



POINT FIXE N°4

Bulletin édité par l'association « AVIATROGLO » N°4 - OCTOBRE 2009

EDITO

Aviatroglo sur tous les fronts !

Si le premier semestre de l'année 2009 a été entièrement consacré à la préparation de notre grande exposition aux Caves de Bailly, le deuxième semestre aura été marqué par notre participation à plusieurs manifestations locales... Notoriété oblige !

Pierre-Laurent évoquera, ici, ces événements qui permirent de faire connaître notre action et l'histoire du site aéronautique de Cravant, au plus grand nombre, tout en resserrant nos liens avec les différents organisateurs... liens nous ayant entraînés récemment dans une aventure cinématographique pour le plus grand plaisir de l'équipe comme le soulignera Jacky ! Enfin, nous vivons avec Dominique, notre spécialiste du Fw 190, les préparatifs d'un pilote s'équipant pour une mission de reconnaissance.

Le gros chantier de cette fin d'année reste avant tout le lancement de notre site Internet « aviatroglo.fr ». Celui-ci devrait investir la toile prochainement.

Bonne lecture à tous !

Didier Lauret, président d'Aviatroglo

COUP DE COEUR

Hommage à nos Poilus...



11 novembre 1918 – 11 novembre 2008

Retour sur un événement... A notre façon, nous avons commémoré le 90^{ème} anniversaire de l'Armistice, en participant à une exposition sur la guerre 1914-1918 à la bibliothèque de Migennes. Nous avons aussi réussi à nous échapper quelques instants, pour une émouvante cérémonie autour du monument aux morts de la commune de Champlay...

Une année bien remplie !

Un seul objectif nous a mobilisés : réaliser une belle exposition mettant en valeur l'histoire du site aéronautique de Cravant, tout en la resituant dans son contexte plus général du second conflit mondial.

Journée Nationale du Réserviste : 8 mai 2009

Le mois de juin avance à grand pas ! Nous profitons de l'invitation du Délégué militaire départemental, pour nous installer sur la place de l'Arquebuse et annoncer aux Auxerrois le rendez-vous du samedi 6 juin à Bailly !

« Suivez le guide »

Les grandes expositions sont pour nous le moyen d'aller à la rencontre du public, voire de nos fans. Pour prolonger leur visite, nous nous lançons dans la rédaction d'un nouvel ouvrage, complémentaire à celui publié en 2006. Difficile de quantifier avec précision la somme de travail fournie au cours de ces six mois pour aboutir à ce livret de 54 pages ; des centaines de photos sont réalisées à la fois sur le terrain et dans une cuisine transformée en studio de prises de vues. De nombreuses heures sont aussi nécessaires pour mettre en relation textes, photos et documents...

Expo « Les avions sortent de terre »

Après 18 mois de préparation, le grand rendez-vous est arrivé. Nous investissons largement les 500m² de la salle des banquets aux Caves de Bailly, avec nos 65 mannequins et des centaines d'objets chargés d'histoire et de mémoire. Près de 4.000 visiteurs, dont 250 élèves de classes de CM1-CM2 vont ainsi revivre la 2^e Guerre Mondiale à travers l'histoire des carrières de Palotte. Pour fêter le 65^e anniversaire du débarquement en Normandie, nous avons la chance d'accueillir les membres de l'association « Section 44 » et les musiciens de « la Lyre d'Antan »... en tenue US d'époque.



Les visiteurs ont pu admirer le moteur BMW 801 prêté par le Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget

20^e anniversaire des amis du canal du Nivernais

Les 18 et 19 juillet, nous sommes invités à participer au 20^e anniversaire de l'association « Les amis du canal du Nivernais ». La manifestation se déroule au port de Vincelles qui accueille, à cette occasion, 65 péniches venues de toute l'Europe et même de beaucoup plus loin... Dans la salle des fêtes, Aviatroglo présente l'histoire du site aéronautique de Cravant, largement traversé par le canal. Ainsi, de nombreux touristes fluviaux découvrent avec surprise ce que cachait les trous béants qu'ils venaient d'observer depuis leurs embarcations.





Les 10 ans de la CCECY et le Salon du livre de Migennes

Rentrée sympathique à l'ombre de la pisciculture de Prégilbert. Comme les autres associations de Cravant et du canton de Vermenton, nous participons aux 10 ans de la « Communauté des Communes Entre Cure et Yonne », ce dimanche 6 septembre. Au-delà de l'anniversaire, le but de cette journée est de présenter aux nouveaux arrivants les différentes offres culturelles du canton.

Rendez-vous incontournable pour tous les amateurs de littérature et d'histoire locale, le 7e salon du livre de Migennes est l'occasion pour Aviatroglo de présenter son dernier ouvrage sur le site aéronautique de Cravant intitulé « Suivez le guide ».

Aviatroglo et le site aéronautique de Cravant bientôt en ligne !

Encore un nouveau chantier ouvert en 2009 : faire connaître et donner l'envie de venir découvrir l'histoire de Cravant et de ses carrières par le biais d'Internet.

PLC

www.aviatroglo.fr



SILENCE ON TOURNE !

Bataille d'un jour...

Après avoir consacré star de cinéma un rat et même, plus récemment, des cochons d'Inde, le septième art a accueilli en octobre... vos chauves-souris préférées !



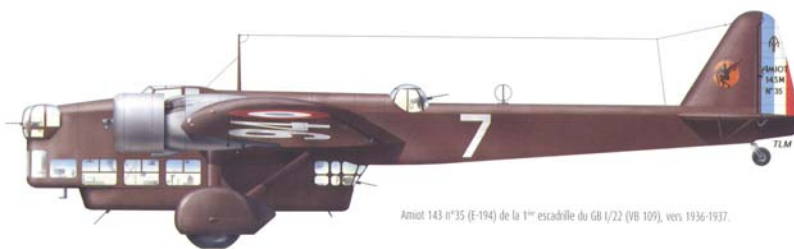
Ce jour-là mon réveil a sonné à 4h30. J'avais oublié que la chauve-souris est un animal nocturne... Heureusement, notre radar à nous, appelé GPS, nous permit de fendre la nuit et le brouillard pour rejoindre le lieu de tournage en Seine-et-Marne presque du premier coup.

Après un accueil fort sympathique des organisateurs autour d'un café de bienvenue, les choses sérieuses commencent. En effet, Aviatroglo s'est rendue ici pour tourner une des séquences « aviation » de la série vidéo d'Olivier Debras « Bataille d'un jour » relatant les combats de mai-juin 1940. Celle-ci évoque la mission suicide du 34^{ème} Groupe de Bombardement qui tenta de s'opposer à la percée allemande dans la région de Sedan le 14 mai 1940.



Nos « acteurs » s'équipent, petite séance photo puis arrive la maquette, une tourelle d'Amiot 143, juchée sur une remorque. Le réalisateur rassemble son monde... *« Ce matin, tournage avec la tourelle avant de l'Amiot, qui sera attaqué par des BF 110 au retour de sa mission ».*

Pour la circonstance, Aviatroglo, qui fait référence en matière d'aviation, a apporté des tenues en toile, en cuir, des parachutes et autres accessoires d'époque. Dominique et Yves, tout de cuir vêtus, prêtent leurs traits aux personnages, criants de vérité, en compagnie d'acteurs locaux. La plupart d'entre eux appartiennent à une association amie, France 40, spécialisée dans la reconstitution historique. Le réalisateur, plutôt sympathique mais sachant bien faire monter la pression, deux cameramen et une équipe technique veillent avec professionnalisme à la prise d'images.



Amiot 143 n°35 (E-194) de la 1^{re} escadille du G6 I/22 (VB 109), vers 1936-1937.

Le bombardier Amiot 143 et sa tourelle avant en action !



Pour chauffer son monde, le réalisateur pratique les prises de vues par petites séquences jusqu'à faire jouer la scène en entier, chaque acteur s'étant mieux imprégné de son rôle et de la situation. Les dialogues deviennent vigoureux, l'action de plus en plus réaliste, surtout après le passage d'un acteur professionnel qui donne le ton. Dominique, notre star du moment, se prend rapidement pour le commandant de bord qui doit tout faire, les dialogues fusent, le regard se durcit. Il faudra le voir par la suite en mitrailleur de tourelle dorsale... Même derrière mon appareil photo, j'ai failli avoir peur qu'il me tire dessus !

Pause casse-croûte où chacun confronte ses impressions autour d'un apéro réparateur puis d'une barbecue, le Brie de Meaux venant à son heure comme chez nous le Chablis.



« Allez, au boulot ! Cette après-midi, on tourne les scènes au sol avec nos vaillants aviateurs sur le terrain ». Pilotes de chasse en combinaison, équipages d'Amiot en tenue de toile ou de cuir discutent et se détendent en compagnie des personnels de base et des mécanos. *« Oh, méfiez-vous les gars, le Colon arrive (Didier notre président, forcément), il fait une sale gueule ! »*

« Messieurs, l'heure est grave, il va falloir aller au casse-pipe... ». La scène est dure, les dialogues vifs, il faut s'y prendre à plusieurs reprises... mais réalisateur et cameramen sont satisfaits, c'est dans la boîte... scène suivante !

L'équipe pyrotechnique a installé des artifices pour simuler les impacts de tirs des avions à croix noires qui vont faire un passage en rase-mottes au-dessus de nos têtes. Répétitions de l'attaque où chacun cherche à se mettre à l'abri, en veillant bien sûr à rester dans le champ des caméras.

« Silence...Moteur...Action ! »... « Des avions boches ! ». Tout le monde se disperse, renversant le matériel au passage, course effrénée, cris et explosions s'enchaînent... Ça y est, la séquence est terminée.



Chacun se déséquipe, échange ses impressions, trie son matériel... Il est déjà 18 heures et il faut penser au retour. Les chauves-souris doivent regagner leur grotte !

Voilà une journée bien remplie, tout à fait inhabituelle pour Aviatroglo. Nos tenues fragiles de par leur âge, habituées à rester statiques sur des mannequins ont repris vie et apporté une part d'authenticité au tournage. Associé au savoir-faire de France 40, en matière d'histoire vivante, l'échange s'est révélé enrichissant pour tous. Une expérience à renouveler, ça c'est certain.

JG

LE FOCKE WULF 190 DE A à Z

Entre ciel et mer, le pilote du Focke Wulf 190 a besoin de confiance pour mener à bien sa mission

L'équipement de vol

Bien camouflé en lisière du terrain d'aviation, un Focke Wulf 190 attend son prochain départ. A l'aube, le poste de commandement avertit le pilote qu'il est désigné pour remplir une mission de reconnaissance au-dessus de la Manche. Nous sommes en 1944 et l'expérience des premières années de guerre a permis d'améliorer l'équipement de vol des groupes de chasse. De ce fait, le pilote a besoin d'un peu plus de temps pour revêtir cet équipement particulièrement bien adapté.

Il commence par enfiler les bottes à fermetures Eclair dont l'intérieur est fourré d'agneau. Ensuite, le pantalon est ajusté ; celui-ci a été spécialement conçu pendant la Bataille d'Angleterre. Il permet aux pilotes de ranger et d'utiliser très rapidement les différents accessoires.



Ce pantalon surnommé « Channel », renferme tout le nécessaire de secours en cas de chute en mer. Le pilote s'applique alors à placer dans les poches, prévues à cet effet, les objets de survie :

- couteau à lame rétractable réservé au personnel navigant de la Luftwaffe ;
- carte plastifiée et disque de calcul (compas de navigation) très utile en cas de panne radio ;
- sachets de colorant, destinés à teindre la surface de l'eau (placés dans les poches latérales du pantalon). D'une couleur vive, ce produit se répandra tout autour de l'aviateur en détresse, facilitant ainsi son sauvetage ;
- fumigènes prévus pour fonctionner dans l'eau. Ceux-ci

dégageront un panache de fumée brun-jaunâtre, bien visible, qui signalera la présence du pilote à l'hydravion venu lui porter secours, généralement un Dornier 24 ;

- pistolet lance-fusées muni de cartouches de signalisation rouges et blanches (placé dans une poche spécifique sur la cuisse droite). Les cartouches sont montées sur une bandoulière en toile attachée au-dessus du mollet ;

- mât télescopique servant à improviser une voile de fortune (dans une poche au bas de la jambière).

Ensuite, le pilote se glisse dans son blouson et introduit dans les poches extérieures les pansements individuels et la boîte de ration de survie contenant du chocolat en poudre.

Il ajuste le ceinturon et l'étui du pistolet réglementaire (arme qui peut lui être d'un grand secours en cas de saut en parachute en territoire ennemi), puis fixe sa montre chrono au poignet gauche et la boussole sur la manche droite.

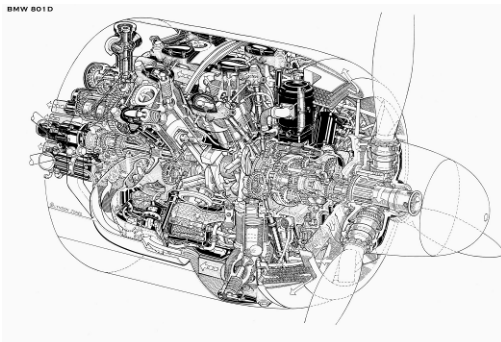
Il termine en enfilant le gilet de sauvetage gonflable auquel sont accrochés un sifflet et un miroir de signalisation... c'est le moment de vérifier que la mini-cartouche d'air comprimé est bien plombée !

A ce stade de l'équipement, le parachute est endossé avec toutes les sangles présentées vers l'avant pour être fixées sur la boucle à fermeture dite automatique (un quart de tour suffit pour que le pilote se trouve libéré). L'étui en toile renfermant le canot de sauvetage est placé sous le parachute. Il est maintenu par une ceinture et des bretelles, le robinet de la bouteille d'air comprimé toujours à portée de la main. En l'actionnant, le canot se gonfle instantanément et dégrafe l'étui.

Maintenant, le casque de radiophonie est positionné, il contient les écouteurs TSF et le laryngophone qui est lui-même ajusté autour du cou au niveau des cordes vocales. Enfin, masque à oxygène en position d'attente, notre pilote chausse ses lunettes qui le protégeront de jour contre l'éclat du soleil et de nuit contre celui des projecteurs.

La logistique au service du pilote

Entre ciel et mer, la confiance entre le pilote et sa base est permanente. La fraternité d'armes ne s'arrête pas qu'aux pilotes, elle s'étend à tous les hommes qui, avant le départ, pendant le raid et après l'engagement, veillent par un travail acharné à assurer aux pilotes le maximum de sécurité.



Tout part du poste de commandement. La distribution des ordres, les préparatifs dans la salle des cartes, les informations données par l'officier de radiotélégraphie et de navigation, l'activité des stations météorologiques et radiotélégraphiques ainsi que le travail de la compagnie de services de l'aérodrome. L'ensemble de ces actions crée les conditions indispensables à la réussite de la mission. Le pilote doit avoir l'absolue certitude que les mécaniciens d'armement ont entretenu les mitrailleuses et canons de telle sorte qu'ils soient à tout moment en parfait état de fonctionnement. De même, il doit pouvoir se reposer entièrement sur les informations météorologiques reçues ainsi que sur le comportement irréprochable de l'avion tout entier et plus particulièrement de son moteur BMW 801. Cela s'applique dans la même mesure au matériel radiophonique et aux services de sécurité en mer en cas de sauvetage par navire garde-côte ou par hydravion.

Toutes ces conditions réunies permettent au pilote de décoller, tout à fait serein, pour une heure et quarante cinq minutes de vol, autonomie du Focke Wulf 190 sans réservoir supplémentaire.