



LE MAGAZINE 2A
Lettre de liaison
n° 48 – avril 2014



Publication mensuelle de l'association Anciens Aérodromes
Siège social : Base Eolys, aérodrome de Merville-Calonne (LFQT), rue de l'Épinette, 62136 LESTREM
Site: <http://www.anciens-aerodromes.com>

EDITO

Bienvenu dans ce nouveau magazine de notre association dans lequel vous trouverez un article sur le Centre d'Essai Interarmées de Colomb Béchar qui vous fera découvrir, dans une narration très personnelle, le descriptif des installations. Suite et fin des articles de Jean-Louis Roba sur les incidents aériens frontaliers de 1913 à 1914 et traversée des Alpes par Agenor Parmelin en février 1914.

Ce mois d'avril va ouvrir la saison des meetings aériens où vous nous retrouverez dans un certain nombre d'entre-eux. Plusieurs de nos membres sont déjà inscrits sur ces manifestations, donnant ainsi de leur temps personnel pour les actions de notre association. Nous n'oublions pas que l'un de nos buts est d'aller au devant du public, rencontrer des passionnés et faire des échanges. Ces meetings seront donc l'occasion de vous montrer nos activités comme durant les années précédentes.

Un grand merci à l'ensemble de nos contributeurs qui font vivre notre association ainsi que nos rédacteurs qui depuis plusieurs mois préparent les publications de la collection aérodromes et atlas que vous découvrirez prochainement.

A l'instant où nous publions ce magazine nous apprenons la disparition de l'un de nos membres. Nous lui rendons donc hommage en page 25.

Laurent Bailleul

SOMMAIRE



- 1 **Edito**
- 2 **Centre interarmées d'essais d'engins spéciaux – Colomb Bechar**
Jean Brugaro
- 8 **Des terrains des avions et des hommes**
11 février 1914, Agenor Parmelin traversait des Alpes – Paul Mathevet
- 10 **2014-2018 Commémorations de la Première Guerre Mondiale**
Incidents frontaliers 1913-1914 – Jean-Louis Roba
- 13 **Rapport d'activité**
Mars 2014
- 14 **DVD/Livres/revues**
- 17 **Sites Internet - Agenda**
- 20 **Nos publications**
- 25 **Hommage 2A**
Disparition de Michel Loones

Crédit photo page de couverture

*Deux Nieuport de la N3 Escadrille des cigognes
9 mai 1916 – Grivesnes (Coll. ONERA-Lille - Fonds Privé – DR)*

L'aérodomme du mois

Centre interarmées d'essais d'engins spéciaux (CIEES) Colomb Béchar

D'après l'itinéraire AFN du sergent Lacerise *

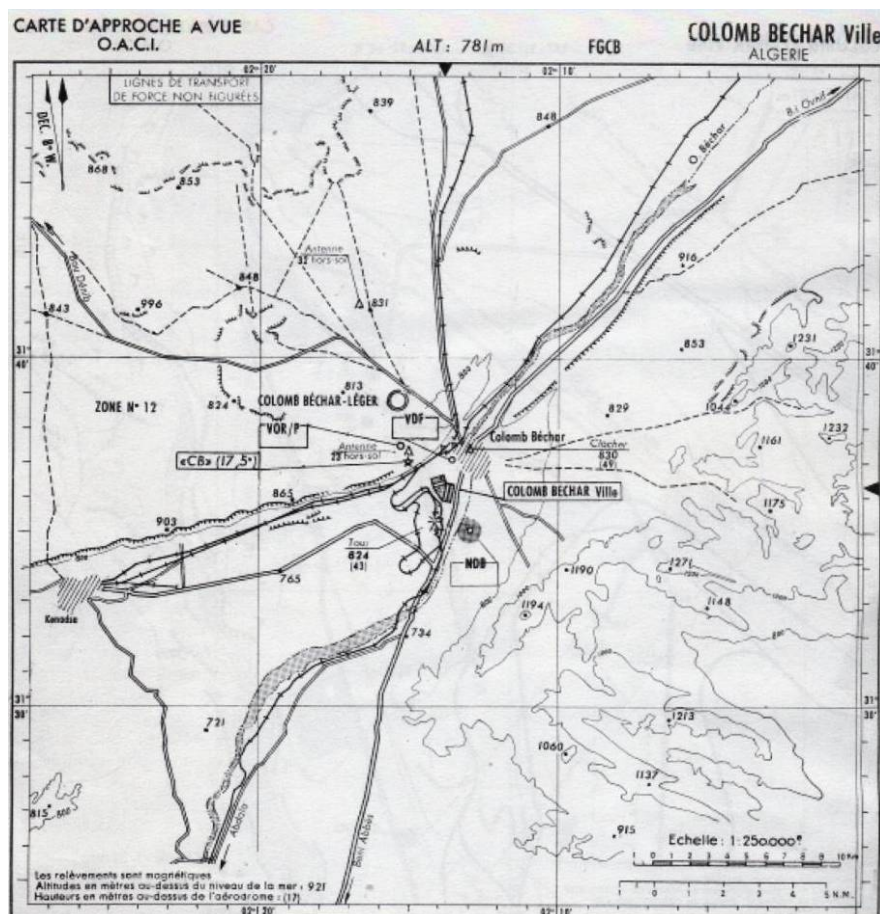
Jean Brugaro

* Il ne s'agit ni d'un nom, ni d'un pseudonyme, mais simplement du glissement de "Brugaro" vers "bigarreau", et de là vers "cerise"...

NDLR : L'auteur ayant ici raconté ses souvenirs sur un ton très personnel, nous avons délibérément conservé les mots et expressions qui étaient en usage à l'époque.

Visite guidée de Colomb Béchar

Dès l'ouverture de la porte, une chaleur d'enfer nous saute littéralement à la « gueule », il fait déjà soif. Récupérant mon sac, je descends « pronto » du taxi bousculant au passage notre pax de dernière minute, le réveillant par la même occasion. Une autre raison à ma rapide sortie de l'appareil est qu'à chaque arrivée d'avion de Métropole, rôdait sur le tarmac, sévissait un officier du grade de Lieutenant, dont la grande joie consistait à coincer les gusses en tenue non réglementaire (mon cas, ce jour) et à leur accorder sa bénédiction sous la forme de quelques jours d'arrêts... Et mon intention est de ne pas me laisser b..... (comprenez qui voudra) par ce pèlerin ...



Le sergent pilote de la 6 me rejoint et me dit « si tu as soif, viens, on va s'en jeter un avant la cohue », tout en dirigeant nos pas vers le point d'eau. Je jette un coup d'œil circulaire autour de nous et j'aperçois un SO.30P derrière notre tapin ; un peu plus loin, le long de la clôture, une rangée de T.6 tout jaunes se crament au soleil. J'ai lu dans diverses revues que ces appareils arboraient la gueule de requin, mais je ne me souviens pas en avoir vu ce jour-là, ni plus tard d'ailleurs. A côté se trouvent deux MD.315 avec leur armement sous voilure. Vers l'endroit où nous allons, je vois un Dakota, et un peu plus loin trois Toucan devant un hangar où nous entrons bientôt.

A l'intérieur, des mécanos torse nu et en short, bricolent le moulin d'un C.47 sur le nez duquel je vois le Targui au

bouclier avec son bestiau ; nous sommes donc dans l'ancre du GSRA 78. Mais des affaires urgentes nous attendent, et enfin devant nous, ô délices...le Bar ! Mon nouvel ami serre des mains de gauche et de droite ; assurément il est en pays de connaissance. C'est ainsi que devant une mousse métallique bien frappée, je peux parler au sieur Gourlaouen (pilote de chasse de nuit) au CIEES.

Quelques bières plus tard, il nous faut hélas nous arracher à la fraîcheur relative de la salle de repos. La sirène de fin de boulot ayant retenti, il s'agit de prendre d'assaut les cars ou bahuts divers qui attendent le personnel, pour le transporter aux différents mess qui sont situés en ville, à quelques kilomètres de la base. Par chance, nous pouvons grimper dans la navette qui y amène l'équipage de notre Nord ; il est treize heures et la journée est finie : nous avons "campo" jusqu'au lendemain.

Je dois maintenant vous présenter cette base de Colomb-Béchar.

La BA.145 "Georges Léger", sur laquelle est implanté le CIEES 343, est une de nos plus vieilles bases algériennes, et en cette année 1958 y séjournent les unités suivantes :

- L'EALA 5/72 sur T.6, termine ici son tour d'opération, puisqu'à la fin de cette année elle rejoindra Mécheria,
- Le GSRA 78 (Groupe Saharien de Reconnaissance et d'Appui), qui a comme son nom l'indique la mission principale de surveillance de toute cette partie de l'ouest saharien, équipé de Dakota et de Toucan. Le groupe est commandé par le Cdt Pequin, et sa zone d'action, très vaste, l'entraîne jusqu'à Tindouf, en passant par l'oued Namous, le no-mans-land mal délimité de la frontière algéro-marocaine, les vallées des oueds : Dra, Bechar, Zousfana et du Guir, le Grand Erg Occidental, les djebels : Antar, Bechar et Guettara, jusqu'aux palmeraies du grand sud. En coopération avec le GLA 45 et les trois escadrons de la 62ème Escadre, il assure des lignes régulières au départ d'Oran à destination de Mécheria, Sefra, Aflou et Tiaret. Pour mémoire, en 1956, il assumait la liaison Bechar – Sefra – Mécheria – Géryville – Mécheria – Sefra – Bechar. En 1957, il participe aux opérations de Timimoun, en appui des paras de Bigeard. Cette même année, lors d'une mission de bombardement dans le Djebel Grouz, il perdra un Toucan touché par le souffle et les éclats de ses bombes, l'équipage étant tué.
- L'escadrille du CIEES, sous les ordres du Cdt Collet, est équipée de Ju.52/AAC.1 Toucan. Son rôle principal est d'assurer le ravitaillement en matériel, vivres et fret divers, de la base annexe d'Hammaguir (HMG est à 120 km SW de Colomb-Béchar). Il assure également les relèves du personnel sédentaire Air, Terre et civils ; deux à trois rotations quotidiennes sont effectuées, et plus en cas de nécessité, du lundi au samedi par vol direct ou via Zekakat. Un poste du 35ème RI y garde l'alimentation en eau de HMG et possède une piste en terre à quinze minutes de vol de HMG. L'escadrille du CIEES y assure aussi le transport de tout le personnel nécessaire à la mise en œuvre des engins durant les phases des campagnes de tirs (périodes de septembre à juin). A la saison chaude, vers juillet, l'escadrille est mise à contribution pour le rapatriement des familles (femmes et enfants) vers la Métropole, à destination de Perpignan ou Istres. Je vous laisse le soin d'apprécier ce que pouvait être un vol non-stop de ce genre, en Ju.52 (il y avait intérêt à prévoir le casse-croûte). D'autre part, l'escadrille assure en pool avec le GSRA les liaisons régulières ou à la demande vers les autres bases sahariennes : Adrar, Timimoun, Tabelbala, El Abiod, Béni-Abbès, Tinfouchy (stationnement des Bat' d' Af (ou « les Joyeux"), Aoulef, Reggan, etc ...
- Le CEV de Brétigny et le CEAM de Mont-de-Marsan entretiennent des détachements permanents comprenant des types d'avions très divers, selon les essais et les périodes, tels que Vampire, Mistral, Meteor, B.26, MD.311, MD.312, Vautour, Mystère IV.A, Ramier, ...et plus tard Mirage III.C. De plus le CEV a la charge d'une ligne régulière hebdomadaire vers Brétigny et Villacoublay via Maison-Blanche et Istres sur C.47 ou quelque fois des SO.30P.
- On trouve aussi un peloton ALAT qui vole sur L.19 et Alouette II.
- Le DLA 3 (Détachement de Livraison par Air N°3) y est mis en œuvre par des paras pour s'occuper de conditionnement du fret à larguer et occasionnellement prendre en charge les sauts d'entretien des unités Paras de passage ; cette activité étant assurée par l'escale, dans le cadre de l'escadrille du CIEES.
- Les paras qui fréquentent la BA 145 sont surtout ceux du GCPA 541 (Groupement de Commandos Parachutistes de l'Air) dont les cinq commandos (10, 20, 30, 40 et 50) viennent ici en base arrière,

pour recharger leurs accus et se reposer. Repos est un doux euphémisme, car nombre d'opérations importantes dans les secteurs voisins partiront d'ici avec eux. Citons entre autres les affaires de Taghit et d'Igli qui permettent en 1957 la récupération d'un important armement en provenance du Maroc (4 tonnes et 1,5 tonne, matériel divers, et les chameaux de bât). Ces commandos, tout d'abord cantonnés chez les légionnaires de la 4ème CSPL (Compagnie Saharienne Portée de Légion) à Bechar Djedid (Bidon 2), viennent s'installer à la fin de l'été 58 sur la base. Les sauts d'entraînement se font sur les dunes près de la cité minière du charbon de Kenadsa, à une dizaine de kilomètres à l'ouest de la base.

A noter, deux unités non navigantes :

- Le PCAD 29/540 (Poste de Commandement Air Directeur) dont le chef est le Colonel Brunet, pilote de chasse aux nombreuses heures de vol, grande figure de l'Armée de l'air et créateur des hélicoptères armés. Le PCAD coordonne toutes les opérations aériennes de ce secteur en liaison avec les unités de l'Armée de terre, et décide de l'utilisation ou non des moyens Air.
- Le DTO 46/540 qui met à la disposition du premier les moyens Sol nécessaires aux missions (véhicules, personnels, transmissions, ravitaillement).

Pour la composante Terre du CIEES, nous avons le 701ème GAG (Groupe d'Artillerie Guidée) qui a la charge des engins SE 4200.

Coté civil, il y a l'aéro-club, situé à B0 (zéro) qui utilise la piste en terre de l'ancienne base. En ce qui concerne son parc aérien, mes souvenirs sont assez flous. Je me rappelle simplement y avoir vu un Norécrin aux couleurs vert et or (à identifier parmi : BBER, BBEJ, BBK, OASZ, OBGH, OBGI, OBGJ, OBGK, OBGL), et un Jodel D.120 aux couleurs blanc et bleu (à identifier parmi : OAZO, OBRR, OBEQ, OBEX, OBJO).

Colomb Béchar est aussi une importante escale pour Air France et Air Algérie, les liaisons se raréfiant évidemment au fur et à mesure du déroulement des événements.



(Coll Pierre Jarrigue)

Les sites de tirs

Voyons maintenant les sites de tir qui sont, quand même, la raison d'être du CIEES :

- Le plus proche de la base, au nord de celle-ci, est celui d'ltmar el Srir, utilisé pour expérimenter les engins-cibles CT.10 et CT.20.
- Plus au nord, à une trentaine de kilomètres, voici Bou Hamama, réservé plus spécialement au 701ème GAG.
- Il existe un autre pas de tir peu utilisé, car tout près de la base, pour les CT.41.
- Mais de loin le plus important, surtout du fait de sa situation en pleine zone désertique, est le site d'Hamaguir (HMG) permettant les tirs d'engins plus puissants et plus sophistiqués. Toutes les grandes firmes aéronautiques y sont représentées : Nord Aviation, Sud Aviation, Matra, ONERA, ainsi que la Direction d'Etudes et Fabrication d'Armements (DEFA). De là, partiront avec plus ou moins de succès des engins variés : Parca, Vega, Véronique, ...seule cette dernière fusée aura un réel succès.

Travail et distractions à Béchar

Revenons à Colomb-Béchar, où une fois expédiées toutes les formalités administratives relatives à tout nouvel arrivant, et pourvu du badge donnant accès à tous les lieux « Top Secret » des sites de tir, je m'intègre à une équipe de mécanos-fil. J'y mène la vie routinière du sergent moyen, entrecoupée de quelques péripéties...

Affecté tout d'abord au répétiteur téléphonique d'ltmar, je suis aux premières loges pour assister aux lancements des CT.1 10. Cet engin dérivé du V.1 allemand quittait sa rampe de tir avec un bruit caractéristique de motocyclette enrhumée. Par ailleurs il fonctionnait à merveille. Le CT.20, dont je vois aussi plusieurs départs, possède une ligne autrement plus élégante, et il est plus rapide que le CT.10. Entré en service en 1957, le CT.20 se récupère par parachute, sans casse pratiquement, ce qui permet de le remettre en œuvre rapidement. Je crois me souvenir qu'il y eut une version plus sophistiquée nommée R.20, mais sans être formel. (NDLR : tout à fait exact. Il a aussi existé une version SM.20 pour la Marine et un dérivé SAAB 08A de lutte anti-navire).

Juillet et Août étant les périodes creuses pour les tirs, nous en profitons pour aller récupérer les kilomètres de câbles de téléphone et de télécommande éparpillés sur tout le périmètre des champs de tir, montés sur un Dodge 4x4 équipé d'une dérouleuse-enrouleuse à moteur.

Un certain jour, alors que nous étions à Bou Hamama, notre patron sergent-chef (ayant sans doute une indigestion de filasse) nous dit : « campo pour aujourd'hui les mecs, que penseriez-vous d'une petite virée du genre chasse à la gazelle ? ». Cette question ! Alors là, pas de fainéants, on se vire vite fait la dérouleuse du bahut et on va se faire prêter un fusil MAS.36 chez les biffins du poste de garde. Signalons tout de même qu'à part nous quatre mécanos et les deux soldats du poste, il n'y a personne d'autre sur le site. Et hop ! C'est parti, direction la zone interdite au nord, car où pourrait-il y avoir des gazelles autrement que là ? Il faut savoir que cette partie de territoire courant entre la frontière marocaine aux limites imprécises et la falaise bordant le champ de tir au nord de Bou Hamama était interdite à toute circulation, et qu'ordre était donné aux appareils de reconnaissance de tirer à vue sur tout mouvement insolite. Dans notre Dodge, on s'est mis à l'aise torse nu, en short, pantalon de treillis ou en slip, la casquette mécano vissée sur le crâne, pare-brise baissé pour une fraîcheur toute relative. Le tireur est installé à cheval sur la roue de secours, côté conducteur, les autres « chouffent » tous azimuts. Plein pot sur le reg, on traque le bestiau. Soudain, une ombre saute notre 4x4, suivie d'un bruit rageur de moteur ... !!! Qu'ès aco ? Deux T.6 viennent de nous survoler, au ras du nez, et se regroupent devant nous pour un second passage. Ah les c..., ils nous ont foutu la trouille ! On arrête le véhicule et dès qu'ils parviennent à notre hauteur, on leur fait de grands gestes d'amitié. On reprend illico le chemin de la civilisation et Bou Hamama est atteint en un temps record.

On se remet en tenue, presto, et ensuite retour sur le mess sous-off de Colomb-Béchar, car il est plus de midi. On n'a pas revu les avions, et nous espérons qu'ils n'auront pas contacté les OPS par radio, sinon « le bonjour d'Alfred... » à l'arrivée. Il faut dire que, vu d'en haut, un camion vert couvert de poussière, occupé par quatre gusses aussi crades, avec des gueules de boucaniers, ça pouvait

prêter à confusion...Nous arrivons innocemment au mess à l'heure du déjeuner, aucun écho ne parvient à nos oreilles et notre escapade n'aura pas de suite fâcheuse ...Merci, chers inconnus de la 5/72 ...

A leur sujet, les divers aléas des missions de nos aviateurs faisaient parfois qu'elles se prolongeaient plus que souhaité, et il arrivait qu'ils se pointent au mess off (situé en ville, lui aussi) sans avoir eu le temps de se rafraîchir et de changer de tenue. Cela agaçait quelque peu certains officiers Terre, très « smart » dans leur tenue mastic, parfois avec un stick sous le bras. Conscients de cette gêne, nos aviateurs, s'étant donnés le mot, arrivent un beau jour au mess off, au milieu du repas, en vêtements de vol bien crados, hirsutes, pas rasés, trainant les pieds en ayant l'air de porter toute la misère du monde, parlant fort, et de plus paraissant légèrement « partis », chacun d'eux portant sous la manche droite une petite branche d'arbuste... Inutile de préciser que cela jeta un certain froid dans le mess ...Mais l'humour reprit bientôt ses droits, mis à part quelques éternels coincés, et l'histoire se termina devant le bar.

Devant ce fameux mess, peu de temps avant que l'EALA n'aille écumer d'autres cieux, on vit fleurir, un beau matin, une stèle en pierre avec au sommet le daube (lézard des sables) en argile représentant l'insigne de l'unité, et une plaque où était gravé ces mots « Au personnel de l'EALA 5/72, la population de Colomb-Béchar reconnaissante ». Certaines mauvaises langues insinueront, par la suite, que ce monument fut érigé, nuitamment, par les pilotes de l'escadrille eux-mêmes. Une stèle identique (ou est-ce la même ?) existe sur la base de Cambrai. L'escadrille était parrainée par la 12ème Escadre. Doit-on y voir une tradition ?

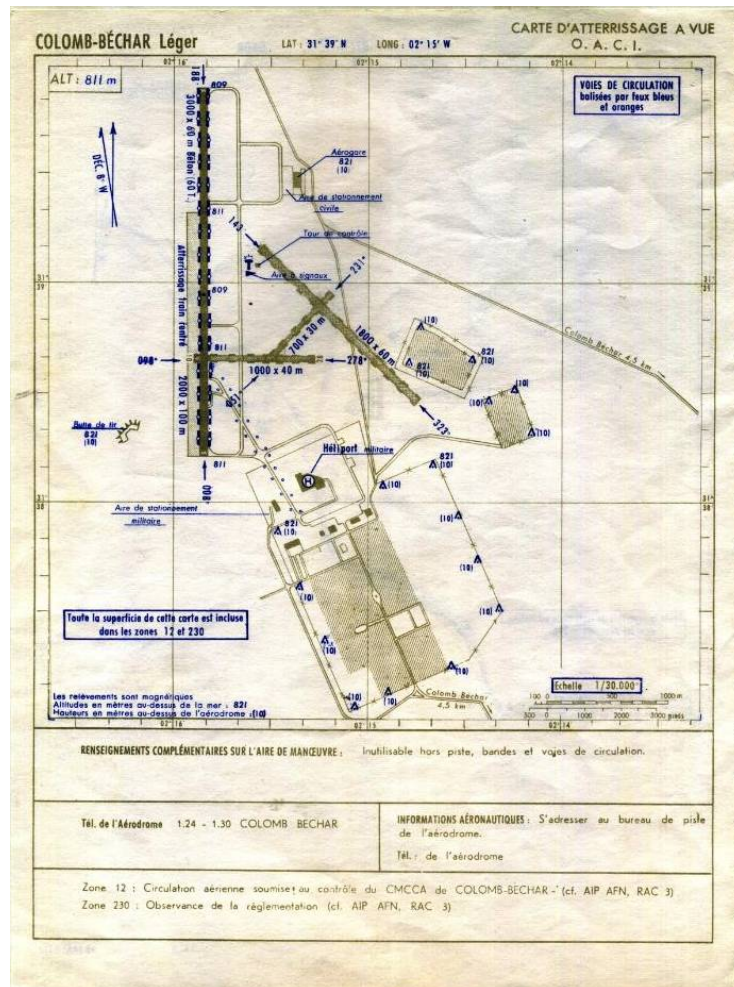
Revenons à Bou Hamama, d'où en fin d'année je vois partir les SO.4200 du 701ème. Les tirs se font à partir de plateformes fixées sur des camions GMC et de nuit, ce qui fait très joli. Le résultat des vols n'était hélas pas à la hauteur des ambitions : l'engin, après de gracieuses cabrioles, échappait au contrôle et se plantait en zone interdite. D'où, certainement, une des raisons principales d'interdire la circulation dans ce secteur. Parfois l'un des engins tirés allait flirter avec la frontière marocaine (faut-il y voir là le pourquoi de précoces cheveux blancs sur la tête de certains officiers de tir ?). Et pourtant, elles avaient de la gueule, ces fusées, arrimées sur les camions, lors des défilés traditionnels dans la garnison.



Toucan AAC1 : appartenant au GSRA 78 de CB Léger (photo J.Brugaro)

Durant ce dernier trimestre 58, également affecté au PC de tir proche de la base, je vois les tirs des CT.41 : trois départs et trois échecs : ils explosent peu après avoir quitté leur rampe de lancement (n'étant plus à Colomb-Béchar par la suite, je ne sais pas s'il y aura d'autres essais).

Courant octobre ou début novembre, une noria de Noratlas envahit les parkings et nous apporte une flopée de paras bérêts rouges en tenue camouflée et casquettes. Ils restent deux jours et repartent (en vue de quelle opération ? jusqu'à ce jour je n'ai pu obtenir de réponse, peut-être un retour d'AOF, ou de Mauritanie, ou d'une OPS vers El Abiod ?).



Carte d'atterrissage OACI Coll. Pierre Jarrigue)

NDLR : il s'agit de la 4ème Compagnie et de la Compagnie de reconnaissance du 2ème RPC (Régiment de Parachutiste Coloniaux, puis Régiment Parachutiste d'Infanterie de Marine), le 09 décembre 1958, en mouvement depuis Blida, suivi d'un regroupement du Régiment à Hadjerat-M'Guil (10 décembre 1958) et avant l'opération dans le Djebel Beni-Smir (11 au 18 décembre 1958).

- Article paru dans le magazine Trait d'Union décembre 2013 -

Des terrains, des avions et des hommes

Le 11 février 1914

Le pilote suisse Agénor Parmelin traversait les Alpes en aéroplane

Paul Mathevet



*Agénor Parmelin
(Coll. Roger Juglair)*

Né en janvier 1884, Agénor Parmelin est Genevois d'adoption. Breveté pilote n°22 sur Deperdussin à Etampes en octobre 1911, il est instructeur et chef-pilote de l'école d'aviation Deperdussin, près de Reims.

C'est en battant le record d'altitude, lors de la coupe Gordon-Bennett, qu'il s'est distingué, mais il veut donner un élan à sa carrière en réalisant un grand coup spectaculaire : survoler le Mont Blanc.

Le mercredi 11 février 1914, dans la matinée, le soleil brille à Genève et à Aoste. Aussi, on s'active sur le petit terrain de Collex-Bossy, dans la banlieue de Genève, à préparer l'envol d'Agénor Parmelin. Equipé d'un baromètre autour du cou pour servir de preuve concernant l'altitude atteinte, une bouteille d'oxygène est glissée dans l'appareil pour l'aider à respirer si nécessaire.

En début d'après-midi, son appareil décolle à 12h 38 en direction du Mont Blanc et traverse la chaîne des Alpes entre le Mont Blanc et le Mont Blanc de Courmayeur. Agénor Parmelin se pose à Aoste en Italie, 1h 30 plus tard, après avoir atteint les 5540 mètres par -22 degrés. Le lendemain, il rejoindra Turin.



*Aéroplane de Parmelin qui franchit le premier le Mont Blanc
(Coll. Roger Juglair)*

Agénor Parmelin décèdera accidentellement à Varèse (Italie), en avril 1917, lors de l'essai d'un prototype d'hydravion qui tombe dans le lac. Son nom a été donné à une rue de Cointrin.



Photos aimablement mises à notre disposition par Roger JUGLAIR, ami valdotain passionné d'aviation

Commission Mémoire Aéronautique Groupement Antoine de Saint Exupéry Les Vieilles Tiges

2014-2018

Commémorations de la Première Guerre mondiale

Nous présenterons sous cette rubrique des articles sur la Première Guerre mondiale et nos projets à venir durant ces quatre années de commémoration.

Incidents aériens frontaliers en 1913-1914

L'Albatros de Croismare

J-L Roba



*L'Albatros s'est moins bien posé que son prédécesseur.
(Coll. Jean-Louis Roba)*

Le dernier incident aérien connu avant le début de la Grande Guerre eut lieu le 3 février 1914, soit six mois avant la déflagration mondiale. Ce matin-là, deux biplans de la section de Metz auraient reçu l'ordre de se livrer à des reconnaissances dans les environs de Sarrebourg. L'un des appareils, piloté par l'Oblt Thelen, revint à Metz dans le courant de l'après-midi tandis que l'autre, égaré, dut atterrir en France.

Selon l'excellente relation d'un journal français d'époque : « *C'est sur le territoire de Croismare, à mille huit cents mètres de Chanteheux, sur une crête qui s'élève entre la ferme de Champel et celle de la Basse-Rappe, distantes de six kilomètres de Lunéville, qu'à 11h50 un biplan militaire allemand monté par deux officiers en uniforme vint atterrir en plein champ.*

L'atterrissage fut violent. En prenant contact avec le sol français, le biplan eut son avant-train complètement brisé, ainsi qu'une pale d'hélice. Les aviateurs étaient indemnes. Au grand étonnement d'un employé de la verrerie de Croismare, seul témoin de leur arrivée, ils descendirent de l'appareil. Les deux officiers s'informèrent en allemand du lieu où ils se trouvaient. Mais l'employé ne parlant pas allemand et les officiers ne comprenant pas le français, on ne put s'entendre. L'employé de la verrerie s'empressa de courir prévenir M. Thomas, maire de Chanteheux. D'autre part, un des deux officiers, pendant que l'autre gardait l'appareil, se rendait à Croismare. On le conduisit auprès du maire, M. Vuillemin. Tandis que les deux maires téléphonent aux autorités civiles et militaires de Lunéville, une foule de quelque deux cents personnes envahit le champ. L'officier resté sur place n'a rien à craindre. Il n'y a aucune hostilité, ces nouveaux arrivés étant venus pour contempler l'avion.



*Au pied des autorités civiles et militaires, l'hélice brisée
(Coll. Jean-Louis Roba)*

Quelques spectateurs parlant allemand peuvent s'entretenir avec l'aviateur et apprendre que l'équipage était composé des Oblt Fritz Prestein, du 42^e régiment d'infanterie allemand, en garnison à Mulhouse (pilote) et Hans Gerner (observateur) du 3^e d'artillerie de Metz, ayant été tous deux détachés au centre d'aviation de Metz pour parfaire leur écolage. Les gendarmes de Lunéville, mandés par téléphone, accoururent bientôt, ainsi que des officiers de la garnison, avec à leur tête le général Varin, commandant d'armes. La 'prise' étant d'importance, M. Minier, sous-préfet, et Jouatte, secrétaire de la sous-préfecture, arrivent de même sur les lieux. Grâce à l'entremise d'un officier d'état-major, le lieutenant Coubé servant d'interprète, les deux hommes expliquèrent qu'ils étaient partis à 11h30 (heure allemande) de Strasbourg pour gagner Metz. Ils pensaient, après avoir franchi les Vosges, se guider sur la ligne de chemin de fer Avricourt-Benestroff-Remilly-Metz pour regagner Frescaty mais, quand ils survolèrent Avricourt, le brouillard et le vent du sud les gênèrent. Ils dévièrent, sans s'en rendre compte et continuèrent au-dessus de la ligne Avricourt-Lunéville-Nancy. Quand ils s'aperçurent de leur erreur, ils voulurent atterrir. L'avion était un biplan Albatros biplace muni d'un moteur de six cylindres à double allumage. Chaque pièce de l'appareil portait sur une plaque l'inscription : « *Albatros Werke Militärflugzeug B. 7. A/18 Berlin Johannisthal* ».

Les autorités militaires constatant que les aviateurs étaient de bonne foi et n'ayant rien trouvé de suspect dans l'appareil, informèrent le préfet de Meurthe-et-Moselle, le commandant du corps d'armée et le commissaire spécial d'Avricourt de l'atterrissage et des déclarations des officiers. La réponse fut de les laisser partir. A leur demande, un télégramme rédigé par eux fut envoyé par les autorités françaises au centre d'aviation de Metz, pour informer le commandant de la station de l'incident.

Les deux officiers allaient déjeuner à côté de leur appareil. En raison des avaries subies par le biplan, Prestein sollicita le concours de techniciens pour le démonter. L'autorité militaire mit alors à disposition une équipe de sept mécaniciens du 8^e d'artillerie. Lors de cette opération, pour montrer derechef la puissance française, trois biplans du centre d'aviation de Nancy évoluèrent sur le lieu d'atterrissage. L'Albatros fut ensuite chargé sur une fourragère et mené à la gare de Lunéville. Pour éviter tout incident, d'ailleurs bien improbable, et par courtoisie, les lieutenants furent conduits au château de Lunéville à l'hôtel de la division de cavalerie, où ils dînèrent et passèrent la nuit dans le casernement des dragons.

L'autorisation de départ n'arrivant que le lendemain 4 février, les deux aviateurs allaient quitter Lunéville à 16h00. Un train les rapatriera avec leur avion à Strasbourg.

Comme le relevèrent les autorités locales, aucune manifestation n'eut lieu et le passage des deux hommes passa quasi inaperçu. Ce qui n'empêcha pas les rumeurs de courir et, à Strasbourg, on affirmera « *qu'un régiment de chasseurs à cheval dut être mobilisé pour assurer la protection des deux Allemands !* ».

Comme d'habitude, cet incident sera à l'origine de nombreuses cartes postales présentées ici.



Lunéville-Photo, P. R., Place de l'Église et Rue Germain-Chârier

*L'appareil sera démonté et renvoyé dans le Reich par train
(Coll. Jean-Louis Roba)*

Avant de clôturer cet article, nous aimerions demander aux lecteurs s'ils peuvent donner des précisions sur les deux incidents aériens précédents (l'un d'eux aurait impliqué un pilote allemand du nom d'Engelhardt).

Contact : news@anciens-aerodromes.com

Rapport d'activité

Mars 2014

7 mars

Inauguration stèle Fabre à Marseille

Organisée par l'association Mémoire de l'Hydraviation (membre 2A).

Sous un très beau temps, inauguration de la plaque en l'honneur d'Henri Fabre bd Sakakini à Marseille.

Une cinquantaine de présents (la famille Fabre était bien représentée). Discours d'introduction d'Henri Conan, puis Hubert Fabre et le sénateur maire.



(Coll. Henri Conan)

12 mars

Repas 2A Nord

A l'occasion de la visite dans le Nord de Pierre Antoine Courouble, rencontre de quelques membres.



(Coll. Pierre Antoine Courouble)

22 mars

Conférence de Jacques Calcine

A Chantilly, devant une assemblée d'une centaine de personnes. Thème : dans le ciel de Chantilly avant la première bataille de la Marne.

25 mars

Réunion groupe commémorations 14-18 dans le département de l'Oise

Réunion du groupe de travail sur la BA 110. Yves Gambert, Jacques Calcine et Laurent Bailleul.

30 mars

Découverte d'un aérodroome de 1945 en Belgique

Pendant la Bataille des Ardennes, en janvier 1945, un escadron de petits avions britanniques de reconnaissance se pose près de Dinant, en bord de Meuse. Le temps est épouvantable..., les troupes Alliées doivent regagner le terrain conquis par le Reich pendant la Bataille des Ardennes. Voici l'histoire très curieuse de cette piste complètement oubliée et retrouvée grâce à une belle collaboration. L'énigme est enfin résolue.

Article de Robert Dehon

<http://www.patrimoinemosan.net/Djauvia.html>



(Coll. Robert Dehon)

DVD / Livres / Revues

CAEN CARPIQUET 1940-1945

Un aérodroome dans la guerre

François Robinard et Thierry Quittard



Avant-guerre, le jeune Ministère de l'Air choisit Carpiquet pour y créer, loin d'un futur front, un aérodroome d'instruction au bombardement, au mitraillage et à l'observation. Juin 1940, les Allemands y installent une importante base engagée dans la Bataille d'Angleterre (photos inédites) puis face au débarquement de Dieppe. Elle subit de lourds bombardements. Juin et juillet 1944, elle devient la pierre angulaire de la Bataille de Caen. La Hitlerjugend y oppose une résistance acharnée aux Canadiens.

Après-guerre, elle formera des centaines de pilotes engagés dans le conflit algérien puis deviendra une base de l'Armée de Terre avant de redevenir entièrement civile en 2010. Une documentation exceptionnelle sur une base qui s'est trouvée au cœur de l'Histoire.

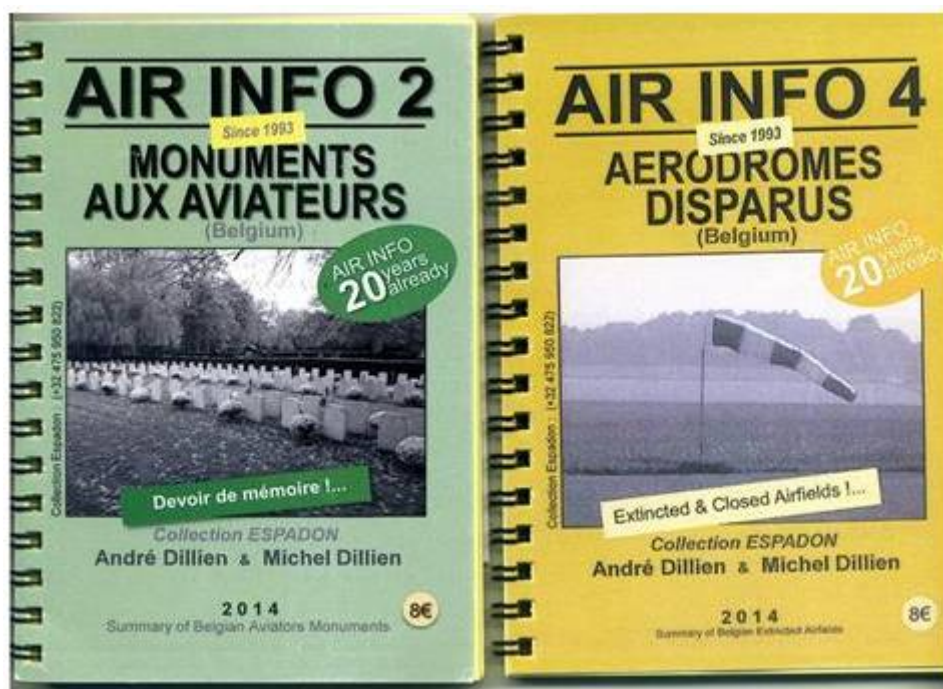
Ouvrage relié, 160 pages en couleurs.

Prix souscription : 25€ (prix parution : 35€ soit 10€ d'économie)

Contact François Robinard francois.robinard@numericable.fr

AIR INFO

André Dillien



Une collection de petits livrets format 10x15, 73 pages publication de l'ensemble des recherches d'André Dillien. Une mine d'informations sur l'histoire aéronautique de la Belgique.

- ✓ Air Info 1 Aérodomes et communications
- ✓ Air Info 2 Monuments et aviateurs
- ✓ Air Info 3 Lexicon aviation
- ✓ Air Info 4 Aérodomes disparus de Belgique
- ✓ Air Info 5 Nationality Marks

Prix de vente 8,00 € l'exemplaire

Contact : André Dillien andre.dillien@googlemail.com

AIR FRANCE LES HELICES DU RENOUVEAU

Jean-François Labrousse



413 pages dont 96 en couleurs, des photos inédites et des cartes postales, des premiers vols , des centaines de noms de navigants. L'histoire de l'utilisation des autres avions à hélices par Air France à partir du 01 janvier 1946 jusqu'en 1973 date de retrait définitif des DC 3 et DC 4 de la Postale de nuit..

Rappel sur 1945, chapitre à part sur le Latécoère 631, annexes aérophilatéliques.

Jean-François Labrousse vous propose ce livre au prix de **30,00 € + 7,00 € port**

Contact et commande : labroussejf@orange.fr

Ou envoi de votre règlement au domicile de l'auteur :

Jean-François Labrousse, 709 avenue de la bécasse, 40150 SOORTS-HOSSEGOR

Sites Internet, a découvrir

- Promotion de notre voyage en Angleterre dans Pilotermag

http://www.pilotermag.com/Pilotermag/Le_Blog/Entrees/2014/3/14_VOYAGE_DANS_LE_TEMPS_EN_1914-1918.html

- Vidéo sur la Brigade aérienne d'appui à la manœuvre aérienne

http://touch.dailymotion.com/video/x1dt92z_la-brigade-aerienne-d-appui-a-la-manoeuvre-aerienne_news

Agenda

Réunions - Rencontres 2A

Chaque mois, nous organisons des réunions régionales entre les membres disponibles. Ces rencontres, permettent ainsi de se retrouver et aborder les projets en cours. Invitation possible de personnes externes à notre association. Deux lieux ont été définis, alternativement sur la région Nord et à Paris.

Région Nord :

Le 3^{ème} jeudi des mois impairs à partir de 18h30 au Restaurant "Le Relaix", rue du Faubourg d'Arras à Lille ou route d'Arras à Faches Thumesnil (suivant le trottoir).

Prochaine réunion le

Région Parisienne :

Le 2^{ème} jeudi des mois pairs à partir de 18h45 au Café restaurant "A la ville d'Epinal", 5 rue d'Alsace Paris, 10^{ème} Métro gare de l'est.

Prochaine réunion le Jeudi 10 avril 2014

Participations 2A pour des expos et meetings

Les 25, 26 et 27 avril 2014

CARREFOUR DE L'AIR

Musée de l'Air et de l'Espace Le Bourget

Accès gratuit

Conférences le 25 avril

Fly'in avions de collection

7 et 8 juin Meeting aérien de La Ferté Alais



13-14-15 Juin 2014 Fête aérienne du centenaire Marne 14-18

Aérodom de Meaux - Esbly. Meeting aérien sur le thème de la Grande Guerre.

13-14-15 septembre 2014

Meeting Aérien du centenaire Somme 14-18.

Aérodom d'Amiens-Glisy



Autres événements

EXPOSITIONS

Du 29 janvier au 29 juin 2014

A LA CONQUETE DU CIEL

La ville de Boulogne-Billancourt, au MA-30/Musée des Années Trente et dans la nef de l'espace Landowski une exposition sur le thème de l'aviation,

Contact Cécile Fize 01 55 18 40 42

Espace Landowski 28 avenue André-Morizet - 92100 Boulogne-Billancourt 01 55 18 53 00 / www.boulognebillancourt.com

Accès : Métro ligne 9 (Marcel-Sembat) ou ligne 10 (Boulogne Jean-Jaurès) Bus lignes 126 et 175 (Hôtel-de-Ville) Parking de l'hôtel-de-ville

CONFERENCES

Conférence proposée par la Commission « Astronautique » de l'Aéro-Club de France

Lundi 14 Avril 2014 à 19h00 à l'AéCF, 6 Rue Galilée, 75 116 Paris Métro Boissière
L'ART EN ORBITE par Pierre COMTE

Vendredi 25 avril 2014, de 10 h à 17 h
Le Musée de l'Air et de l'espace du Bourget organise, les Rencontres « Collecter, conserver et valoriser le patrimoine aéronautique » auditorium Roland Garros. L'accès est libre et gratuit.

Samedi 24 MAI 2014 A.R.A.O.M.P.A.

32 avenue des Bas Chaumiers
91170 VIRY CHATILLON

Maison de l'Environnement et du Développement Durable

Face au N° 73 de l'Avenue Jean-pierre Bénéard 91200 ATHIS-MONS

- de 10h30 à 12h30 : Conférence par Francis Bedei (gratuite) "De Port-Aviation à l'aéroport Paris-Orly"
- Fournir à l'inscription copie pièce identité (C.I recto verso ou passeport).

Contact : fbedei@orange.fr

www.port-aviation.com



Samedi 5 avril à 14h45

Conférence SLHADA

au fort de Bron près de Lyon
Les FAFL, Forces Aériennes Françaises Libres
par Maurice Rochaix - 04 72 34 15 84

Le 7 avril 2014 à 19h00 - Salons de l'Aéroclub de France - 6, rue Galilée Paris 75016

L'Aéroclub de France organise le premier événement des acteurs et des chercheurs de l'Aviation à Propulsion Electrique

Merci de confirmer votre présence auprès de : L'Aéro-Club de France :

communication@aeroclub.com

Tel : 01 47 23 72 72

AUTRES MEETINGS

14 et 15 Juin, Phalsbourg

Airshow - Festival international de l'hélicoptère organisé par l'ALAT (entrée 3 €)

21 et 22 juin, Cazaux meeting de l'air organisé sur la Base Aérienne 120

5 et 6 juillet, Nancy - Ochey Meeting de l'air organisé sur la Base Aérienne 133 et placé sur le thème de la création en 1914 des groupes de bombardement de jour et de nuit

18 mai 2014 à Lens Lens-Bénifontaine

- Air show franco-belge



Annonce vidéo du meeting aérien sur le lien ci-dessous:

<http://www.youtube.com/watch?v=0tD1LsLPpRI&feature=youtu.be>

Association "Fêtes de l'Air Lens-Bénifontaine"

62 bis, rue Pasteur F-62410 BÉNIFONTAINE

organisation@meeting-air-lens.com

<http://www.meeting-air-lens.com>

<http://www.facebook.com/Lens.Airshow>

7 août 2014, Juvincourt



Exposition, visites en préparation

Contact : Jean-Philippe Ferand

benzinfeuer@hotmail.fr

Adhérer

Anciens Aérodomes est une association Loi de 1901. Chaque année, lors de notre assemblée générale nous fixons le montant d'une cotisation qui doit nous permettre de disposer d'une réserve financière pour amorcer des projets et couvrir nos frais de fonctionnement. Des demandes de subventions sont ensuite déposées auprès d'organismes publics et privés afin de financer la mise en œuvre d'actions correspondant au mandat de nos statuts.

Adhérer signifie participer à nos actions, soit en s'impliquant dans les groupes de travail, soit en les soutenant simplement. Notre champ de compétences est national (avec des extensions vers d'autres pays Européens suivant les participations de nos membres). Chacun peut apporter sa contribution à nos projets selon son intérêt personnel.

Nos thématiques de recherche concernent les aérodomes de la période des pionniers jusqu'à nos jours. Nous nous intéressons aussi à l'histoire aéronautique, les hommes, les avions et les matériels mais uniquement en relation avec les lieux.

Adhérer c'est être immédiatement en contact avec le réseau de nos membres, pouvoir poser ses questions, recevoir de l'information, tisser des liens avec d'autres chercheurs, mettre en œuvre des projets communs, recevoir de l'aide pour ses recherches personnelles et comparer ses travaux. C'est aussi développer un lien social avec d'autres.

Le montant de la cotisation pour l'exercice 2013-2014 reste fixé à 20 euros depuis notre création. Possibilité de régler par chèque bancaire par virement bancaire ou directement sur notre compte Paypal.

La procédure pour adhérer dans notre association passe préalablement par la rédaction d'un bulletin d'adhésion.

Ce formulaire est disponible après demande sur news@anciens-aerodromes.com ou par courrier à l'adresse de notre siège. Ce document permet de se présenter, inscrire ses coordonnées, sa participation à des publications, son passé aéronautique, ses compétences et sa région de recherche, autant d'éléments qui permettent la mise en lien avec les autres membres. Depuis l'assemblée générale de 2010 nous avons ouvert l'adhésion à d'autres associations, une façon de développer plus efficacement des collaborations. Chaque association adhérente dispose d'une simple inscription et nous adhérons réciproquement à celle-ci.

L'acceptation d'une demande d'adhésion passe ensuite par l'avis du Conseil d'Administration et du règlement de la cotisation. Adhérer c'est aussi accepter les clauses de notre règlement intérieur, comme dans toute association.

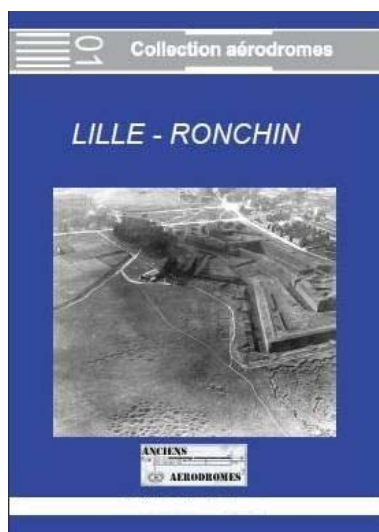
Voir également la page de présentation sur notre site :

http://www.anciens-aerodromes.com/?page_id=944

Et le formulaire de contact :

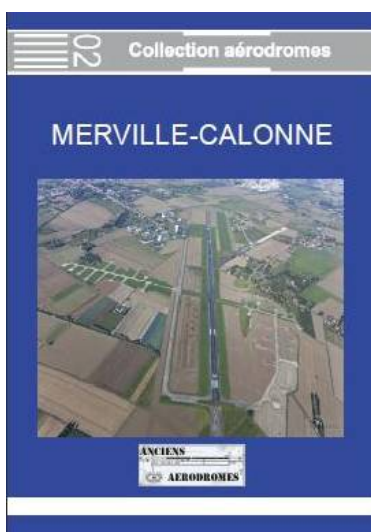
<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=260>

Nos publications livrets



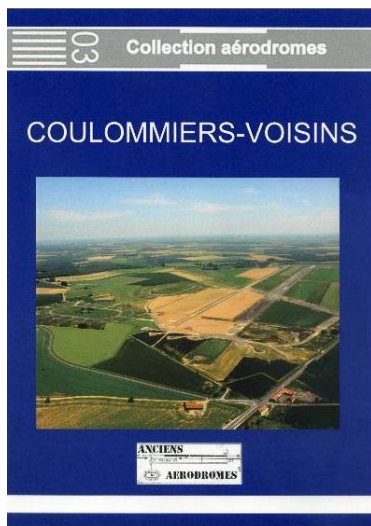
ISBN n°978-2-919572-00-7

Notre première publication qui vous fera découvrir cet aérodroome aujourd'hui disparu. 40 pages, 90 photos d'époque, format 17x24
Publication octobre 2010
Prix de vente **5,00 €** (frais de port **2.50 €**) à l'unité



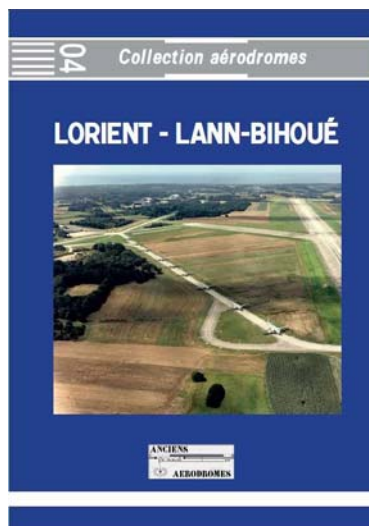
ISBN n°978-2-919572-01-4

Histoire d'une ancienne base aérienne militaire. 68 pages, 104 photos d'époque et actuelles, format 17x24 - Publication mai 2011
Prix de vente **8,00 €** (frais de port **2.50 €**) à l'unité



ISBN n°978-2-919572-02-1

64 pages, 104 photos d'époque et actuelles, format 17x24 - Publication juin 2012
Prix de vente **8,00 €** (frais de port **2.50 €**) à l'unité



ISBN n°978-2-919572-03-8

76 pages, 130 photos d'époque et actuelles, format 17x24 - Publication septembre 2013
Prix de vente **10,00 €** (frais de port **2.50 €**) à l'unité

Commande possible sur notre site <http://www.anciens-aerodromes.com/?p=458>
Par courriel news@anciens-aerodromes.com ou par courrier adressé au siège social.

Les quatre livrets : 30,00 € + 4.50 € de port - © Editions Anciens Aérodroomes

Nos publications DVD

Témoignages d'Anciens Aérodommes film reportage documentaire

Jean-Michel Borde, Frédéric Rolland



Toutes les associations n'ont pas un docteur en cinéma, comme Frédéric Rolland, qui est aussi pilote et passionné d'aéronautique. Avec notre vice-président Jean-Michel, ils se sont lancés, fin mars, c'était un samedi de grisaille et pas un temps à faire de belles images mais tant pis, la chaleur des témoignages remplace largement les watts des spots !

Pas moins de 26 interviews, autant sympathiques que spontanés, toutes les belles histoires que nous aimons et, comme le dit si bien Catherine Maunoury, la mémoire, ça ne vient pas comme cela, c'est compliqué.

Peu importe en 43 minutes, nos amis ont tout mis dans la boîte, enfin, en ligne, sur Daily Motion, vous pouvez lire directement le film à partir de notre site Web. Copies Blu Ray et DVD bientôt disponibles.

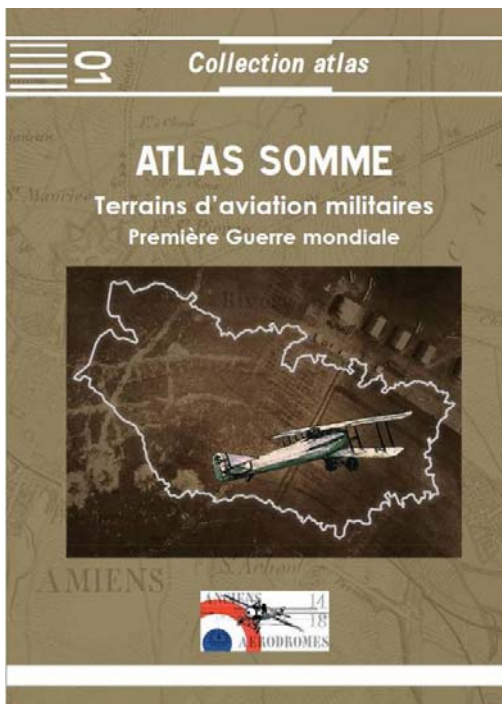
Consultation sur notre site :

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=11531>

A paraître

Juin 2014 Le n°1 de la Collection atlas

Atlas des terrains d'aviation militaires de la Première Guerre mondiale Département de la Somme



La Somme est riche en lieux de mémoire de la Première Guerre mondiale.

Cet ouvrage permet de lire dans le paysage des champs de batailles historiques à livre ouvert.

En effet, il est illustré de pas moins de 550 QR Codes qui sont autant d'outils pour explorer plus avant la géographie départementale. Pour chaque terrain d'aviation, quatre codes permettent de localiser le lieu et de s'y rendre, de consulter la fiche signalétique actualisée sur notre site, d'accéder aux ressources locales et d'entendre un commentaire d'illustration sonore.

Le fonds cartographique retenu est contemporain du premier conflit mondial puisqu'il s'agit de la carte d'Etat-major numérisée par l'IGN et mise à disposition sur son Géoportail.

Au croisement des techniques de restitution cartographiques les plus anciennes et des promesses de celles du futur, cet ouvrage se veut un hommage à ceux qui tombés au champ d'honneur auront permis à l'aéronautique naissante de prendre un envol des plus glorieux.

Après la *Collection aérodromes* présentant des monographies sur des terrains d'aviation, notre association vous présente en cette année de commémoration le premier volume de sa nouvelle *Collection atlas*.

Un livret au format 17x24, 100 pages, 65 cartes et illustrations d'époque

Préface de **Christian Manable**, président du Conseil Général de la Somme

Avant-propos de **Jacques Calcine**, auteur des recherches sur les aérodromes de Picardie

Prix de vente : 10,00 € + port 3,50 €

Commandes possibles

- Par courrier postal à l'adresse ci-dessous
- Par courriel à news@anciens-aerodromes.com

ASSOCIATION ANCIENS AÉRODROMES
Aérodrome de Merville Calonne - Rue de l'Épinette - 62136 LESTREM

Juin 2014 Le n°5 de la Collection aérodromes Histoire du terrain d'aviation de Meaux - Esbly



L'association Anciens Aérodromes vous présente un nouvel ouvrage consacré cette fois à l'histoire de l'aérodrome de Meaux-Esbly.

L'histoire de cet aérodrome commence en 1935 lorsque qu'Henri MIGNET, créateur et constructeur du « Pou du ciel », prend possession d'un petit terrain situé sur la commune d'Iles-lès-Villenoy, en bordure de la RD.5 reliant Meaux à Esbly, afin d'y édifier un hangar destiné à la construction de ses avions.

Cette même année, l'aéroclub de Meaux, qui est depuis quelques temps déjà à la recherche d'un espace adapté à ses activités, décide de s'implanter à ses côtés. L'aérodrome de Meaux-Esbly vient alors de prendre son véritable envol.

Comme bon nombre de ses contemporains, le terrain connaît alors les grandes années de l'aviation de tourisme et de sa démocratisation.

Une section de l'Aviation Populaire, créée par Pierre Cot en 1936, y est bientôt constituée. En 1937, l'aérodrome devient l'un des acteurs bien inattendu de la guerre d'Espagne en formant au pilotage une poignée de jeunes Républicains

espagnols qui repartiront ensuite combattre dans leur pays.

Trois ans plus tard, le ciel de l'Europe s'embrase. A l'aspect bien différent des paisibles biplans de tourisme, c'est au tour des chasseurs Dewoitine D.520 de prendre possession des pistes. Durant une grande partie de la Bataille de France, leurs pilotes tenteront avec un courage remarquable de tenir tête à une Luftwaffe omniprésente dans un ciel en guerre. Le 23 mai 1940, Antoine de Saint-Exupéry y effectue sa célèbre *Mission sur Arras* qui laissera son empreinte dans la littérature.

Non occupé par l'armée allemande après l'armistice de 1940, le terrain de Meaux-Esbly est remis en culture mais retrouve sa vocation d'aérodrome civil dès la fin du conflit. Dès le mois d'août 1947, Meaux-Esbly dispose à nouveau d'une petite flotte d'appareils, dont quelques fameux avions biplans Stampe SV.4, et commence à reprendre avec dynamisme les activités de sa vocation originale qu'il continue à promouvoir avec brio de nos jours : l'aviation de tourisme.

Un livre au format 17x24, 60 pages et 72 photos d'époque et actuelles et documents provenant de fonds privés.

Préface d'Alain MIGNET, publié avec le soutien de la Commission Mémoire de l'aviation civile (DGAC).

Commandes possibles

- Par courrier postal à l'adresse ci-dessous
- En ligne sur notre site Internet
- Par courriel à news@anciens-aerodromes.com

Prix de vente : 8,00 € + port 3,00 €

ASSOCIATION ANCIENS AÉRODROMES
Aérodrome de Merville Calonne - Rue de l'Épinette - 62136 LESTREM



Voyage 2A



Stow Maries Aerodrome
(Purleigh, Essex, Royaume-Uni)

Samedi 10 mai 2014



L'association Anciens Aérodromes organise un voyage d'une journée à Purleigh (Essex) sur le site de **Stow Maries Aerodrome**, connu pour être le terrain d'aviation de la Première Guerre le mieux conservé d'Europe. A l'occasion du fly-in 2014, un échange est prévu avec l'association FOSMA (<http://www.fosma.co.uk>), qui restaure depuis 2009 le site, dont 24 bâtiments datant de 14-18 sont déjà inscrits sur la liste de l'English Heritage.



Informations pratiques

Le voyage se fera en autocar grand tourisme de 53 places, avec projection de films d'archives durant le trajet. (Société Voyage Liefooghe <http://www.sourcedevasion.com>)

- Départ n°1 de Bailleul à 7h00
- Départ n°2 de Calais à 8h45
- Retour prévu à 22h00

Prix : 35 € (membre 2A) - 40 € (non membre), hors hébergement et restauration
Hébergements (pour ceux qui viennent de loin) : <http://www.dartmoor-cottage.fr/>

Renseignements et informations : news@anciens-aerodromes.com

Contact (L. Bailleul) : 06 72 33 32 38 - <http://www.anciens-aerodromes.com>

Chèque à adresser à l'ordre d' Anciens Aérodromes.

(Les chèques ne seront encaissés qu'après le voyage. Remboursement en cas d'annulation.)



!!! Nous disposons encore de quelques places !!!

Hommage 2A

Michel Loones



Michel Loones au centre de la photo en 1947-1948 en Afrique du Nord – (Coll. Famille Loones)

Ceux qui fréquentaient régulièrement nos repas bimestriels de Fâches avaient parfois eu l'occasion de le rencontrer. Michel Loones est décédé le 1er avril dernier. Il rejoint ainsi son ami André Fin, autre membre 2A décédé en juin 2012. Il ne disposait pas d'Internet et ne suivait pas nos nombreux échanges mais les rencontres lors de nos soirées sur Fâches lui permettait toujours de se tenir informé de l'activité de notre association.

" Michel nous a quitté le 1er avril 2014. Nous l'avons connu à l'Aéro-club de Merville, avec son compagnon André Fin. Il a adhéré de suite chez nous tant il était amoureux des choses de l'Air et de la façon dont nous traitons ce sujet.

Dès que l'un de nos membres a pris contact avec lui et son épouse, il nous a ouvert sa boîte à trésors. En un mot toutes les photos de sa vie aéronautique tant en Afrique du Nord que sur le site de Merville. Pilote planeur et avion il nous a fait aussi découvrir une série de 150 journaux datant de 1945 à 1948, "Aviation Française". Cette collection a été entièrement scannée et est en cour d'exploitation. Un véritable trésor qui nous détaille tous les événements de cette période d'après seconde guerre mondiale.



Sa collection de photos est aussi particulière car elle va de Porquerolle durant sa jeunesse en 1937, Fez en 1947-1948 pour terminer par Merville-Calonne après son service militaire (planeurs Emouchet, C-800 mais aussi dans le domaine avion Piper-Cub, Léopoldoff, SV4).

Lui qui dans sa vie professionnelle était professeur au lycée Baggio de Lille nous recevait toujours avec plein de rayons de soleil dans les yeux dès que nous parlions "Avions" ou "Aéronautique".

Mais il faisait aussi partie de l'association des Aînés de Neuf-Berquin, non loin de Merville-Calonne, là où il va reposer. Il aura encore des avions pour le survoler car le cimetière est un peu plus loin que le bout de piste.

Nous le remercions pour tout ce qu'il nous a aimablement prêté de bon cœur mais aussi son épouse Denise Blondel qui a toujours facilité tous ces échanges."

Jean-Luc Charles

Septembre 2010, Laurent Bailleul et Michel Loones sur l'aérodroome de Merville-Calonne

Rédaction

Magazine mensuel de l'association Anciens Aérodromes. Rédigé avec la participation de nos membres. Destiné aux membres de l'association mais également aux abonnés. Inscription possible sur notre liste d'envoi par simple demande. La régularité de cette publication et le contenu varie selon les contributions et le temps disponible.

Les articles et photos sont propriété de l'association ou des auteurs ayant accepté une publication. Toute reproduction même partielle est possible après demande écrite et accord des auteurs.

Comité de rédaction : Laurent Bailleul, Alain Graton, Jean-Luc Charles, Jean-Claude Carpentier, Daniel Flahaut, Guilhem Labeeuw, Thierry Gehan

Consultation disponible sur le site : <http://www.anciens-aerodromes.com>

Comité de rédaction 2A – avril 2014

Pour le magazine

Une envie d'écriture ... un projet d'article ... un témoignage à partager ... un reportage de visite ...

Vous êtes membres 2A ou lecteur de ce magazine,

Adressez votre projet au comité de rédaction !

Merci !

L'ensemble de nos magazines est disponible sur notre site