

En ce début d'année 2019, nous avons pu assister à un moment fort, que fut la cérémonie de remise de la grand'croix de l'Ordre national du Mérite au colonel (H) Jean Adias, sur la BA 118 de Mont de Marsan, le 10 janvier, sous un très beau soleil. Nous lui renouvelons toutes nos félicitations pour cette distinction.

Et puis, nous allons nous retrouver bientôt pour notre assemblée générale, qui se tiendra le 29 mars et pour laquelle vous avez reçu les convocations. Nous vous y attendons nombreux, pour évoquer notre exercice 2018, mais aussi pour vous faire part des différentes activités prévues pendant cette année 2019!

Nous vous souhaitons une bonne lecture et espérons vous voir prochainement...

Le Bureau



**Colonel (H) Jean Adias**  
**Cérémonie de Mont de Marsan**  
**Le 10 janvier 2019**

**Pau Wright Aviation**

**Aéroport de Pau-Pyrénées**  
**64230 Uzein**

+33 5 59 98 47 19

e-mail : [pwa.uzein@laposte.net](mailto:pwa.uzein@laposte.net)

site Internet : [www.espace-pau-aviation.fr](http://www.espace-pau-aviation.fr)

## Concorde !

Le 2 mars 1969, il y a 50 ans, Concorde effectuait son premier vol.

D'un point de vue technologique et esthétique, cet avion est une « œuvre d'art ».

Pour de multiples raisons, ce ne fut pas une réussite économique. De nombreux facteurs, qui ont été analysés dans bien des ouvrages, se combinèrent pour qu'Air France et British Airways soient les seules compagnies à l'exploiter en service commercial.

Sans doute ce superbe avion tournait-il le dos au transport aérien de masse qui s'annonçait, avec le Boeing 747, qui volait pour la première fois en février 1969 et l'Airbus A 300, qui prenait son essor en 1972... mais on ne pouvait faire plus grand, avec les connaissances de l'époque.

Resté le seul avion de transport supersonique de l'histoire et sans doute pour longtemps, il aura permis à toute une génération d'ingénieurs d'ouvrir la voie aux techniques actuelles:

- Commandes de vol électriques, contrôle

électronique des moteurs, pilote automatique de gestion du vol, freinage carbone et système antidérapant, moteurs à haute performance...

avec près de 20 ans d'avance, ont été développées et mises en service des techniques qui sont aujourd'hui appliquées sur tous les avions modernes. Le développement remarquable de la famille Airbus a largement bénéficié de l'expérience acquise avec Concorde.

Enfin, quand on a eu le bonheur de voyager entre Paris et New-York sur cet avion légendaire, comment ne pas se rappeler son dos plaqué sur le siège, lors de l'accélération au décollage, le passage de Mach 2 sans un frémissement, le personnel de bord qui vous demande de bien vouloir prendre rapidement votre (excellent...) repas, car la décélération pour l'atterrissage est proche et par-dessus tout, la fraîcheur physique ressentie à l'arrivée, alors que les vols supersoniques étaient aussi fatigants...qu'aujourd'hui !



**Le Chef-d'œuvre.**

Depuis toujours la maîtrise des airs a fait rêver les hommes. Depuis peu, ils ont inventé le vol supersonique. Alliant la puissance à la finesse, Concorde atteint deux fois la vitesse du son et réduit les temps de vol de moitié. L'avion le plus testé, le plus recherché et le plus esthétique de l'histoire, nous en sommes fiers. Notre réseau Concorde s'étend maintenant de Paris à Caracas, Rio de Janeiro et Washington D.C. Air France a mis à votre service le chef-d'œuvre de l'aviation civile.

**AIR FRANCE**  
Le meilleur de la France vers le monde.



Un Concorde, ça se posait un peu partout, notamment lors d'affrètements pour des voyages privés, comme c'est le cas, en août 1995, où l'on voit le F-BVFA à l'aéroport de Biarritz, où il amenait des golfeurs américains tâter les « greens » de la côte basque!



# Une petite histoire de la Défense Aérienne française.

Par Jean Hauviller – Adaptation/illustrations complémentaires: B. Vivier

C'est lors de la Grande guerre que furent prises les premières mesures de défense passive. Il s'agissait alors et surtout de prévenir les populations, notamment en utilisant des moyens acoustiques.



A la fin des années trente, l'apparition du radar est sa mise en service rapide par les anglais va influencer considérablement l'issue de la Bataille d'Angleterre, en permettant à la fois la détection précoce des assaillants et le guidage des chasseurs.



Antennes d'émission/réception de la « Home chain »

En France, c'est en 1945 que la Défense Aérienne du Territoire (DAT) succède au Service de Défense de l'Air ; elle s'installe dans la caserne des Petites Ecuries à Versailles. Le décret du 20 janvier 1945 fixe les attributions

du général commandant la DAT.

Dans ce cadre, un plan de défense aérienne de la métropole et de l'Afrique du Nord est approuvé par l'Etat Major Général Air;



malheureusement, l'Armée de l'Air ne dispose alors d'aucun des matériels nécessaires à sa réalisation.

En 1948, Trois zones de défense aérienne (ZDA) sont subordonnées à la DAT :

- ZDA 901, nord et est de la métropole,
- ZDA 902, côte méditerranéenne et Corse
- ZDA 903, Afrique du Nord

Le bureau des programmes de l'Armée de l'air exprime les besoins à présenter à l'approbation du Parlement :

- 22 stations maîtres radar d'interception mobiles ou semi mobiles,
- 10 stations d'interception autonomes avancées.

Aux termes d'un traité signé à Bruxelles concernant la défense aérienne, l'Angleterre s'engage à remettre à la France six stations mobiles AMES de type 21 comportant des radars 14 (planimétrie) et 13 (altimétrie) ; la livraison de ces matériels s'échelonna jusqu'en 1951.

En 1949, le centre d'opérations de la Zone 901 est installé dans les sous-sols de la caserne des gardes mobiles de la place de la République à Paris ; sous l'appellation de « Paris Contrôle » ou « République », il est organisé comme l'étaient les salles d'opérations de la RAF.

Il fonctionnera ainsi jusqu'à l'ouverture du Centre des Opérations de la Défense Aérienne (CODA) en 1957.

Le plan de défense aérienne du nord et de l'est prévoit l'implantation des radars afin de couvrir le quadrilatère entre la Seine, le Rhin et la frontière franco-belge ; en partant d'une portée théorique de 180 km et leur détection se recoupant des deux tiers, ces stations espacées d'environ 120 km sont donc prévues à Meaux, Troyes, Vittel, Rethel, Doullens et Saint Valery en Caux.

## Une petite histoire de la Défense Aérienne française.

Un tracé géométrique seul a présidé au choix de ces localisations.

Des centres d'instruction sont ouverts pour les contrôleurs d'opérations aériennes :

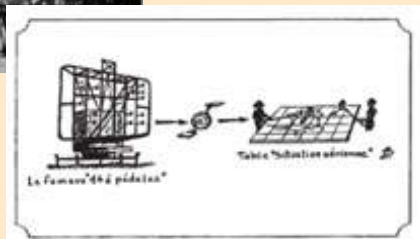
- CICOA 910 à Dijon,
- CICOA 920 à Oran

En 1950 est ouverte au camp de Dôle-Tavaux, o la Station Radar Intérimaire (SRI) 30/921 avec un radar 14 britannique.

Toute la station est montée sur camions ; les postes d'exploitation étaient situés sous l'antenne et tournaient à la même vitesse que celle-ci, l'énergie mécanique étant partiellement fournie par des «pédaleurs» qui font tourner les antennes.



Radar type 14



En 1951, La 5ème Escadre de Chasse, de retour d'Indochine avec ses Vampire est affectée à la DAT et se met en place à Orange. Ces avions fabriqués par de Havilland, sont équipés d'un turboréacteur Goblin et armés de quatre canons de 20mm Hispano.



AMES Type 13 - Fixed Site

Radar  
D'altimétrie  
type 13



En fin d'année, cinq des stations anglaises AMES 21, fournies conformément aux accords, équipent cinq sites de la ZAD 901 : Meaux, Troyes-Barbère, Rethel, Doullens et Saint Valery ; la sixième initialement destinée à Contrexéville restera stockée un certain temps à Villacoublay avant d'être acheminée à Tours pour équiper la SRI en 1953.

## Une petite histoire de la Défense Aérienne française.

Ainsi, par exemple, à Doullens, la Station Maître Radar 12/901 (SMR) commence à fonctionner en septembre, équipée d'un radar AMES type 14 et d'un site 13, exploités avec 2 scopes et 36 hommes. Toute la station est sur remorques ; elle est alimentée par des groupes électrogènes et comporte un centre de triangulation radioélectrique (CTR), tout à fait indispensable pour suppléer au radar souvent défaillant. Les débuts sont difficiles, les groupes notamment sont dépourvus du démarrage automatique et doivent être démarrés à la main chaque matin par six hommes.

A Contrexéville-Auzainvilliers cependant, l'Armée de l'Air a réussi à installer pour novembre, la première station fixe équipée avec des matériels entièrement français. La SMR 32/901 dispose d'un radar à deux couvertures (ER7C) et d'un site (ER7C) de la Société Française de Radioélectricité (SFR) alors que les scopes sont de la Compagnies des Compteurs ; cette station est souterraine et met en œuvre un centre de direction des interceptions (indicatif SIROP) avec trois cabines et un centre de triangulation radio (indicatif PRUNELLE) avec 4 stations de goniométrie.

Enfin, à Servance, la SMR 32/901 station radar de veille éloignée commence à fonctionner ; elle est aussi réalisée avec des matériels exclusivement français. Cette SMR aura une existence éphémère, sa détection ne correspondant pas à ce qu'on en attendait.

En 1952, le Groupe de Chasse de Nuit (GCN) 1/31 équipé de Gloster Météor NF 11 est déployé sur la base de Tours; il prend l'appellation de 30ème Escadre de Chasse de Nuit l'année suivante. Sa mission est la défense aérienne.



**Gloster Meteor NF 11**

Cet avion biplace de chasse de conception anglaise fut le premier chasseur « tout-temps » à équiper une unité de l'Armée de l'Air.

L'organisation de la ZDA 901 est la suivante, le COZ étant à République :

- SDA 10/901 à Saint Valery avec les stations de
  - SMR 11/901 Saint Valéry
  - SMR 12/901 Doullens
- SDA 20/901 à Meaux avec :
  - SMR 21/901 Rethel
  - SMR 22/901 Meaux
- SDA 30/901 à Romilly avec
  - SMR 31/901 Romilly
  - SMR 32/901 Contrexéville
  - SMR 33/901 Servance



Ces SMR sont dotées du même insigne aux couleurs variées, qui symbolise la  
électronique au profit de l'aviation

## Une petite histoire de la Défense Aérienne française.

Au cours des années, l'appellation et la numérotation des stations ont été modifiées plusieurs fois en fonction des aménagements dans l'organisation ; elles se sont aussi dotées d'insignes plus originaux, symbolisant à la fois leur mission et la région d'implantation.

Les chefs de ces SMR, unités nouvelles dans cette Armée de l'Air qui se recrée, sont essentiellement des officiers pilotes ayant durement gagné leurs galons et des décorations prestigieuses au cours de la bataille de France, de celle d'Angleterre, dans la reconquête, voire en Russie. Par leur rayonnement, ils apporteront à la défense aérienne un encadrement dynamique et ouvert à une expérience aussi originale pour eux que pour leurs subordonnés, dont l'adhésion sera spontanée.

En 1953, sur la BA 109, à Tours-Saint Symphorien, ouverture de la SRI 02/901 utilisant une station du type 21 (radars 14 et 13) ; elle met en oeuvre :

- un groupe de contrôle d'interception (indicatif Raki) dont la mission essentielle est de participer à l'entraînement de nuit de la 30ème Escadre de Chasse

- le Centre de Triangulation Radio électrique « Vouvray »

A Orange, la 5ème Escadre est dotée d'un troisième escadron de Vampire.

Par ailleurs, la 12ème Escadre de Chasse, récemment créée, se met en place à Cambrai avec ses Dassault Ouragan. Elle est affectée à la DAT.

L'Ouragan est le premier chasseur opérationnel français d'après guerre et aussi l'enfant du long mariage entre le constructeur Marcel Dassault et l'Armée de l'air; à l'image des chasseurs britanniques, il est équipé d'un turboréacteur Rolls Royce Nene et armé de quatre canons de 20 mm.



Dassault Ouragan 2<sup>ème</sup> EC

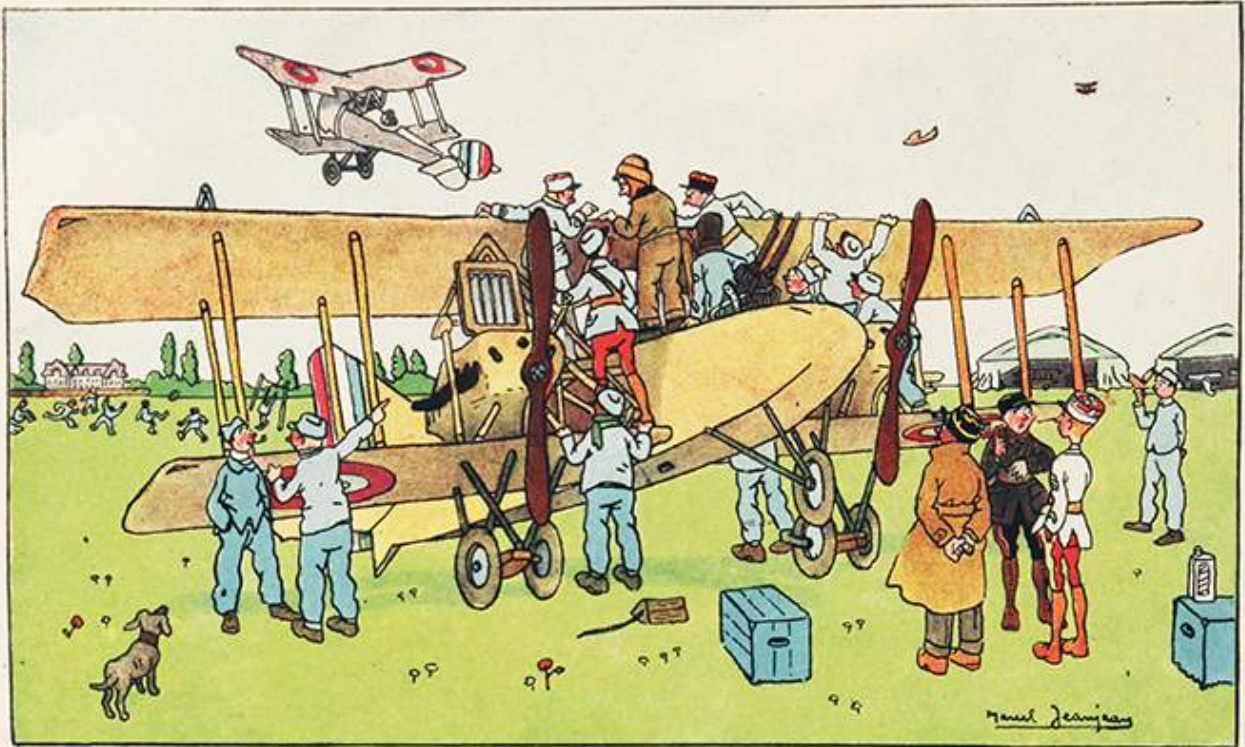
en service de SMR de conception nouvelle à Doullens, Romilly, Meaux, Rethel et Saint Valery ; elles remplacent les stations du type 21.

Toutes les installations techniques, d'exploitation, les cuisines et l'hébergement sont abrités dans l'ouvrage souterrain. En surface, les antennes radar sont parfois déportées à peu de distance ; les centres émission et réception radio VHF sont plus éloignés pour ne pas être brouillés par les radars.

Les émetteurs radar sont de la Société Française de Radio électricité (SFR) - des ER6 dont la puissance de crête n'excède pas 500kw puis des ER7C ; la détection panoramique est élaborée par trois antennes calées à des sites différents afin d'obtenir une couverture basse, une couverture moyenne et une haute.



Dassault Ouragan 4<sup>ème</sup> escadre de chasse



— Y a des balles dans le plan supérieur !!!...



La Voiture légère.