



L'association AVIATROGLO, en association avec la mairie de MAILLY-LE-CHÂTEAU et LMBC, a le plaisir de vous inviter à l'exposition sur le thème :

« Les phares aéronautiques »

Samedi 2 et dimanche 3 décembre 2017



Mailly-le-Château

Espace nature du Beauvais

Ouvert de 10h à 17h30

Entrée libre

Visite commentée du phare sur rendez-vous

Renseignements : Yves GUILMIN - 06 19 60 91 16

www.aviatroglo.fr

Le phare aéronautique de Mailly-le-Château

Le phare de Mailly-le-Château permettait d'orienter les pilotes par un système de guidage lumineux, pour une navigation dite « à vue », de nuit et par temps brumeux. Haut de 11 mètres, ce phare de jalonnement (Route aérienne Paris-Lyon-Marseille) était équipé d'un tube électrique au néon qui émettait la lettre « H » en code morse.

Cet ouvrage est l'un des 4 phares encore en place dans l'Yonne.

L'exposition réalisée par LMBC (La Mémoire de Bordeaux-contrôle)

Lors de la Première Guerre Mondiale, l'aviation militaire, balbutiante, va utiliser les vols de nuit pour ses bombardiers à grande distance, le vol de jour étant trop risqué pour ceux-ci. A cette fin, des projecteurs lumineux de campagne vont être mis en place pour permettre le retour de ces avions à leur base.

A la fin de la guerre, les avions en surplus sont utilisés pour démarrer le transport aérien commercial en commençant par le transport du courrier ; le réseau de l'Aéropostale en est un exemple. Ces avions sont sommairement équipés, fragiles et tombent en panne fréquemment. Des aérodromes de secours sont construits sur les principales routes aériennes pour leur permettre de s'y poser si nécessaire. Rapidement, ces aérodromes sont dotés d'un phare aéronautique pour permettre aux avions d'y atterrir aussi en début de nuit.

Les premières lignes commerciales de passagers démarrent : ainsi le trajet nocturne Paris – Londres est balisé par une dizaine de phares d'aérodrome. A partir de 1928 sont implantés les premiers phares de route, en plus de ceux des aérodromes de secours. Leur nombre va augmenter progressivement jusqu'à plus de 150 en France en 1938. L'Allemagne en construit autant et les Etats-Unis plus de 1 500.

En France, ils se présentent la plupart du temps sous forme d'un poteau en béton de dix à vingt mètres de haut, coiffé d'une plate-forme carrée sur laquelle se trouve la partie optique électrique. Celle-ci clignote, en rouge ou en blanc, selon un code convenu reprenant en morse une lettre qui constitue l'identifiant du phare.

Dans les années trente, la montée en puissance des moyens de radionavigation permet aux avions les mieux équipés de commencer à s'en affranchir. Mais c'est surtout l'équipement des avions tout au long de la Deuxième Guerre mondiale qui, à la Libération, va sonner le glas des phares de route. Seuls subsistent les phares d'aérodromes qui disparaissent petit à petit à la fin des années soixante.

Il ne subsiste aujourd'hui en France qu'une trentaine de phares aéronautiques, désaffectés et ignorés.

Venez les découvrir !

Au niveau régional des passionnés d'histoire de l'aviation coopèrent avec LMBC, ce sont "les chercheurs de phares". Leurs recherches permettent de connaître et de retracer l'histoire des phares. Celles-ci sont remontées ensuite à LMBC qui coordonne les informations. Les panneaux réalisés par LMBC sont mis à disposition des chercheurs de phares qui souhaitent faire des actions d'information et de sensibilisation en organisant des expositions.

Cette exposition est itinérante et sera présentée dans les quatre communes icaunaises possédant encore des phares aéronautiques.