

L'HISTOIRE DE L'AÉRONAUTIQUE FRANÇAISE EN CALIFORNIE



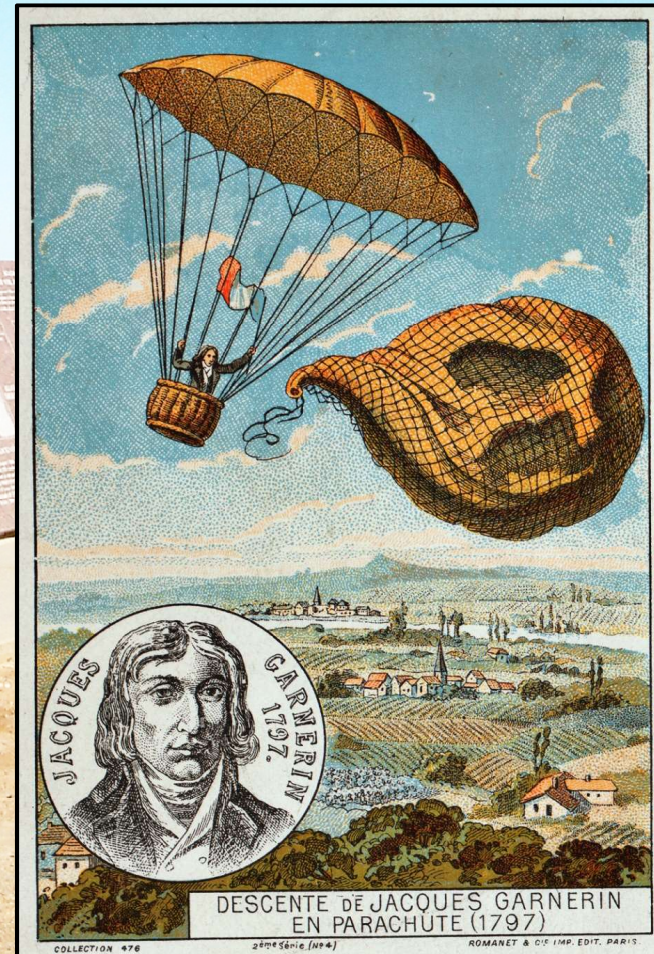
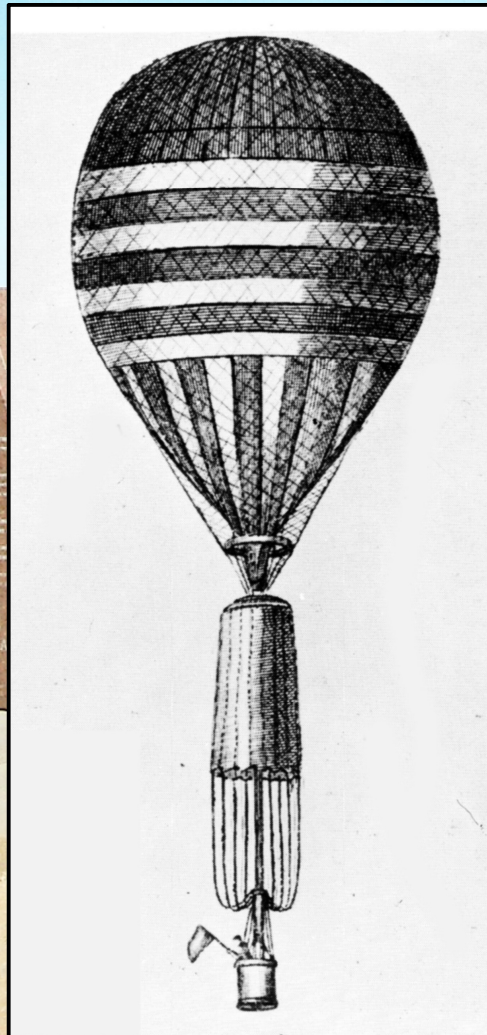
C'est l'histoire d'un mur aux Etats-Unis proche de la frontière mexicaine



L'HISTOIRE COMMENCE LE 22 OCTOBRE 1797



André Jacques Garnerin réalise le premier saut en parachute sur le site du Parc Monceau à Paris.



1744

HISTOIRE DE L'AERONAUTIQUE FRANÇAISE

EN 1797, JACQUES GARNERIN REALISE LE PREMIER SAUT EN PARACHUTE SUR LE SITE DU PARC MONCEAU A PARIS.

- Récit de l'événement par l'astronome Jérôme Lalande
- « *Le 1^{er} Brumaire an 6 (22 octobre 1797) à 5h28 du soir, le citoyen Garnerin s'éleva à ballon perdu au Parc de Monceau, un morne silence régnait dans l'assemblée, l'intérêt et l'inquiétude étaient peints sur les visages. Lorsqu'il eut dépassé la hauteur de 350 toises, il coupa la corde qui joignait son parachute et son char avec l'aérostat ; ce dernier fit explosion et le parachute sous lequel le citoyen Garnerin était placé descendit très rapidement, il prit un mouvement d'oscillation si effrayant qu'un cri d'épouvante échappa aux spectateurs et des femmes sensibles se trouvèrent mal. Cependant le citoyen Garnerin descendit dans la plaine de Monceau, il monta à cheval sur le champ et revint au Parc de Monceau au milieu d'une foule immense qui marquait son admiration pour le talent et le courage de ce jeune aéronaute. En effet, le citoyen Garnerin est le premier qui ait osé entreprendre cette expérience hasardeuse, il en avait conçu le projet dans les prisons de Bude en Hongrie, où il fut longtemps prisonnier d'état à la suite du sanglant combat de Marchienne en 1793. J'allais annoncer ce succès à l'Institut National qui était assemblé et l'on m'entendit avec un extrême intérêt. »*

Brevet d'Invention

établi par la Loi du 7 Janvier 1791.

Garnerin *Val Garnerin,*
Parachutiste. *Egalité, Justeur.*



CERTIFICAT de demande d'un BREVET D'INVENTION,
délivré, en vertu de l'Arrêté des Consuls, du 5 Vendémiaire an 9,
au Citoyen Madame Jeanne Labrosse, femme Garnerin,
domicilié à Paris. département de la Seine,

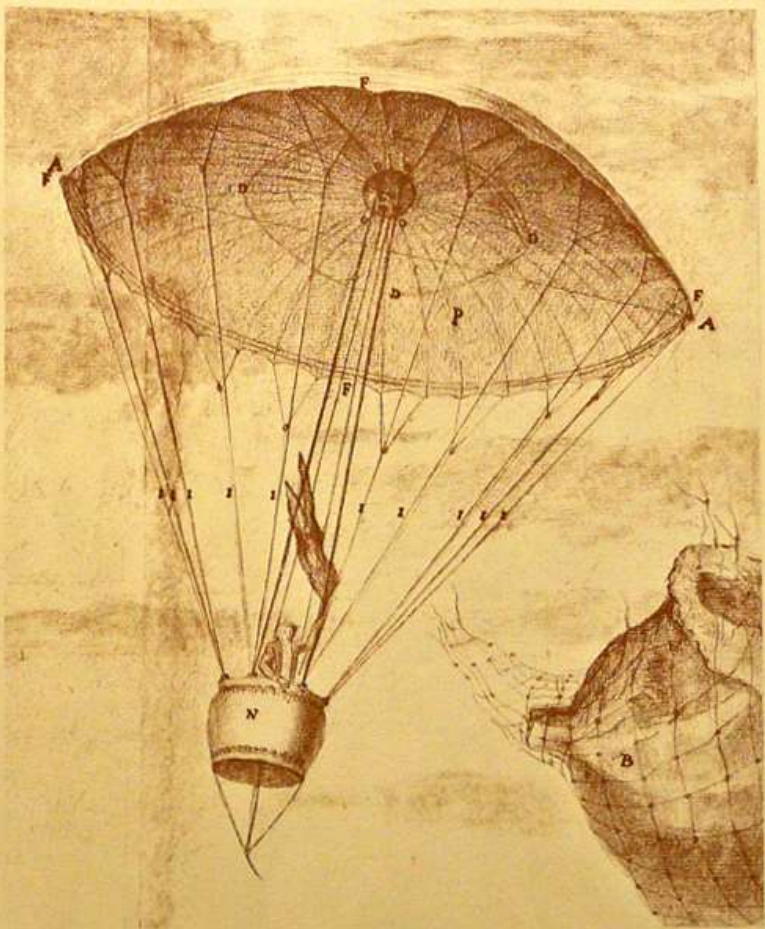
Le Ministre de l'Intérieur

Vu la Pétition présentée par Madame Jeanne Garnerin
Labrosse, femme Garnerin, femme de premier, et de son
meuble, par laquelle elle expose que son mari a inventé, pour des
usages militaires, une machine nouvelle et découverte en
tout genre d'industrie, et en conséquence, pour le terme de cinq
années, un Brevet d'Invention pour la machine nommée Parachute
nommée dont le 3^e Davis, au dit mari a déclaré que son mari est
l'auteur, ainsi qu'il résulte des procès déposés au Secrétariat de la
Préfecture du Département de la Seine, le Dix-neuf Vendémiaire
Vu le mémoire descriptif de cette machine, ensemble une
planche de dessin gravé, de laquelle mémoire et dessin résulte
la teneur et le sens. (P. B)

Le Ministre de l'Intérieur conformément à l'arrêté des
Consuls, du cinq Vendémiaire an 9, accordé à Madame Jeanne
Garnerin Labrosse, femme Garnerin, femme de premier, un certificat
de la demande qu'elle a faite pour son mari, d'un Brevet d'Invention
pour cinq années, de la machine nommée Parachute, en vertu
d'arrêté; Le Brevet sera, aux termes de la loi du 25 Mars 1791,
promulgué dans les trois mois, par la voie de l'insertion au
Bulletin des lois

Paris le vingt-cinq Brumaire an Neuf

Le Ministre de l'Intérieur



EXPERIENCE DU PARACHUTE

Le Citoyen... (text describing the experiment details)



... (text describing the experiment results)

Mémoire descriptif de l'expérience faite par le Citoyen Garnerin.

Le parachute dont je me suis servi pour l'expérience... (introductory text)

- P Parachute (le par) dont il est à un dessous de
un tiers environ, par un anneau de fer, de
quatre ou de quatre et demi.
 - M Manteau de la queue de la queue de la queue.
 - C Côté de parachute, ou bien à un dessous de
un tiers environ de la queue de la queue.
 - O Odeur qui se fait à l'ouverture de la queue de
parachute.
 - I Intérieur de la queue de la queue de la queue
pour l'ouverture de la queue de la queue.
 - F Confiance de parachute, ou bien à un dessous
de la queue de la queue de la queue.
 - A Parachute, ou bien à un dessous de la queue
de la queue de la queue de la queue.
 - D Doute de la queue de la queue de la queue
de la queue de la queue de la queue.
 - B Le ballon de la queue de la queue de la queue
de la queue de la queue de la queue.
- fais à Paris le 25 Mars 1791
Jeanne Garnerin



1997, le bicentenaire

L'événement est retenu par la délégation aux commémorations nationales

Sont prévus :

- Des sauts en parachute sur le Champ de Mars
- La pose d'une plaque Parc Monceau
- Un colloque sur le parachutisme organisé par le Service historique de l'Armée de l'air auquel est invité Jacques-André Istel



Jacques-André Istel

- ❑ Jacques-André Istel est né en France en 1929.
- ❑ Sa famille décide de partir aux USA début 1940.
- ❑ Etudiant à Princeton
- ❑ Il s'engage dans les Marines vers la fin de la Guerre de Corée
- ❑ Avant de partir, il acquiert, à bas prix, les terrains où il vit aujourd'hui.
- ❑ Séduit par le parachutisme, il vient en France pour s'initier à la chute libre.
- ❑ Pionnier du parachutisme sportif américain.
- ❑ Il fait carrière dans le parachutisme
- ❑ A sa retraite, il fonde Felicity et se consacre à l'édification de ces monuments.

C'est ce couple
dont je fais la
connaissance
lors du
colloque





Los Angeles

CALIFORNIE

ARIZONA

Salton Sea

FELICITY

San Diego

Yuma

MEXIQUE

Vallee du Colorado

100 km

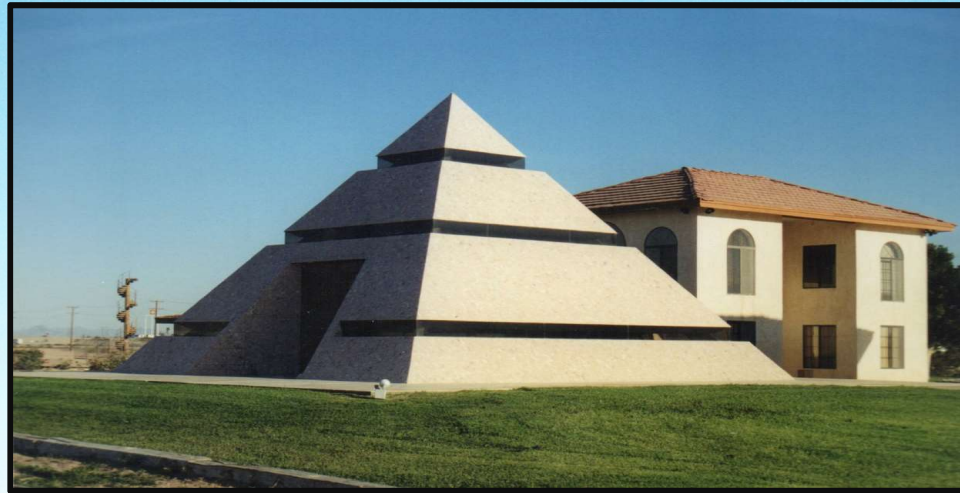
Google earth







Pyramide



Elément de l'escalier original de la Tour Eiffel



Cadran solaire dont le gnomon est le Bras de Dieu, inspiré de la Création d'Adam par Michel-Ange

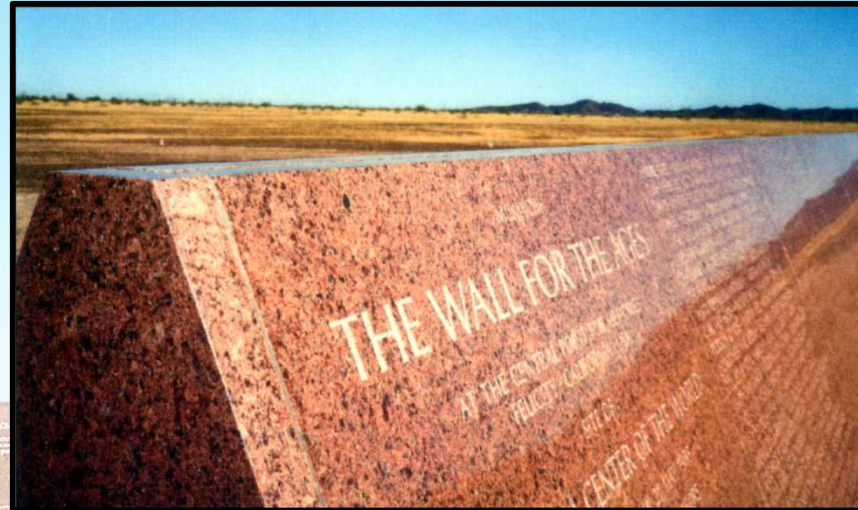
La colline de la prière





LES MURS EXISTANTS

WALL FOR
THE AGES



KOREAN WAR
MEMORIAL



Uniquement du texte




Le projet de l'Aéronautique française

- Pourquoi l'Aéronautique française
- Les grands noms de l'Aéronautique française
- L'idée d'un mur-musée
- La sélection des événements notoires
- Inauguration en 2002

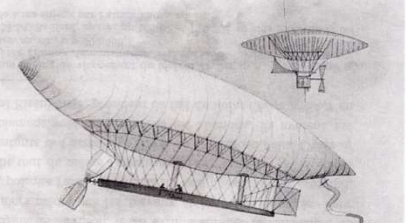


DE L'IMAGE A LA GRAVURE

LE PREMIER DIRIGEABLE
 LE 9 AOÛT 1884, LE DIRIGEABLE « LA FRANCE »
 EFFECTUE A CHALAIS-MEUDON, LE PREMIER CIRCUIT FERMÉ SUR 300 MÈTRES
 PROUVANT AINSI LA MANOEUVRABILITÉ DES BALLONS. UN RAPPORT EST FAIT A
 L'ACADÉMIE DES SCIENCES




CAPITAINE
 ARTHUR KREBS
 1850 - 1935
 DESIGNER AND
 AERONAUT




MOTEUR	8 CV ELECTRIC	MOTOR
LONGUEUR	50,4 METERS	LENGTH
DIAMÈTRE	8,4 METERS	DIAMETER
VOLUME	1864 CU M	VOLUME

**FIRST PROOF THAT
 A BALLOON IS
 DIRIGIBLE**

ON 9 AUGUST 1884 THE DIRIGIBLE "LA FRANCE"
 COMPLETED A PRESET 300 METER CLOSED CIRCUIT
 COURSE AT CHALAIS-MEUDON.
 THE REPORT WAS ACCEPTED BY THE ACADEMY OF
 SCIENCE.




CAPITAINE CHARLES RENARD
 1847 - 1905

Image
 transmise

Réalisation


LE PREMIER DIRIGEABLE
 Le 9 août 1884, le dirigeable "La France" effectuée a
 Chalais - Meudon par Villacoublay, le premier
 circuit fermé sur 7,6 kilomètres prouvant ainsi
 la manoeuvrabilité des ballons. Un rapport est fait a
 l'Académie des Sciences.



CAPITAINE
 CHARLES RENARD
 1847 - 1905
 CONCEPTEUR ET
 AERONAUTE

**FIRST
 DIRIGIBLE**


After many failed
 attempts to steer
 balloons, the
 first proven
 success
 On 9 August 1884
 the dirigible
 "La France"
 completed a preset
 7.6 kilometer closed
 circuit course at
 Chalais - Meudon.
 The report was
 accepted by the
 Academy of
 Science.



MOTEUR	8 CV ELECTRIC	MOTOR
LONGUEUR	50,4 METERS	LENGTH
DIAMÈTRE	8,4 M	DIAMETER
VOLUME	1864 CU M	VOLUME

LA FRANCE

CAPITAINE ARTHUR KREBS
 1850 - 1935
 DESIGNER AND AERONAUT



Le mur de l'Aéronautique française



LES PANNEAUX D'EXTRÉMITÉ

- ▣ Le marquis d'Argenson, un secrétaire d'état visionnaire
- ▣ Charles Baudelaire, une vision d'étoiles

#



Je suis persuadé qu'une des
premières découvertes à faire et réservée
peut-être à notre siècle, c'est de trouver
l'art de voler en l'air.

De cette manière, les hommes voyageront
vite et commodément et même en transportant
des marchandises sur de grands vaisseaux volants.

Il y aura des armées aériennes.

Nos fortifications actuelles deviendront inutiles.
Cependant les artilleurs apprendront à tirer en vol.

Il faudra dans le royaume une nouvelle
charge de secrétaire d'état aux forces aériennes.

Le Marquis d'Argenson
Secrétaire d'Etat 1744

*C'est grâce aux astres non pareils
Qui tout au fond du ciel flamboient
Que mes yeux consumés ne voient
Que des souvenirs de soleils*

Charles Baudelaire





QUELQUES PANNEAUX SIGNIFICATIFS

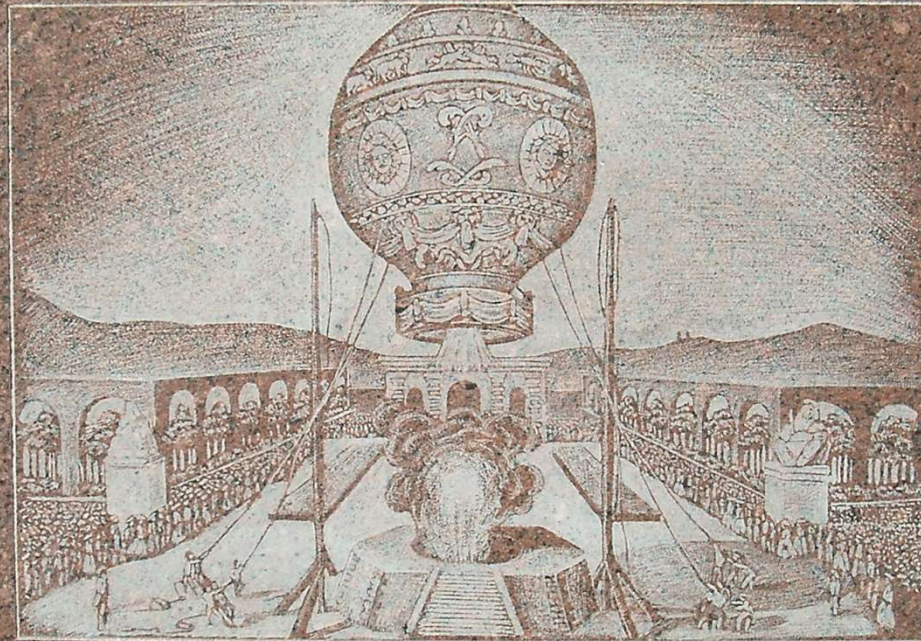


Le 4 juin 1783,
près
d'Annonay,
Les frères
Montgolfier
font s'élever
un ballon de
800 m³ à plus
de 1000
mètres
parcourant
environ 2 km

NAISSANCE DU BALLON 1783

INVENTION DU PLUS LÉGER QUE L'AIR

Le 4 juin 1783, le globe de 800 mètres cubes composé de toile de coton et de papier collé, gonflé à l'air chaud, s'élève à plus de mille mètres d'altitude et parcourt deux kilomètres depuis Vidalon-les-Annonay en Ardèche



LA MONTGOLFIÈRE DE JOSEPH ET ETIENNE MONTGOLFIER

BIRTH OF THE BALLOON 1783

The Montgolfière lighter than air balloon was invented by Joseph and Etienne Montgolfier. On 4 June 1783, their globe of 800 cubic meters made of cotton fabric and glued paper and inflated by hot air, rose to more than 1000 meters and traveled over two kilometers from Vidalon-Les-Annonay, Ardèche

LE PREMIER VOL HUMAIN PARIS LE 21 NOVEMBRE 1783

Au Parc de la Muette, lieu du départ:

"Jamais silence plus profond ne regna sur terre: l'admiration, la terreur et la pitié étaient présentes sur tous les visages; les aéronautes s'éloignaient; et après une attente de deux heures l'on apprit qu'ils étaient encore l'un et l'autre au nombre des vivants."

Dix jours plus tard, le 1er décembre 1783, le physicien Jacques-Alexandre Charles et Marie-Noël Robert réalisèrent le premier vol en ballon gonflé à l'hydrogène qui surpassa rapidement le ballon à air chaud.



FIRST HUMAN FLIGHT
VIEW FROM TERRACE
OF BENJAMIN FRANKLIN

FIRST HUMAN FLIGHT PARIS 21 NOVEMBER 1783



"LA CHARLIÈRE"
THE GAS BALLOON

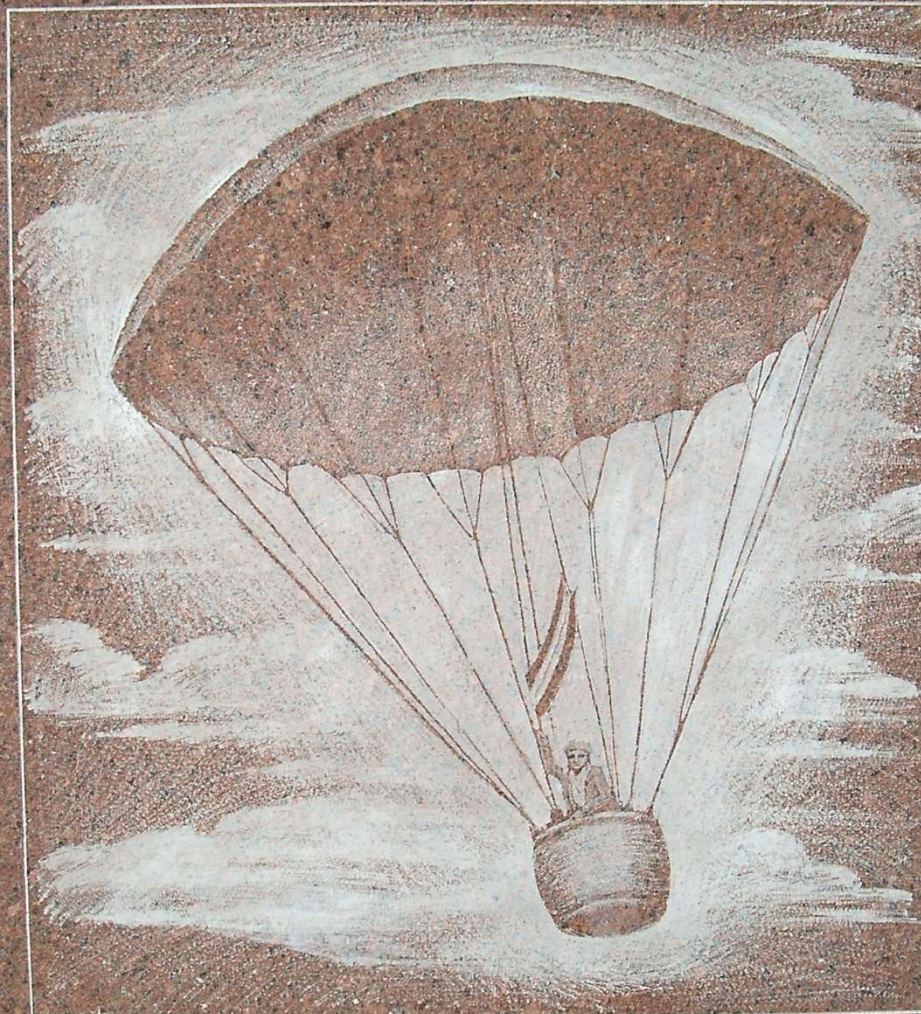
At the Park of La Muette, the departure point:

"Never has such a profound silence reigned on earth: admiration, fright and pity were apparent on all faces. The aeronauts drew further away and, after a wait of two hours, it was learned that both were still among the living."

Ten days later, on 1 December 1783, the physicist Jacques-Alexandre Charles and Marie-Noël Robert made the first flight in a balloon filled with hydrogen. This invention surpassed the hot air balloon.

Jean-François
Pilâtre de Rozier
et le Marquis
d'Arlandes
parcourent 9 km
du Château de la
Muette à la Butte-
aux-Cailles

PREMIERE DESCENTE EN PARACHUTE
LE 22 OCTOBRE 1797 A PARIS



ANDRÉ-JACQUES GARNERIN

FIRST PARACHUTE JUMP
22 OCTOBER 1797 PARIS FRANCE

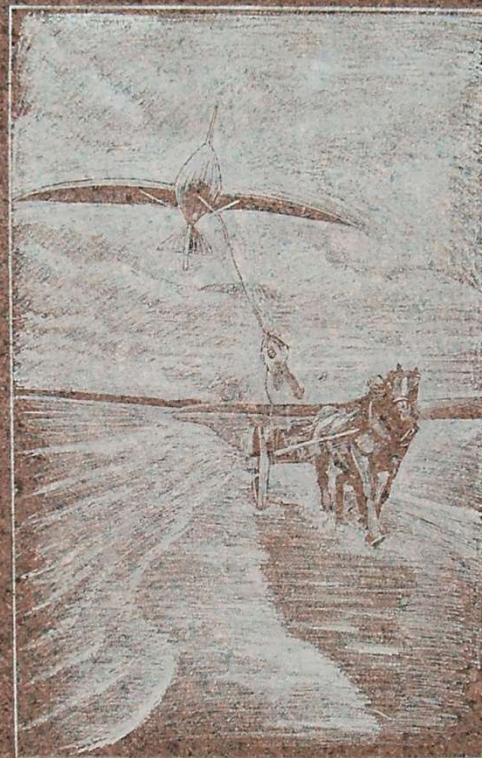


1856 L'ALBATROS, le planeur de LE BRIS



PREMIER VOL D'UN PLUS LOURD QUE L'AIR LE PLANEUR DE LE BRIS 1856

Des témoins virent "l'Albatros" monter à 50 mètres
et planer pendant environ 250 mètres en 1856.



FIRST FLIGHT OF HEAVIER THAN AIR MACHINE THE GLIDER OF LE BRIS 1856

Witnesses saw the "Albatros" climb 50 meters
and glide approximately 250 meters in 1856.
The driver was pulled off the farm cart.

LE PREMIER DIRIGEABLE



Le 9 août 1884, le dirigeable "La France" effectuée à Chalais-Meudon par Villacoublay, le premier circuit fermé sur 7,6 kilomètres prouvant ainsi la manoeuvrabilité des ballons. Un rapport est fait à l'Académie des Sciences.

CAPITAINE
CHARLES RENARD
1847 - 1905
CONCEPTEUR ET
AÉRONAUTE

FIRST DIRIGIBLE

After many failed attempts to steer balloons, the first proven success:

On 9 August 1884 the dirigible "La France" completed a preset 7.6 kilometer closed circuit course at Chalais-Meudon. The report was accepted by the Academy of Science.



LA FRANCE		
MOTEUR	8 CV ELECTRIC	MOTOR
LONGUEUR	50,4 METERS	LENGTH
DIAMÈTRE	8,4 M	DIAMETER
VOLUME	1864 CU M	VOLUME

CAPITAINE ARTHUR KREBS
1850 - 1935
DESIGNER AND AERONAUT



9 août 1884
Les capitaines
Renard et Krebs
réalisent le
premier circuit
fermé

CLEMENT ADER

LE 9 OCTOBRE 1890, POUR LA PREMIERE FOIS,
UN PLUS LOURD QUE L'AIR MOTORISE
S'ARRACHE DU SOL
SUR 50 METRES AU RAS DU GAZON.



NEAR FLIGHT

50 METERS AT "HEIGHT OF THE GRASS"
9 OCTOBER 1890

9 octobre 1890
Clément Ader,
avec un plus
lourd que l'air,
s'arrache du sol



LOUIS BLÉRIOT TRAVERSE LA MANCHE LE 25 JUILLET 1909

La première traversée de la Manche est l'enjeu, depuis 1908, d'un prix de 500 livres offert par le journal Daily Mail. Louis Blériot part le 25 juillet 1909 à 4 heures 35 sur son Blériot XI, moteur Anzani de 25 cv, du lieu-dit Les Baraques. Il se pose 37 minutes plus tard sur le terrain de golf de Douvres.

Jean-Pierre Blanchard avait fait cette traversée en ballon le 7 janvier 1785.

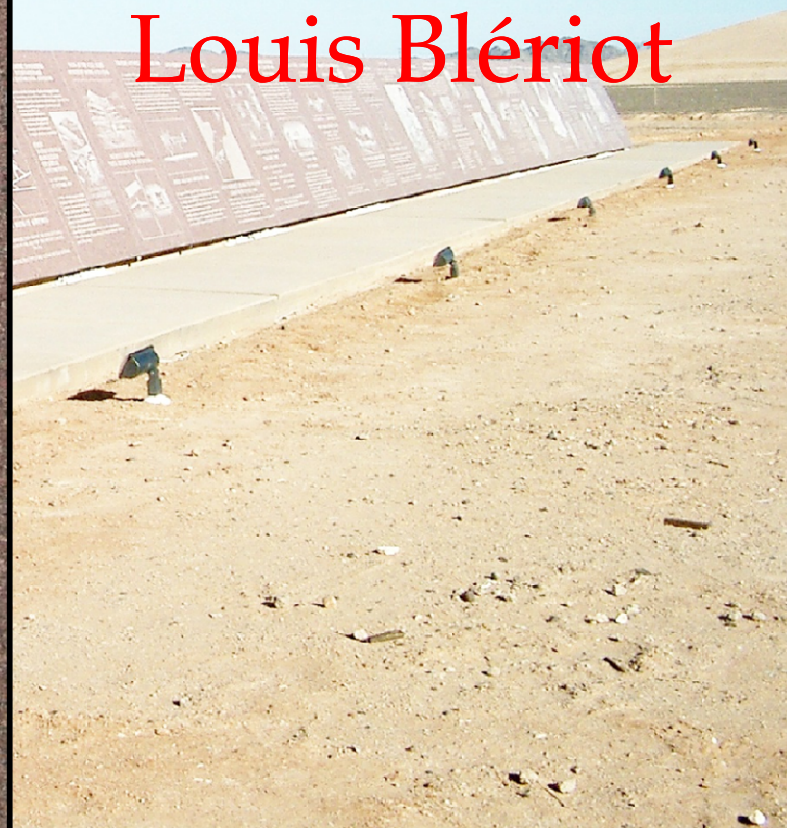


LOUIS BLÉRIOT CROSSES THE ENGLISH CHANNEL ON 25 JULY 1909

In 1908, the Daily Mail of London offered five hundred pounds for the first crossing of the Channel by aircraft. Louis Blériot took off on 25 July 1909 from Les Baraques near Calais at 4:35 p.m. in his Blériot XI, equipped with a 25 cv Anzani engine. He landed on the golf course of Dover 37 minutes later.

Jean-Pierre Blanchard crossed the Channel in a balloon on 7 January 1785.

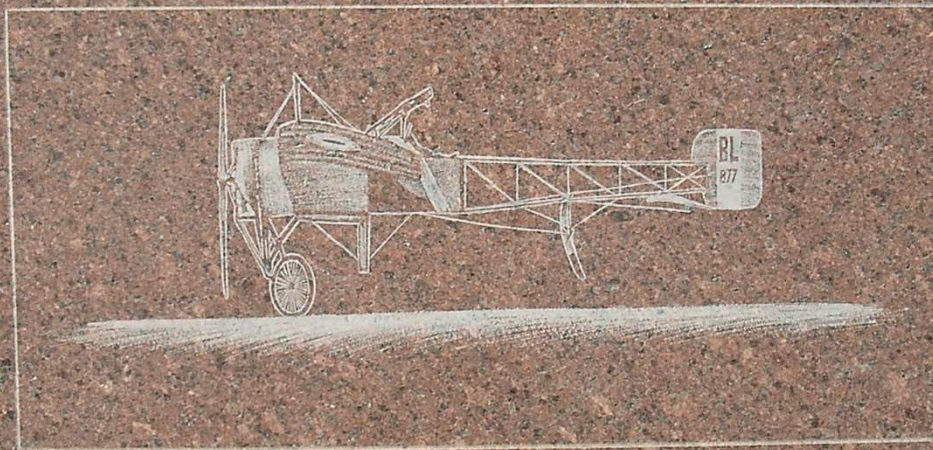
25 juillet 1909
Première
traversée de la
Manche par
Louis Blériot



PREMIERS APPAREILS MILITAIRES 1909

En septembre 1909, le général Pierre Roques fit acheter les cinq premiers avions destinés à l'armée française : deux biplans Farman, deux Wright et un Blériot.

Une année plus tard, en septembre 1910, engagés dans les manœuvres de Picardie, les avions démontrèrent leur réelle efficacité dans le domaine de la reconnaissance. Au cours des manœuvres de 1911, l'idée naquit de constituer des unités dotées d'un même type d'appareil. 1912 vit la création de l'unité de base de l'aviation militaire, l'escadrille. Les appareils militaires français arborèrent officiellement les cocardes aux couleurs nationales dès le 21 novembre 1911.



FIRST MILITARY AIRCRAFT 1909

In September 1909, General Pierre Roques purchased the first five airplanes, all biplanes, for the French Army: two Farman, two Wright and one Blériot. A year later, in September 1910 during maneuvers over Picardie, these planes demonstrated their true worth as reconnaissance aircraft.

In 1912 escadrilles or squadrons of the same type of plane were created. Starting on 21 November 1911, all French military aircraft proudly displayed the insignia of the national colors.

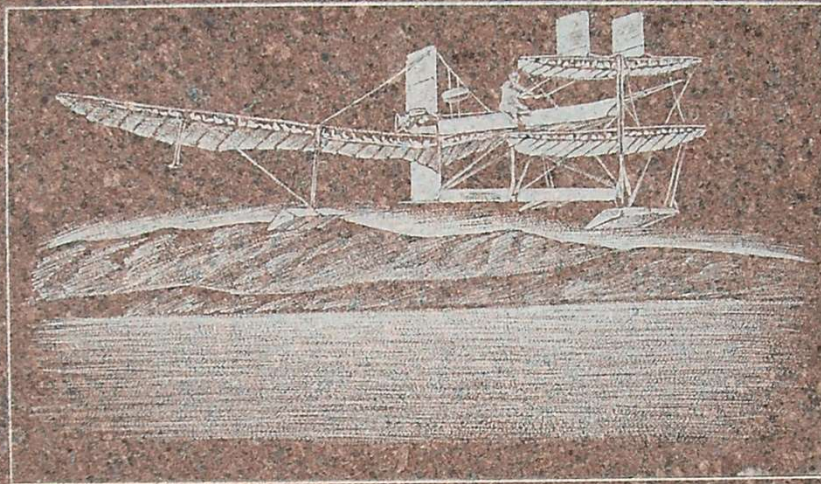
1909 : premiers
appareils militaires
1910 : manœuvres de
Picardie
1911 : apparition des
cocardes
1912 : création des
escadrilles



HYDRAVION FABRE

PREMIER VOL 28 MARS 1910 PAR HENRI FABRE

L'ingénieur Marseillais Henri Fabre construit lui-même son aéroplane à flotteurs et décolle au premier essai sur l'Étang de Berre le 28 mars 1910, jour où il effectue plusieurs vols de courte durée. Dès le lendemain il réalise un vol de 6 kilomètres.



ENVERGURE	14 M	WINGSPAN
LONGUEUR	6 M	LENGTH
POIDS	475 K	WEIGHT
MOTEUR	GNOME OMEGA	ENGINE
	50 CV	

FIRST SUCCESSFUL SEAPLANE FLIGHT
BY HENRI FABRE 28 MARCH 1910

Born 1882, Henri Marie Fabre, an engineer, designed and built his seaplane and, without lessons, flew several short flights on the lake of Berre in the south of France. The next day he flew 6 kilometers.

28 mars 1910
Henri Fabre
décolle avec
son hydravion
de l'Étang de
Berre



ROLAND GARROS 1888-1918

PREMIERE TRAVERSÉE DE LA MÉDITERRANÉE
SAINT RAPHAEL-BIZERTE 13 SEPTEMBRE 1913
EN 7H 53M SUR MORANE-SAULNIER

Pilote, artiste et poète, après son exploit au-dessus de la Méditerranée, Roland Garros expérimenta pendant la Première Guerre mondiale les déflecteurs en acier conçus par Saulnier pour le tir à travers l'hélice. Contraint un jour à l'atterrissage forcé chez l'ennemi, il permit à Fokker d'améliorer le procédé. S'étant évadé, il fut tué plus tard en combat aérien.



ROLAND GARROS 1888-1918

FIRST MEDITERRANEAN CROSSING
ST. RAPHAEL-BIZERTE 13 SEPTEMBER 1913
7H 53M IN A MORANE-SAULNIER

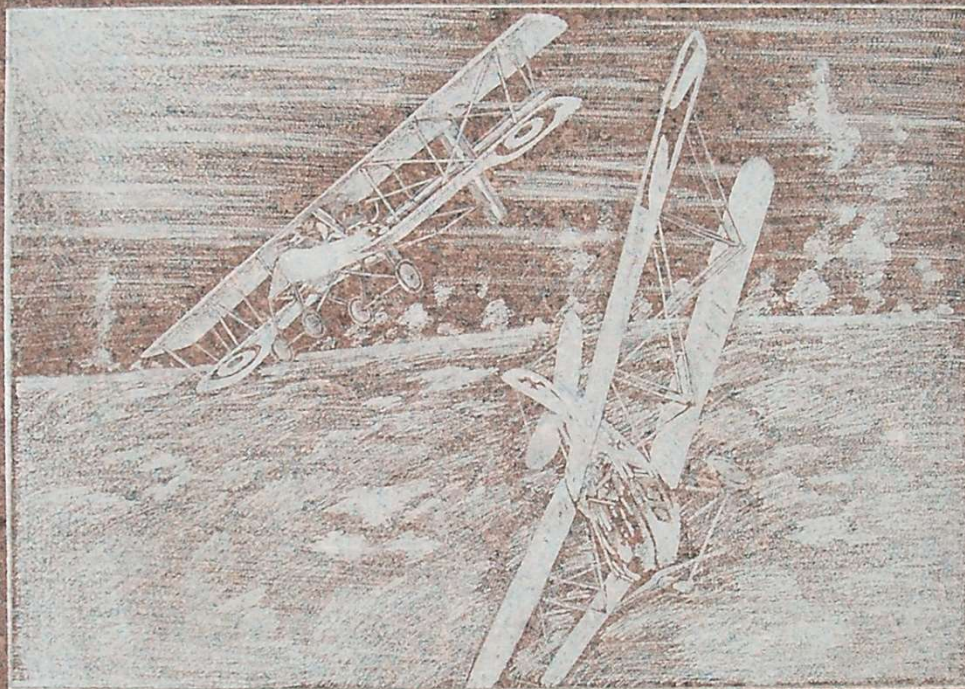
Pilot, artist, poet, Garros first used a metal deflector in WWI which allowed the machine gun to shoot through the propeller. After five victories, vibrations forced him down behind enemy lines. Fokker

13 septembre 1913
Roland-Garros
effectue la première
traversée de la
Méditerranée en
7h53m



PREMIERE VICTOIRE AERIENNE

LE 5 OCTOBRE 1914 SUR UN BIPLAN VOISIN ARMÉ D'UNE
MITRAILLEUSE, L'ÉQUIPAGE COMPOSÉ DE JOSEPH
FRANTZ, PILOTE, ET QUÉNAULT, MITRAILLEUR, ABAT UN
AVIATIK ALLEMAND PRÈS DE REIMS



FIRST AERIAL VICTORY

ON 5 OCTOBER 1914 PILOT JOSEPH FRANTZ AND MACHINE
GUNNER QUÉNAULT ABOARD A VOISIN BIPLANE SHOT
DOWN A GERMAN AVIATIK NEAR RHEIMS

5 octobre 1914
Frantz et
Quénault
remportent la
première
victoire
aérienne



PREMIERE GUERRE MONDIALE ESCADRILLE LA FAYETTE

En dépit de la neutralité des Etats-Unis dans la première guerre mondiale avant 1917, de nombreux américains s'engagent à titre individuel dans l'armée française. Parmi eux, des aviateurs créent une escadrille bientôt baptisée "Escadrille La Fayette" en souvenir du héros français de l'indépendance américaine. Elle adopte pour insigne la fameuse "Tête de Sioux" et se couvre de gloire dans toutes les grandes batailles. Elle a constitué le noyau de ce qui est devenu depuis l'U.S. Air Force. De son côté, l'Armée de l'Air Française en garde aujourd'hui les traditions au sein de l'escadron 2/4 La Fayette qui arbore la tête de Sioux sur ses appareils.



NIEUPORT XVII
ENVERGURE 8,30 M WING SPAN
PLAFOND 5250 M CEILING
VITESSE MAX 170 KM/H MAX SPEED
POIDS 560 KG WEIGHT
MOTEUR RHÔNE 120 CV ENGINE

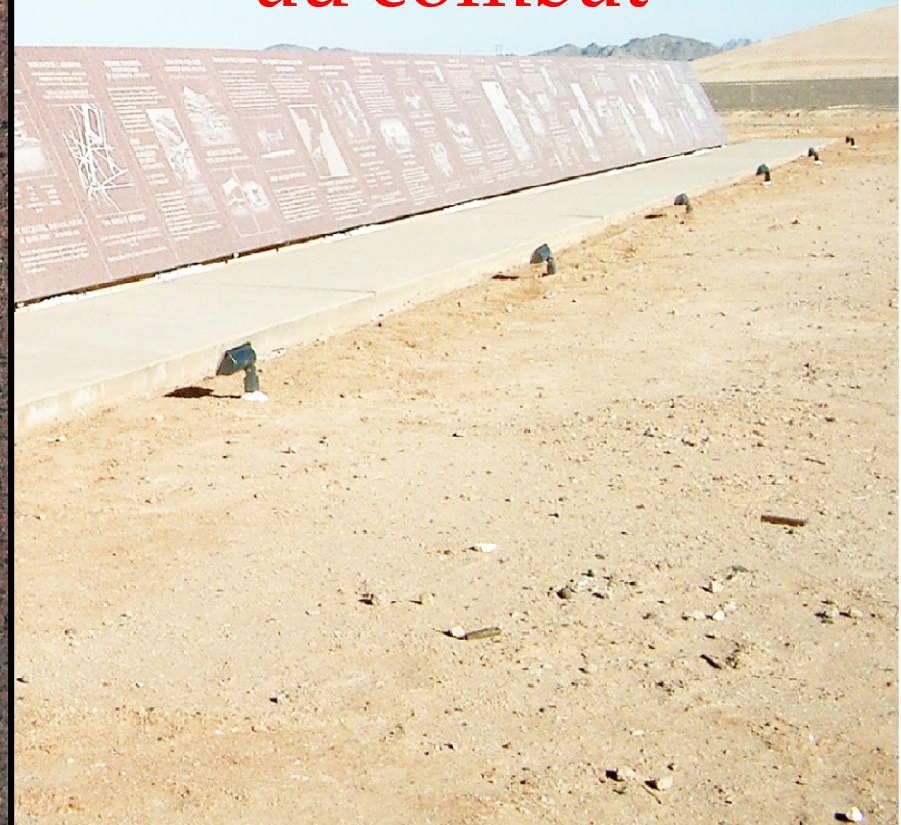
KILLED IN ACTION

VICTOR E. CHAPMAN
JAMES R. MCCONNELL
KIFFIN Y. ROCKWELL
G. RAOUL LUFBERY
RONALD W. HOSKIER
EDMOND C.C. GENET
ANDREW C. CAMPBELL JR
JAMES N. HALL
DOUGLAS MACMONAGLE

FIRST WORLD WAR THE LA FAYETTE ESCADRILLE

Despite the neutrality of the United States until 1917, Americans joined the French Army. In 1914 American pilots created the La Fayette squadron named for the French hero of the American Revolution. Their insignia was the head of a Sioux and, taking part in all major battles, they covered themselves with glory. They became the kernel of the future United States Air Force. The French Air Force keeps squadron 2/4 named La Fayette, with the Sioux insignia, in their memory.

Neuf Américains de l'Escadrille La Fayette meurent au combat



L'ÉPOPÉE DE L'AÉROPOSTALE

La grande aventure de l'après-guerre consistait à transporter courrier et fret par air de Toulouse à Buenos Aires, puis à travers les Andes jusqu'à Santiago du Chili. Elle coûta cher en vies humaines et confina à l'héroïsme. En 1918, la Ligne Latécoère, avec Didier Daurat comme directeur d'exploitation, devint la CGEA en 1921. Elle devint ensuite, avec Bouilloux-Lafont, la célèbre Aéropostale en 1927 et Air France en 1933.



PRÉSIDENT
FONDATEUR
PIERRE GEORGES
LATÉCOÈRE,
THE DESIGNER
AND FOUNDER

DIRECTEUR
D'EXPLOITATION
DIDIER DAURAT
WAS DIRECTOR
OF OPERATIONS
AND FICTIONAL
HERO OF
"COURRIER SUD"
BY SAINT-EXUPÉRY



THE EPIC OF THE AÉROPOSTALE

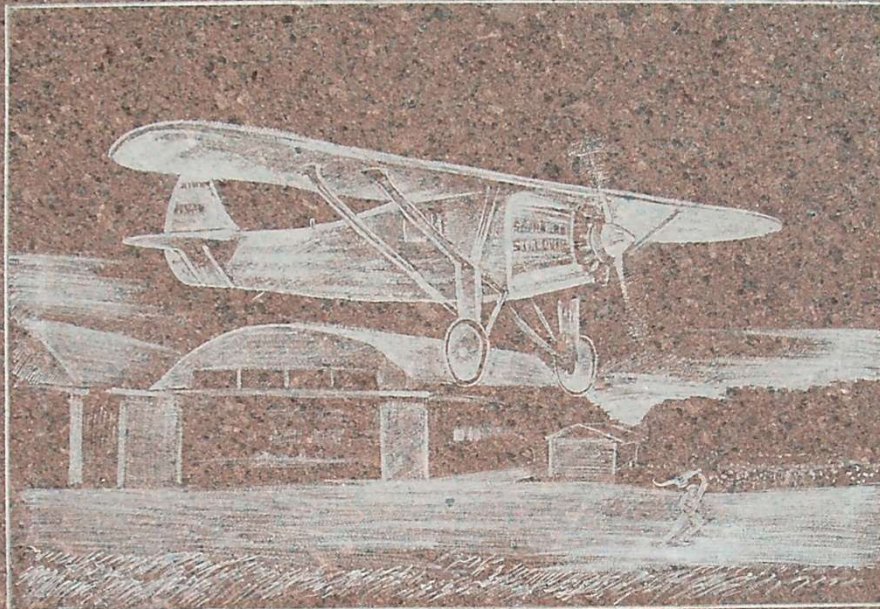
Post WWI, the great adventure was to carry the mail by air from Toulouse to Buenos Aires then across the Andes to Santiago, Chile. The cost was high in human lives. The Latécoère line founded in 1915 became CGEA in 1921, then the famed Aéropostale in 1927, and Air France in 1933.

La grande épopée des Lignes Latécoère et de l'Aéropostale



LA PREMIÈRE TRAVERSÉE NEW YORK-PARIS

EN 33H 30M LE 21 MAI 1927
L'AMÉRICAIN CHARLES LINDBERGH
ATTERRIT AU BOURGET ACCUEILLI PAR 100.000 FRANÇAIS



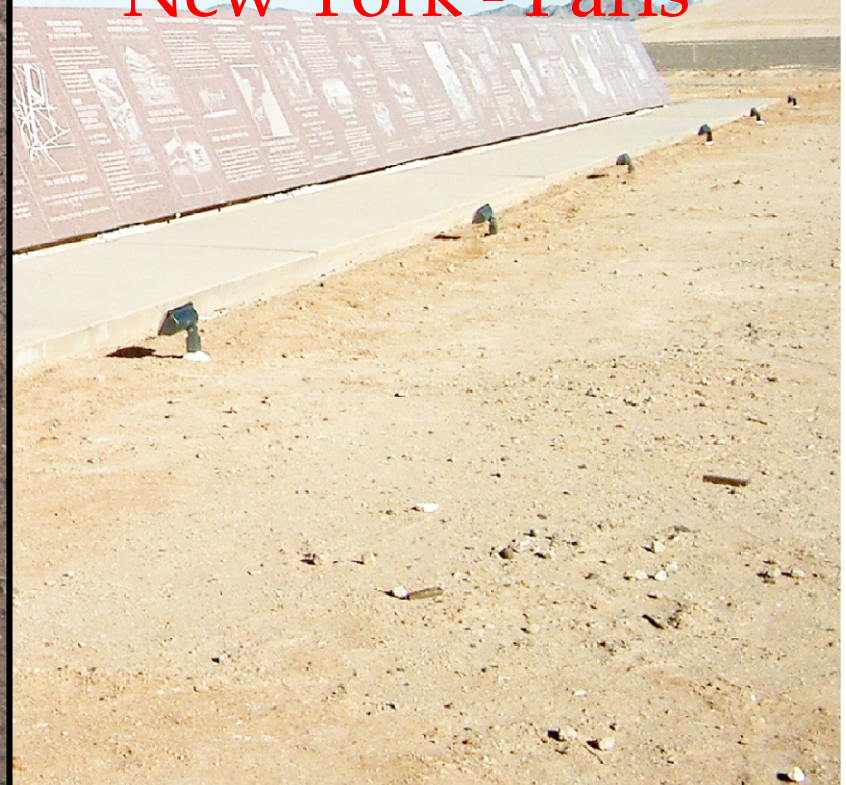
"THE SPIRIT OF ST. LOUIS"

AVION	RYAN MONOPLANE	AIRCRAFT
ENVERGURE	14.03 M	WINGSPAN
LONGUEUR	8.31 M	LENGTH
MOTEUR	WRIGHT J5 225 CV	ENGINE
CARBURANT	1543 L	FUEL
DISTANCE	6200 KM	DISTANCE

CONQUEST OF THE ATLANTIC

NEW YORK-PARIS IN 33H 30M ON 21 MAY 1927
100,000 FRENCH ACCLAIM AMERICAN PILOT
CHARLES LINDBERGH AS HE LANDS AT LE BOURGET

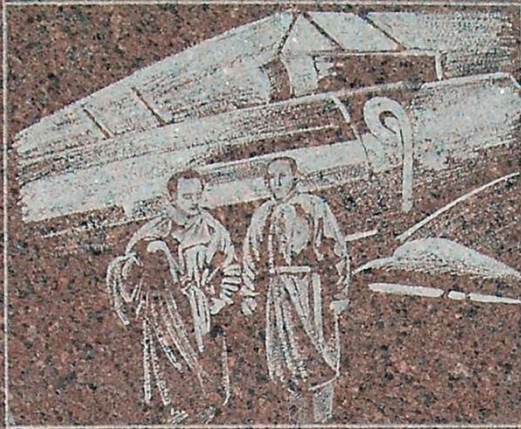
21 mai 1927
Lindbergh sur le
"Spirit of Saint-Louis"
effectue la première
traversée
New York - Paris



LA PREMIERE TRAVERSÉE PARIS - NEW YORK

DIEUDONNÉ COSTES ET MAURICE BELLONTE
VAINQUEURS DE L'ATLANTIQUE D'EST EN OUEST

1-2 SEPTEMBRE 1930 EN 37 H 14 M



PARIS TO NEW YORK IN 37 H 14 M
FIRST ATLANTIC CROSSING EAST TO WEST

1-2 SEPTEMBER 1930

DIEUDONNÉ COSTES MAURICE BELLONTE

AFTER LINDBERGH THREE YEARS ELAPSED TO FLY THE
DISTANCE AGAINST STRONG WESTERLY WINDS



"LE POINT D'INTERROGATION"
BREGUET TRANSATLANTIQUE 1930
"THE QUESTION MARK"

MOTEUR	HISPANO 650 CV	ENGINE
ENVERGURE	18.3 M	WINGSPAN
LONGUEUR	10.718 M	LENGTH
CARBURANT	5570 L	FUEL
POIDS DÉCOLLAGE	6700 K	T.O. WEIGHT
PLAFOND	6700 M	CEILING
VITESSE	247 KM/H	SPEED
AUTONOMIE	9500 KM	RANGE

1^{er} et 2 septembre 1930
Costes et Bellonte
Vainqueurs de
l'Atlantique
d'Est en Ouest



LA CAMPAGNE DE FRANCE 1940

Du 10 mai au 24 juin 1940, l'Armée de l'Air affronte dans des conditions difficiles, avec le soutien d'éléments de la Royal Air Force, une Luftwaffe forte de 3.600 avions. Intervenant surtout dans la bataille au sol, elle se bat aussi pour la supériorité aérienne. A la fin de la campagne, elle revendique 853 appareils ennemis abattus. Mais ses pertes sont cruelles avec 870 avions détruits et d'importants sacrifices humains. Elle perd 40% de ses officiers et 20% de ses sous-officiers et hommes de troupe navigants.



"CEUX DES
CAMARADES QUI
SONT EN RETARD NE
REVIENNENT PLUS.
LA NUIT LES
BASCULE
DANS L'ÉTERNITÉ.
À L'HEURE DU
DÎNER, LE GROUPE
COMPTE SES MORTS."

SAINT-EXUPÉRY
"PILOTE DE GUERRE"

"COMRADES WHO
ARE LATE WILL
NEVER RETURN
...NIGHT HAS
PITCHED THEM
INTO ETERNITY
AT DINNER
THE GROUP
COUNTS ITS DEAD"

SAINT-EXUPÉRY
"FLIGHT TO ARRAS"

WAR IN THE AIR 1939 TO JUNE 1940

From 10 May to the 24 June 1940 armistice, although assisted by the Royal Air Force, the French Air Force faces a numerically and qualitatively superior German Luftwaffe numbering 3,600 aircraft. The fight for air and ground superiority is a harsh battle. 853 enemy aircraft are destroyed, but France loses 870 of its own. 40% of its officers and 20% of its flight crews are killed or missing in action.

Campagne de France :
Ils n'étaient pas
absents du ciel.



AVIONS DE CHASSE FIN 20^{ème} SIÈCLE

La vitesse pure n'est plus le facteur déterminant pour l'aviation de chasse comparée à la manoeuvrabilité, la fiabilité des transmissions de données et la précision de l'armement.

FIGHTER AIRCRAFT END OF 20th CENTURY

Speed alone becomes a lesser factor for fighter aircraft compared to maneuverability, reliability of electronics and precision of weapons.



OURAGAN 1949
950 KM/H



MYSTÈRE IV 1952
1120 KM/H



SUPER
MYSTÈRE 1955
1200 KM/H

MIRAGE III 1956
MACH 2,2



RAFALE 1996
MACH 1,8



Ouragan,
Mystère,
Mirage
et aujourd'hui
Rafale
Une réussite
française



LE CONCORDE

PREMIER TRANSPORT SUPERSONIQUE 1969

À la suite de l'accord Franco-Britannique de 1962 pour un avion de ligne supersonique, le prototype 001 français effectue son premier vol à Toulouse le 2 mars 1969. L'appareil est fabriqué à 20 exemplaires. Le 21 janvier 1976, les lignes de Paris-Dakar-Rio et Londres-Bahrein ouvrent l'ère du vol commercial à vitesse supersonique. En novembre 1977, la liaison Paris-New York est établie.



Following the 1962 Franco-Britannic accord to build a supersonic airliner, the French prototype 001 made its first flight at Toulouse on 2 March 1969. Twenty Concorde were built.

On 21 January 1976, commercial supersonic air travel was inaugurated on the Paris-Dakar-Rio and London-Bahrain routes. Service to New York began in November 1977.

1969
Concorde :
le transport
supersonique



ALORS, TOUT LE MONDE VOLERA
MAIS PERSONNE NE SAURA PLUS
LES EFFORTS SURHUMAINS
D'ÉNERGIE ET DE COURAGE
QUI ONT ÉTÉ DÉVELOPPÉS
POUR ASSURER À L'HOMME
LE DOMAINE DES AIRS

COMTE HENRI DE LA VAULX
1922



THEN EVERYONE WILL FLY
BUT NO ONE WILL RECALL
THE SUPERHUMAN EFFORTS
OF ENERGY AND OF COURAGE
WHICH WERE MUSTERED
TO ENSURE
HUMANITY'S PLACE IN THE SKY

COMTE HENRI DE LA VAULX
1922



Un an plus tard

L'ancien du Corps des Marines,
admirateur de la Légion Etrangère



Camerone



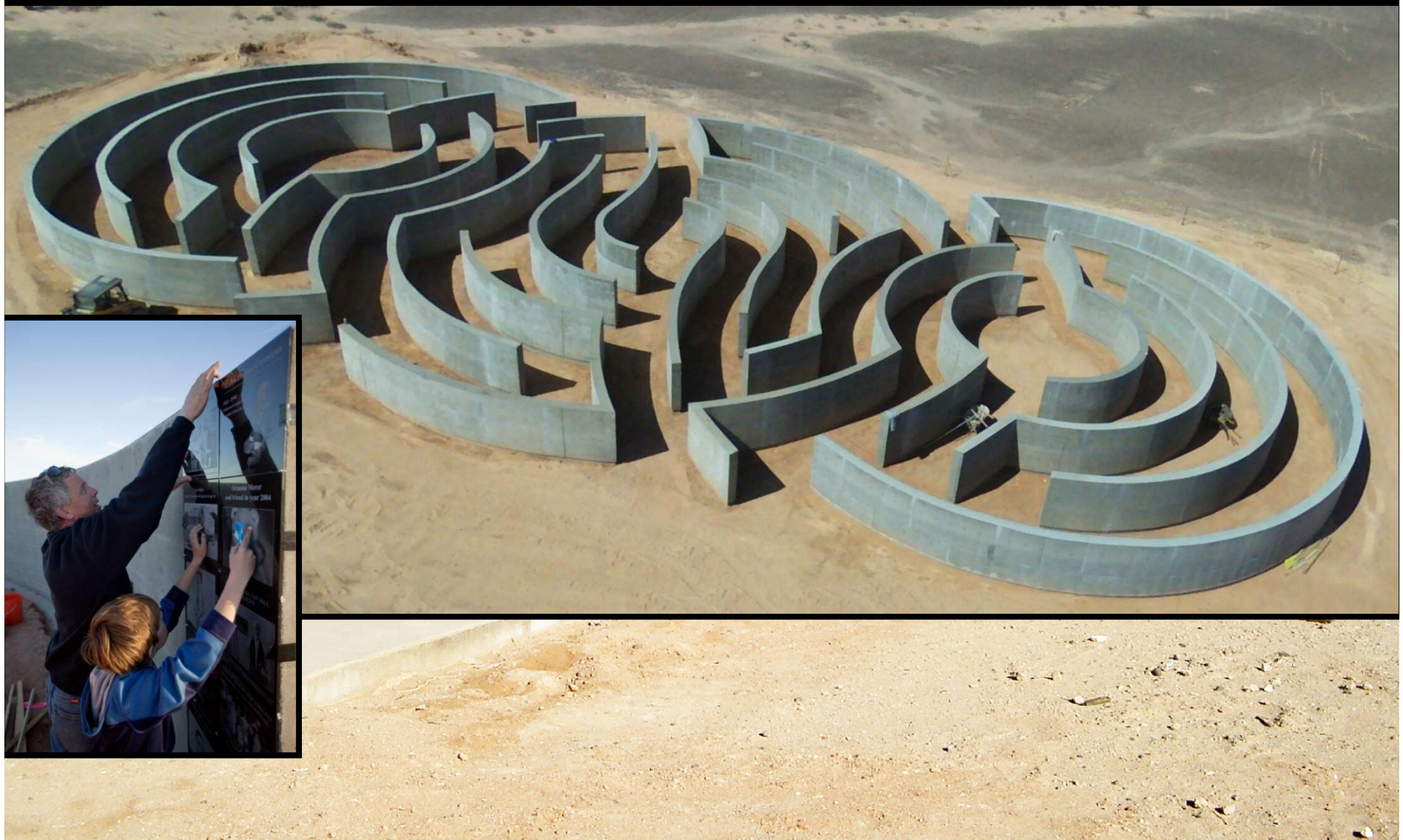
La Légion défile
sur les Champs-
Elysées



Vue actuelle de Felicity



Le nouveau projet



Des adresses pour tout voir

<http://www.historyingranite.org/>, site créé par Jacques-André Istel

<http://www.club-concorde.org/Mur-Felicity/mur-avia-fr.htm>, page d'accueil du site qui donne la genèse du projet du monument en hommage à l'aviation française.

<http://www.club-concorde.org/Mur-Felicity/galerie/index-felicity.htm> ; sur ces pages vous pouvez voir tous les panneaux du monument.

<http://monumentlegion.canalblog.com/>

[https://www.tripadvisor.co.uk/Attraction_Review-g32375-d2651157-Reviews-](https://www.tripadvisor.co.uk/Attraction_Review-g32375-d2651157-Reviews-The_Museum_of_History_in_Granite-Felicity_California.html)

[The_Museum_of_History_in_Granite-Felicity_California.html](https://www.tripadvisor.co.uk/Attraction_Review-g32375-d2651157-Reviews-The_Museum_of_History_in_Granite-Felicity_California.html)

