la lecture de ce bulletin :

- Vous qui aimez l'Aviation, son histoire, ces hommes et ces machines qui vous ont tous fait rêver, partagez cette passion avec la communauté des Ailes ! N'hésitez pas à nous faire parvenir un article que nous publierons ici, ou bien une information que vous souhaitez partager, ou encore un avis sur un livre aéronautique que vous avez aimé, etc. aileshistoriquesdurhin@gmail.com

- Si vous disposez de documents (photos, livres, magazines, documents numériques) sur l'histoire de l'aviation en Alsace, vous pouvez aussi contribuer à notre fonds documentaire, contactez nous.

Pour ne pas oublier

Début février, un lecteur de notre bulletin, **M. Jean-Loup Frommer**, nous a fait parvenir un article paru dans le journal Vosges Matin le 1er février. Dans celui-ci nous découvrons l'initiative prise par M. Frommer, avec les élus de la commune de La Bourgonce (*Vosges*), de rendre hommage, le samedi 3 février, à un pilote de la Grande Guerre, le sous-lieutenant Léau, disparu près de ce village il y a cent ans, au retour d'une mission de bombardement sur le Donon. La cérémonie est relatée dans un nouvel article paru le 5 février.

L'occasion pour nous de revenir sur un épisode de la vie d'Henri Léau, avec cet article publié dans le n°126 de l'hebdomadaire "La Vie Aérienne", édition du 10 avril 1919 (*source – la BNF Gallica*).

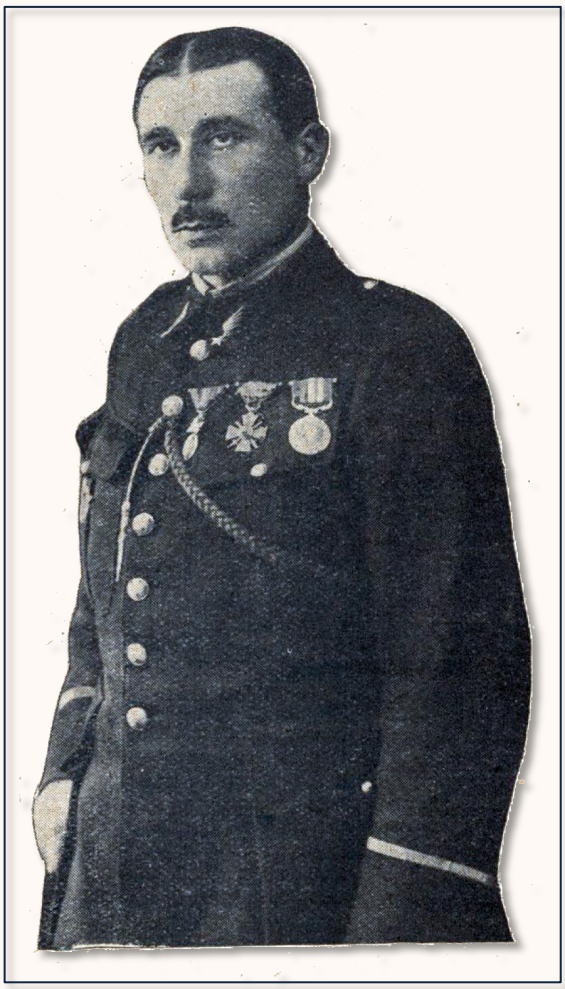
HÉROS DISPARUS

Elle est vraiment émouvante l'histoire de ce fantassin, qui, blessé, perdu au milieu des troupes allemandes, traqué de tous côtés, rejoignit la France à travers mille écueils et, venu dans l'aviation, prodigua son héroïsme jusqu'au jour de sa mort.

Le sous-lieutenant Léau, - il était alors sergent, — a raconté lui-même son étonnante odyssée des premiers mois de la guerre. Parti au front, sur ses instances, il avait reçu le baptême du feu à Sarle-sur-Sambre le 24 août. Cinq jours plus tard, il était blessé, et, lorsqu'il essayait de battre en retraite avec son Corps, se trouvait entouré de tous côtés par les Boches.

Dans le journal où il mentionna au jour le jour les péripéties de son infortune, il écrit :

"*29 août. — Blessé à Macquigny d'une balle à la poitrine. M'effondre dans la tranchée, suffoqué. On crie : en retraite. Parviens à reprendre ma respiration et quitte la tranchée. Reçois une balle dans la main. Sommes cernés: des Boches partout. Convoi allemand passe : me cache dans une école. Le soir, essaie de gagner Seboncourt : on m'a signalé un hôpital : me trompe de chemin, couche dans-les bois.*"



Le sous-lieutenant Henri Léau

Le lendemain, il tente d'obtenir des renseignements sur les troupes françaises qu'il espère toujours rejoindre. Peine perdue. Sa blessure à la poitrine est légère : mais sa main le fait cruellement souffrir. Il arrive, enfin, à l'hôpital de Sohain : on lui extrait sa balle: pendant quinze jours, il est soigné.

Le 17 septembre, il doit prendre la fuite, au moment où les Boches, qui fouillent l'hôpital, vont s'emparer de lui. Sa main n'est pas guérie, mais tout lui paraît préférable à la captivité: Il assemble ses effets, prend ses armes et quitte l'hôpital. 3 Français et 16 Anglais qui s'étaient cachés dans la forêt de Mannevret se joignent à lui. Presque aussitôt, il perd ses camarades. Il les retrouve: ils ont essayé de rejoindre les troupes françaises à Montbrain, mais leur tentative a échoué. La petite troupe se met en marche vers la forêt de Nouvion « avec armes et bagages » et la stupéfaction de la population est sans bornes de voir ces soldats anglais et français apparaître à 15 kilomètres dans les lignes ennemies.

"*Très drôle*", note Léau sur son carnet de route.

Ils arrivent a la forêt et trouvent un refuge dans une hutte de charbonniers. Des habitants leur apportent des vivres chaque jour et les renseignent. Léau pense à ce moment à gagner la Belgique, mais il doit renoncer à son projet. Le 21 septembre, un habitant trahit le secret. Les Boches se mettent à leur recherche: force leur est de se disperser. Léau parvient à s'enfuir. Alors commencent les courses vagabondes, au travers desquelles son indomptable ténacité et sa résolution de ne point tomber aux mains des Boches le soutenaient, encore que, par moments, toute chance de salut lui parût impossible.

"*22 octobre. Je suis pour l'instant en pays ennemi, au milieu des troupes allemandes : il est impossible actuellement de rejoindre les Français, j'espère arriver quand même*". 'Mais, de jour en jour, le péril est plus grand. La méfiance l'environne: il est suspect. Les patrouilles ennemies le traquent sans répit. Décidé à lutter jusqu'au bout, Léau se décide à gagner la Hollande.

"*9 novembre:traqué; impossible rester en France. Essaie gagner Belgique. Si réussis, passerai en Hollande*".

Un habitant lui donne des effets civils, en échange de son uniforme. Léau réussit à passer en Belgique. A Chimay, où il arrive, les pieds en sang, le bourgmestre lui rédige un bulletin attestant qu'il habite la ville. Il va pouvoir se restaurer et se reposer à son aise. Il descend à l'hôtel, mais le lendemain, comme il ouvre sa fenêtre, il aperçoit une patrouille allemande qui marche vers la maison. Il s'échappe et reprend sa course.

Après mille péripéties, le voici enfin à la frontière hollandaise. Il exhibe son bulletin à la sentinelle. Celle-ci le regarde avec méfiance, refuse le passage, et hèle un officier. Pendant ce temps, un homme s'approche de Léau et lui indique à voix basse l'endroit où il pourra tromper la surveillance. Notre héros prend sa course, et à la barbe de deux cyclistes allemands qui se sont élancés derrière lui, passe la frontière.

Peu de temps après, il était rapatrié. Le 26 novembre, il retrouvait le sol de France qu'il n'avait jamais désespéré de revoir, et après avoir passé quarante-huit heures auprès de ses parents, il rejoignit son dépôt. Il demanda aussitôt à entrer dans l'aviation. Tout le destinait à exceller dans une arme dont les dangers avaient irrésistiblement séduit sa bravoure aventureuse.

Les fonctions de mitrailleur qu'il remplit tout d'abord ne le satisfaisaient qu'imparfaitement. Il demanda à piloter et passa sur le front les épreuves du brevet militaire. Ce fut pour lui l'occasion d'accomplir un exploit unique dans les annales de la guerre. Comme il effectuait sur les lignes son premier voyage, il aperçut un avion ennemi, et, novice encore, se mit en tête de l'attaquer. Il poussa résolument sur le Boche, et, parvenu à courte distance, ajusta si bien son tir, qu'en 15 cartouches, il le jeta par terre. L'avion allemand s'écrasa près de la forêt de Gremecey. On pense si le vainqueur fut fêté. Le lendemain, ce dernier se distinguait à nouveau en effectuant un bombardement "particulièrement réussi dans une région très défendue". Il fut cité.

MEDAILLE MILITAIRE

N° 217. — VENDREDI 11 AOUT 1916.

Léau (Henri-Marcel), adjudant à l'escadrille C. 66 : le 22 juin 1916, a exécuté avec succès un raid de plus de 300 kilomètres en territoire ennemi. Au retour, surpris à 10 kilomètres des tranchées par une panne de moteur a foncé au milieu d'un barrage d'avions ennemis et sous une grêle de projectiles, est parvenu à atterrir à quelques centaines de mètres dans nos lignes.

Adjudant Henri-Marcel LÉAU

Né le 2 Août 1885 à Paris. Brevet N° 1891 du 19 Avril 1915, sur Blériot.

(🡐 Attribution de la Médaille Militaire)

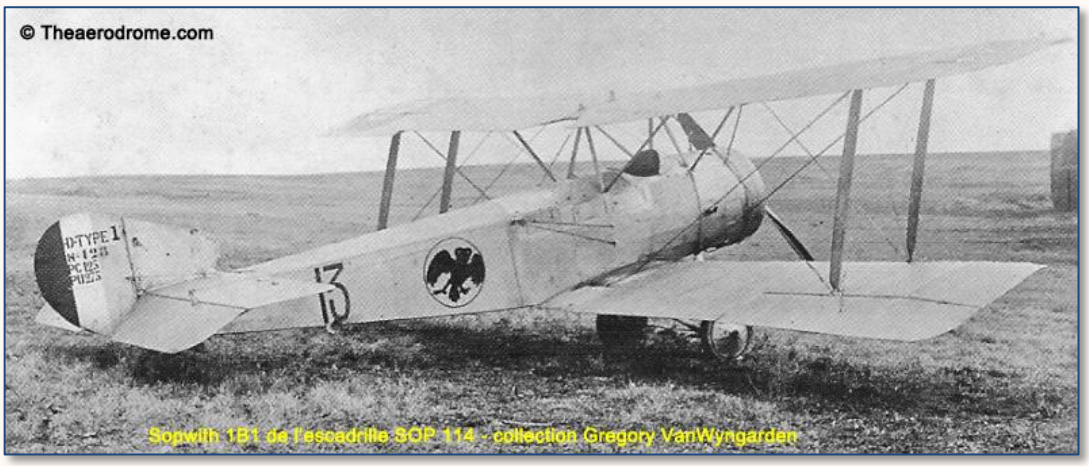
La C. 66 le compte bientôt parmi ses meilleurs pilotes. Il recherchait les missions les plus dures et faisait montre d'une admirable ténacité, à laquelle s'alliait, au moment du danger, un sang-froid, une habileté professionnelle, hors de pair. Une citation qu'il obtint au mois de juin 1916 relate un de ses exploits : "A exécuté le 22 juin avec succès un raid de plus de 300 kilomètres en territoire ennemi. Au retour, surpris à 10 kilomètres des tranchées par une panne de moteur, a foncé au milieu d'un barrage d'avions ennemis et sous une grêle de projectiles est parvenu à atterrir à quelques centaines de mètres dans nos lignes."

Pendant des mois, sa généreuse ardeur se joua ainsi au travers des mille dangers de l'espace où le devoir lui traçait ses voies inflexibles. La mort que brave le combattant a de foudroyants retours. Le 3 février I9I8, le sous-lieutenant Léau ne rentra pas de mission. Il s'était abattu aux environs de Saint-Dié. Sa mort mit l'escadrille en deuil. A tous ceux qui l'aimaient, la consolation de rendre les derniers honneurs à ses restes fut refusée. Véritable héros d'aventures, Léau était disparu en plein mystère: son corps n'avait pu être retrouvé.

MAURICE MÉDORET.

Henri Marcel LÉAU est né le 2 août 1885 à Paris, où son père Ernest est facteur d'orgues. Après avoir été blessé comme fantassin au tout début de la Grande Guerre, il va rejoindre l'aviation, à sa demande, en décembre 1914 et obtient son brevet de pilote le 19 avril 1915 (n°1891) sur Blériot au sein de la C.66. Cette escadrille va avoir la particularité de compter dans ses rangs, trois frères : Henri Marcel, l'ainé, pilote, son frère Ernest-Georges, également pilote et Robert, le mécanicien d'Henri. Dans son article de la Vie Aérienne illustrée, Maurice Médoret attribue à Henri Léau le premier combat au cours duquel un avion ennemi est abattu au-dessus de la forêt de Gremecey, ce même premier combat est néanmoins décrit par son frère Ernest-Georges dans "l'Aventure est en l'air". Mais avec de tels héros dans la même famille, il était difficile à l'époque d'attribuer à l'un ou à l'autre les exploits accomplis, d'autant que le plus souvent seul le nom et le grade étaient mentionnés dans les comptes-rendus militaires. Henri Léau va s'illustrer à de nombreuses reprises à la C.66 puis à la SOP 123, il sera cité trois fois à l'ordre de l'armée, et va recevoir la Médaille Militaire et la Croix de Guerre avec palmes. Le 3 février 1918, 17 appareils Sopwith 1B2 et 5 appareils Sopwith 1B1 de l'escadrille SOP 123, appartenant au 4ème Groupe de Bombardement, décollent du terrain de Luxeuil Les Bains (Haute-Saône), la mission, bombarder la plateforme du Mont Donon dans le Bas-Rhin. Après avoir déversé 1.300 kg de bombes sur l'objectif, les appareils regagnent Luxeuil. Le Sopwith 1B1 du sous-lieutenant Léau, touché vraisemblablement par un tir de la DCA allemande, va s'écraser au bois du haut de la Corne de Lys, près du village de La Bourgonce (Vosges), causant la mort de son pilote.

Sources : divers documents du fonds numérique de la BNF, les sites de : Mémoires des Hommes, de M. Albin Denis et de la FNCV. Remerciements à M. Jean Loup Frommer.



Vu sur le net :

La conquête de l'Air

Proposé par la chaine "Airboyd", le film-documentaire "Conquest Of the Air" revient sur l'histoire de l'aviation et sur ces hommes qui depuis l'Antiquité ont rêvé d'imiter les oiseaux en volant dans les airs. Le film réalisé en 1936 par Zoltan Korda, Alexandre Esway, Donald Taylor, Alexander Shaw, et John Monk Saunders (*réactualisé en 1940*), mélange d'images d'archives et de scènes tournées avec des comédiens.

© Airboyd

Les "E-Fan" d'Airbus sur le site usinenouvelle.com

Après avoir annoncé, en mars 2017, la fin de sa participation au projet d'avion à propulsion électrique "E-Fan" (*Lire l'article*), Airbus annonce, fin novembre, le développement d'un démonstrateur d'avion à propulsion hybride, le "E-Fan X" (*Lire l'article*), premier vol en 2020.

© Airbus

Rafale, de l'assemblage aux premiers essais :

La chaine "France 3 Nouvelle-Aquitaine" a proposé en 2017 un excellent reportage sur le Rafale Dassault. De la chaine d'assemblage de l'appareil à Mérignac, aux tests réalisés au sol, avec pour finir une caméra embarquée lors des essais en vol.

© France 3

Une nouvelle distinction pour un groupe d'exception :

En février dernier, M. André Peyronie, a été décoré de l'Ordre d'Honneur Belarus. A 97 ans, il est le dernier survivant de l'illustre régiment de chasse "Normandie-Niemen".

Participant à la première campagne sur le front de l'Est, il est arrivé en Russie en novembre 1942, il est nommé sergent-chef le 1er mars 1943 et chargé comme mécanicien, entre mars et octobre 1943, de l'entretien de l'appareil du pilote Marcel Lefevre. Le dernier pilote du célèbre "Neu-Neu", Gaël Taburet, nous a quitté en février 2017. Retour sur la grande Histoire de l'aviation française de la Seconde Guerre mondiale avec ce documentaire sur le "Normandie-Niemen" diffusé par France 2 en 2014.

Merci à nos Partenaires :

STRASBOURG AVIATION

STRASBOURG AIR SERVICE

Aéroport Strasbourg

SARL TFU - Transports FABIEN UNGERER
44 rue Maurice CHAUVET
Résidence Le Satem Bat.H Appt 124
34090 MONTPELLIER

Notre "Spécialiste" des opérations difficiles

Nos idées de sortie :

Quelques dates à retenir pour le printemps et le début de l'été (*vous trouverez une liste bien plus complète sur notre site* [Ailes historiques du Rhin](#) *– rubrique Idées de sortie*)

En France :

Et chez nos amis de Kehl – A 5 minutes de Strasbourg – n'oubliez pas les "Kehler Flugtage", du 31 mai au 3 juin 2018 (*meeting aérien les 2 et 3 juin de 14h à 18h40*).