



LE MAGAZINE 2A
Lettre de liaison
n° 52 – novembre 2014



EDITO

Comme chaque année, octobre aura été le mois de notre assemblée générale, un rendez-vous qui permet de nous retrouver autour d'un bilan précis sur notre activité. Ce moment fort dans la vie d'une association reste fidèle à la tradition que nous nous sommes fixés depuis nos débuts : changer chaque fois le lieu de cette rencontre.

Nous avons choisi cette année Péronne, en lien avec le début des commémorations pour les centenaires de la Première Guerre mondiale, où irons-nous l'an prochain ? Les propositions sont ouvertes ...

A la suite de cette AG nous avons découvert avec plaisir et grand intérêt, la conférence de Jacques Calcine (auteur de notre Atlas n°1) sur le développement des terrains d'aviation en Picardie. Un très bel exposé qui nous a permis de découvrir l'ampleur du dispositif déployé sur la région durant la guerre 14-18.

Nous allons maintenant bientôt refermer cette année 2014 qui fut très importante en activités pour notre association. Repos jusqu'aux fêtes ? Non, nous comptons vous réserver encore quelques surprises dans nos échanges et publications

Bonne découverte de ce magazine.

Laurent Bailleul

SOMMAIRE

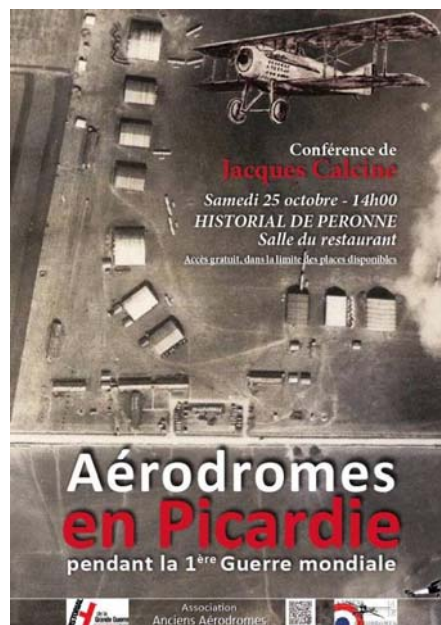


- 1 **Edito**
- 2 **5^{ème} Assemblée générale annuelle**
Historial de la Grande Guerre, Péronne
- 3 **L'aérodrome du mois**
Historique et actualités du terrain d'aviation des Vennes – Paul Mathevet
- 7 **Des terrains, des avions et des hommes**
Juillet 1961, des F86 sur la route – Jean-Claude Carpentier
- 9 **2014-2018, commémorations de la Premi-ère Guerre mondiale**
Le second aviation Center à Tours – Jean-Claude Carpentier
- 12 **Rapports d'activité**
Octobre 2014
- 18 **Une association**
L'ABSA
- 23 **DVD/Livres/revues Sites Internet à découvrir / Agenda**
- 27 **Nos publications**
- 29 **A Paraitre**

Crédit photo page de couverture

Mai 1960, Douglas B66 sur la base aérienne US de Déols. (Don de la famille René Crozet à l'Onera- Centre de Meudon la Forêt –confié à 2A pour valorisation)

5ème Assemblée Générale 2A



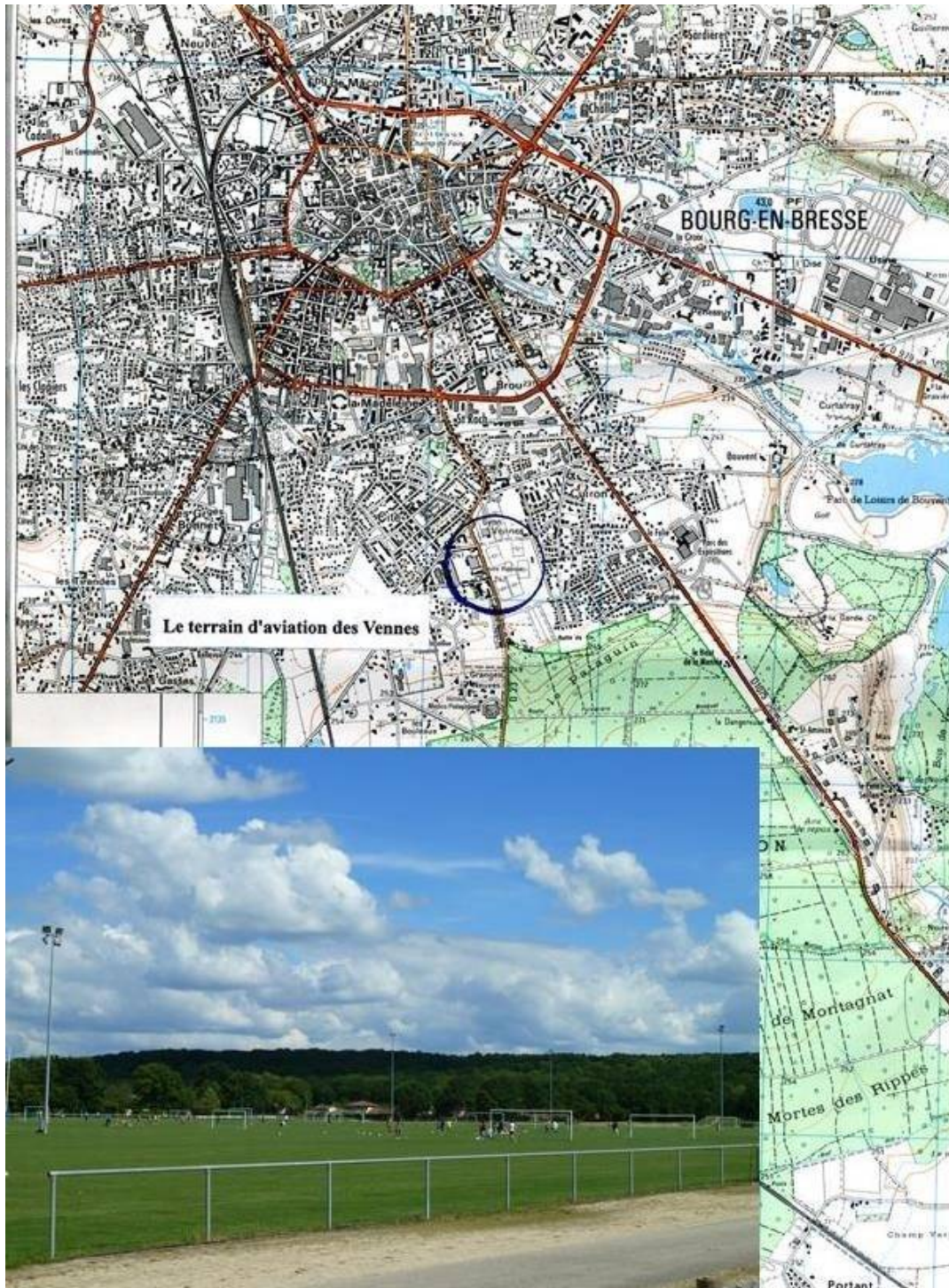
L'association Anciens Aérodommes a tenu son Assemblée Générale annuelle le samedi 25 octobre dans les locaux de l'Historial de Péronne. La séance plénière a été suivie d'un repas convivial et l'après-midi d'une conférence de Jacques Calcine sur les aérodommes de Picardie et d'une visite de l'Historial de la Grande Guerre. Un beau succès, merci de votre présence !



L'aérodom du mois

Historique et actualités du terrain d'aviation des Vennes à Bourg en Bresse (Ain)

Paul Mathevet et le cercle aéronautique Louis Mouillard



Le complexe sportif des Vennes en 2014 (photo Pierre Morel)

Louis Mouthier (1884-1970) est passionné de sport et de mécanique. En mai 1910, il achète 11.000 francs-or un avion Blériot XI type 'traversée de la Manche'. Il n'y a pas d'instructeur et c'est avec seule une notice de pilotage qu'il débute son initiation. Le 9 août 1910, il est breveté pilote sous le n°157. On le voit à Dijon, Genève, Valenciennes et Lyon. En 1911, il achète un aéroplane Borel-Morane, équipé d'un moteur Gnôme 50 HP, qu'il présente à Bron lors du meeting du 14 juillet. Le 23 juillet, il décolle de Bron à 4h 05 et prend la direction de Bourg en Bresse. A partir de la localité des Echets, il suit la voie ferrée Lyon-Bourg, se maintenant à une hauteur d'environ 200 mètres et, poussé par un vent du midi, il aborde Bourg en Bresse vers 4h 30. Il survole les jardins de la Préfecture, double le clocher de la basilique Notre-Dame et vient se poser vers la prairie des Vennes, devant la buvette du champ de courses. Il n'a mis que 30 minutes pour couvrir les 70 kilomètres à la vitesse moyenne de 140 kilomètres à l'heure. A 5 heures de l'après-midi, il s'envole pour Ambérieu en Bugey après avoir survolé à nouveau la ville de Bourg.

Du terrain appelé '*Communal des Vennes*', la ville de Bourg en Bresse était propriétaire d'une partie dénommée '*Champ de tir ou hippodrome*'. Ce dernier avait fait l'objet d'une convention intervenue, en 1882 et 1887, entre la ville et l'autorité militaire. La ville de Bourg en Bresse mettait à la disposition de l'autorité militaire le Champ des Vennes à condition que l'autorité militaire installe une garnison dans la ville. En 1887, naissait la Société des courses de Bourg, et dans cette convention était stipulé de réserver à cette société la jouissance pendant un mois, chaque année, afin que le champ de tir soit transformé en hippodrome. Cette convention avec la Société des courses de Bourg a été régulièrement appliquée jusqu'en 1939.

Les 9, 10 et 11 septembre 1911, grand meeting d'aviation aux Vennes avec Louis Mouthier, René Vidart, Albert Kimmerling et Henri Berlot. Pour ce premier grand meeting organisé à Bourg on compte 18.750 entrées payantes et avec les abords du terrain accessibles, on a dénombré 25.000 spectateurs. Prix des places : tribune d'honneur, 3 Fr : tribune sud, 2,50 Fr : tribune nord, 2 Fr : pelouse, 1 et 0,50 Fr. Visite de l'appareil : 0,50 Fr. 50% des bénéfices sont remis au bureau de bienfaisance. Trois aviateurs volent en même temps (*Mouthier, Kimmerling et Vidard*) ce qui enthousiasme les spectateurs. Le lundi 11, c'est la Saint Nicolas, le patron de la Ville de Bourg, 12.000 spectateurs s'empressent encore autour des Vennes, ils veulent revoir ces aviateurs. Pour clore ces journées, c'est à l'Hôtel de France que fut servi le banquet de ces journées mémorables.

Les 13, 14, 15 juillet 1912 a lieu aux Vennes un très grand meeting aérien, 15.000 personnes assistent aux exhibitions d'aviateurs tels que Louis Mouthier, Pierre Béard, Paul Guerre dit Rugère, un parisien auteur de plusieurs raids aériens qui arrive de Mourmelon avec son biplan Voisin. Il y a aussi Gaston Oliverés, pilote de la maison Sommer. Un accident terrible a endeuillé cette grande fête. Le dernier jour, le 15 juillet, l'avion de Gaston Oliverés s'écrase à quelques mètres de l'orphelinat de Seillon. Le pilote est tué sur le coup. Rugère donne onze baptêmes de l'air dès le matin de la seconde journée. Le but de cette manifestation est d'alimenter une souscription nationale pour l'édification de hangars destinés à l'aviation.

Conseil municipal du 9 avril 1913, mardi dernier, le maire recevait le Secrétaire général du Comité national d'aviation militaire, il venait voir si Bourg possédait un éventuel terrain d'atterrissage pour installer une station d'avions avec hangar. Le champ des Vennes qu'il a visité a semblé l'intéresser, bordé d'un côté par la forêt de Seillon et d'un autre côté par l'Eglise de Brou, il offre également l'avantage de se trouver à proximité d'un poste de garde, mais pour que la ville devienne une station militaire, il faut qu'elle possède un hangar solide en maçonnerie et enfin qu'elle soit reliée par un fil au réseau téléphonique. Ces dépenses d'installation évaluées à 20.000 francs par la Société nationale d'aviation seraient supportées en partie par elle. Le Conseil Municipal décide de suivre l'affaire.

Le 27 octobre 1913 : Au plan national une souscription a produit la somme de 6 114 846 francs, somme qui permettra entre autre l'achat de 208 avions. Une partie de cette somme sera affectée à l'aménagement de stations d'atterrissage. Nous apprenons que Bourg va posséder l'une de ces stations, elle comprendra un terrain d'au moins 10 hectares et un hangar de 20 mètres sur 20, muni d'un téléphone et d'un logement pour gardien. On cherche aux environs de la ville un emplacement vaste et commode pour installer cette station.

La Souscription Nationale du Comité National pour l'Aviation Militaire de 1912

En 1912, une vaste campagne nationale, soutenue par les grands journaux nationaux de l'époque qu'étaient «Le Temps» et «Le Matin» aboutissait à la création d'un Comité National pour l'Aviation Militaire, présidé par Georges Clemenceau, qui lançait une souscription nationale. Des Comités départementaux d'Aviation, sous l'égide de la Ligue Aéronautique de France, étaient créés afin de recueillir cette souscription qui atteignait en février 1913, presque quatre millions de francs-or...Ainsi, des villes, des régions, des établissements industriels ou commerciaux, des associations souscrivent et leur nom est donné à des avions. Cet argent permettait d'équiper les escadrilles en formation dans l'aéronautique militaire, mais aussi à servir à l'édification de hangars pour abriter les aéroplanes militaires sur les terrains de manœuvres des garnisons. Ces hangars dit Type Comité National (hangar en maçonnerie de 20 x 20 mètres) adopté par l'autorité militaire devaient être implantés, dans notre région, à Bourg, Roanne, Vienne, Chambéry (Challes les Eaux), Grenoble et Montélimar. Les terrains de Bron, Ambérieu en Bugey et Saint Etienne-Bouthéon n'étaient pas concernés, du fait de l'existence d'une Ecole d'Aviation. De plus, la création d'un centre d'aviation militaire était envisagée sur ces terrains.

Conseil municipal du 5 novembre 1913 : suite à ce qui a été dit le 27 octobre, le Conseil délibère sur l'opportunité et sur les conditions d'établissement au communal des Venues d'une station d'aéronautique qui comprendra un terrain d'atterrissage, ainsi qu'un hangar pour remiser les appareils. Ce terrain, qui sera pris sur-le-champ de tir et de manœuvre de la garnison et sur le terrain concédé à la société des courses de chevaux, couvre une superficie de 23 ha 83 a et 44 ca. Une parcelle de 40m x 40m située à l'ouest de la route de Bourg à Lent, comprise dans l'enclos affecté à la Société des Courses ou dans le champ contigu, propriété de la ville, sera affectée à l'édification d'un hangar qui aura 20m x 20 m. Le hangar sera mis à la disposition des aviateurs civils et militaires.

Le 8 juin 1914, nos concitoyens qui se sont rendus à l'hippodrome des Venues ont pu voir, à peu de distance de la tribune sud, un bâtiment de fruste apparence, monté en béton et auquel il ne manque plus que sa couverture. C'est le hangar d'aviation. La ligue de navigation aérienne, a confié les travaux à un entrepreneur lyonnais, M. Paufigue. Dans quelques semaines, la ville prendra possession du hangar qu'elle s'est engagée à relier au téléphone et dont elle devra assurer le gardiennage.

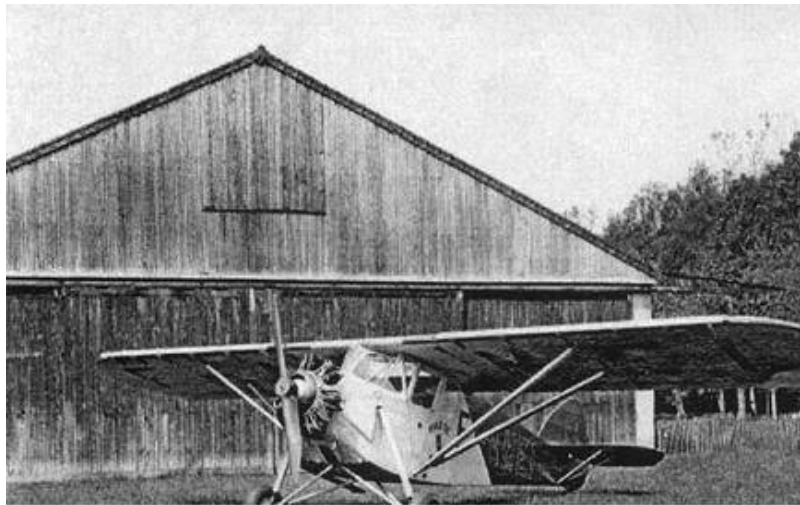
Le 26 juin 1930, création de l'Aéro-club de l'Ain qui fait ses débuts sur le terrain des Venues avec un planeur Avia Zodiac dont le lancement s'effectue au sandow, puis en mai 1932 avec un Potez 36 monoplane à moteur Salmson de 95 cv, fruit d'une souscription publique et de l'aide de l'Etat. Immatriculé F-ALTY et baptisé 'Ville de Bourg', il est peint aux couleurs de la ville de Bourg, vert et noir. Le 30 juillet 1932, lors d'un décollage du terrain des Venues, il se pose en catastrophe dans la forêt de Seillon. Il est remplacé par un appareil de même type qui sera immatriculé F-AMEI et baptisé 'Ville de Bourg'. Depuis le terrain des Venues, lors de vols de propagande, des Bressans émerveillés découvrent leur région.



Potez 36 immatriculé F-ALTY sur le terrain des Venues en mai 1932, à gauche le hangar d'aviation

Le 15 mars 1946, la Fédération Nationale des Sports Aériens donne son agrément pour la création de l'Aéro-club populaire de Bourg. L'école de pilotage se fixe à Ambérieu en Bugey en 1947, et en 1949, le Préfet de l'Ain classe le terrain des Vennes en terrain privé. L'Aéro-club populaire de Bourg utilise ce terrain pour la propagande aérienne et loge son Stampe dans le hangar. En 1959, le parc-avions rejoint le terrain des Vennes, mais la formation des élèves-pilotes sur le terrain des Vennes est toujours interdite. Aussi, un terrain est loué à La Tranclière pour assurer la formation des élèves. Ce terrain à usage restreint qui s'appellera Bourg-Pont d'Ain sera utilisé de 1959 à 1978, date d'ouverture de l'aérodrome de Bourg-Ceyzériat à Teyssonge qui prendra le nom de 'Terre des Hommes' en juillet 2000, en hommage à Antoine de Saint Exupéry.

En 2014, le terrain des Vennes est devenu un complexe sportif, et son hangar d'aviation qui est devenu **Centenaire** est oublié.



Autre vue du hangar d'aviation sur le terrain des Vennes



Le même hangar d'aviation en 2014, vue de face
(photos Coll. Pierre Morel)

Sources : 50 ans Bourg de Brocard Tome 1, Bourg Story n°225, 'Des Ailes et des Hommes' par Marius Roche, Historique de l'Aéro-club de Bourg en Bresse.

Historique et actualités du terrain d'aviation des Vennes à Bourg en Bresse (Ain) (C) C.A.L.M 10/2014

Des terrains, des avions et des hommes

Juillet 1961, des F86 sur la route

Jean Claude Carpentier



Juillet 1961, sur la base de Châteauroux-Deols, des équipes de la SFERMA (de Mérignac) démontent des F86 sur les marguerites. Ce sont des civils commandés par des américains qui vampirisent ces avions réformés de l'Air Force de l'Otan (NATO) pour expédier les pièces détachées au Danemark et en Yougoslavie.

L'hiver 61 fut particulièrement rigoureux et l'équipe de mécaniciens fut dirigée à l'abri vers la « Martinerie ». De leur lieu de stockage au lieu de démontage, les appareils sont convoyés par un véhicule américain conduit par un major dont nous n'avons ni l'identité ni l'unité. La route empruntée a été construite par les américains en 1955, c'est une route en ciment sans joint de dilatation entre Deols et la Martinerie. Elle est l'ancienne « RN 20 E ». Elle passait sur un pont SNCF de la ligne Paris-Toulouse et sous un pont routier Bourges-Châteauroux ce qui obligeait tous les membres de l'équipe à se servir ou de pousseur ou de contre poids pour le passage de l'empennage.

Ces informations et photos m'ont été confiées par Monsieur Francis Courseau qui a travaillé sur ce convoi routier. Il nous précise également : « *En ce qui concerne la Société chargée du démontage, la « SFERMA » était associée avec la « SERIMA » de Déols. Nous étions quelques-uns embauchés par l'usine de Déols et après nous avons intégré l'usine locale, les Bordelais sont rentrés ensuite chez eux. A l'usine de Déols nos avions étaient en grande révision : les « North américain » F100F de l'armée de l'Air basés en Allemagne, des F101 « Voo Doo », des F102 Convair et en dernier les F105. Puis vint la fermeture de la base suite à la sortie de l'Otan sur décision du Général de Gaulle. »*



La « nouvelle République du Centre » 29 janvier 1961



CHÂTEAUROUX -DEOLS en 1955 (Coll Jean-Claude Carpentier)

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.

Le Second Aviation Center à Tours

Jean Claude Carpentier



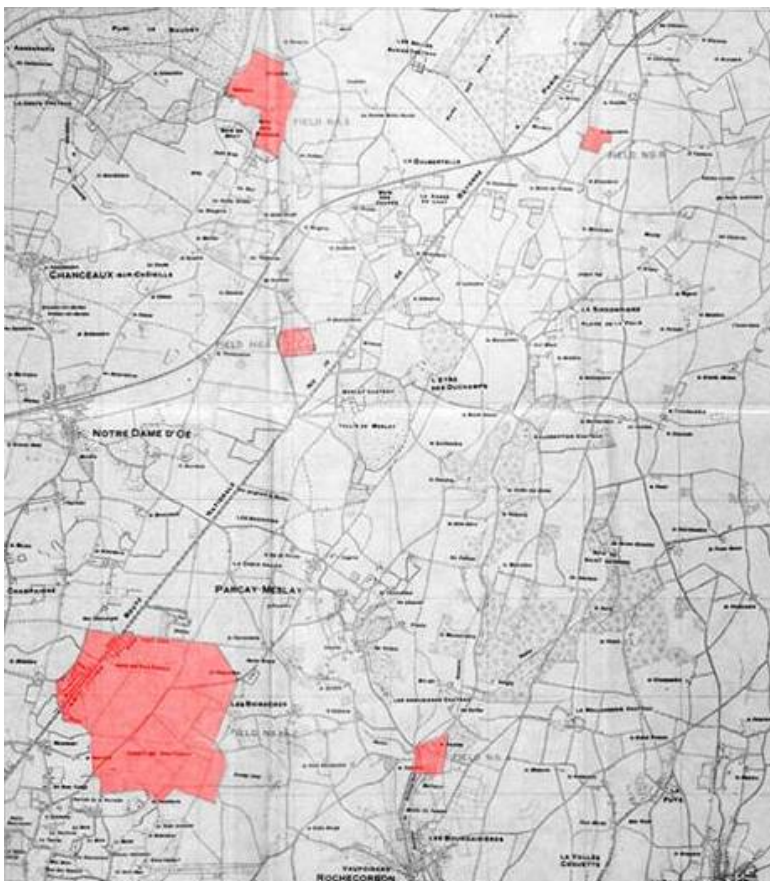
*Vue aérienne des installations en septembre 1918
(National Archives de Washington)*

En 1917, l'Air Expeditionary Force (AEF) installe à Tours le 2nd Aviation Instruction Center « AIC ». Comme cet aérodomme est une installation française, les instructeurs français conserveront le contrôle de l'école de pilotage jusqu'à la fin de la guerre. C'est ce que craignait Pershing ; la mise en tutelle de l'armée américaine par l'armée française. C'est aussi un avantage pour l'AEF qui manque de personnel instructeur pour les jeunes Américains qui devront apprendre à piloter et entretenir des avions français et anglais équipés de moteurs français ; Caudron G3, Sopwith « chiots » et Breguet 14s.

L'AEF prépare les installations pour recevoir davantage de jeunes recrues et le personnel d'instruction en construisant de vastes hangars en dur, des « Bessonneau » et quantité de petits hangars pour un seul avion car ils attendent des Nieuport, Salmson, les nouveaux Breguet, leurs De Havilland, des Spad et d'autres Sopwith. Quatre pistes sont tracées pour des formations précises dans les domaines de l'observation tout en apprenant certaines techniques du combat aérien sur la piste 3. La piste 4 « Farman » sera réservée aux DH-4. Il y a également la « spiral field » N°6 et la « Mannaie field » N°8 qui serviront à l'enseignement des autres disciplines ; photographie, radio et artillerie aérienne plus un terrain de secours à Saint Avertin. Tous les « Aero Squadrons » ne passent pas obligatoirement à Tours au 2nd AIC. Beaucoup seront dirigés vers Romorantin ou Issoudun. Par contre, tous les « Aero Squadrons » formés à l'observation à Tours compléteront leur formation avec des cours de perfectionnement à la poursuite, soit à « Romo » soit à Issoudun, avant leur départ pour le front.

Des escadrons, dits de construction aéro, étaient dirigés dans différentes usines aéronautiques françaises, des écoles de mécanique et des ateliers de fabrication de moteur.

Fin 1917 l'école formait 40 à 50 pilotes par mois au lieu de 100 espérés. En fin 1918, l'école de Tours est en plein essor ; 139 pilotes instructeurs travaillaient en été 14 à 15 heures par jour. Des pilotes de la Navy chargés de la protection des ports seront aussi formés à Tours et éventuellement à Romorantin et Issoudun.



Source :
National Archives de Washington

Le 2rd « AIC » était initialement prévu simplement pour la formation de l'observation mais une pénurie de sites appropriés pour la formation de vol primaire obligatoire obligea l'installation à être utilisée à cet effet.

Durant cette première période, la capacité maximale du site est de 100 élèves par mois. La première classe d'étudiants observateurs n'a commencée qu'au 16 Janvier 1918 jusqu'à la fin de la guerre, le 2AIC est devenu le principal terrain d'aviation de formation de base pour les observateurs et les pilotes d'observation. Tout compte fait, 1250 observateurs sont entrés formation à l'AEF, et 831 ont obtenu leur diplôme.

L'INTENDANCE DE L'AEF

En venant dans un pays étranger, les hommes relativement inexpérimentés opèrent aux côtés des organisations britanniques et françaises qui avaient été mises au point depuis plus de trois ans de bataille, les intendants américains ont très rapidement atteint un niveau d'ensemble et d'efficacité facilement comparable à celle de nos alliés. Les troupes qui ont servi pourraient râler, mais ils n'étaient pas mécontents. Le jugement des contemporains a été résumés par le général PERSHING, quand il écrit dans son rapport sur les opérations en France, "La tâche de fournir une armée de la taille des Forces Expéditionnaires Américaines dans un domaine d'opérations par des milliers de miles de dépôts de fournitures n'a jamais été tenté. Cette tâche à une conclusion triomphante et a rendu possible le succès de nos troupes de combat sur la Marne, à Saint-Mihiel, et dans l'Argonne"

Les Américains relient chacun de leurs ports et de leurs camps par des voies ferrées. Au printemps 1918, 5 000 hommes et 10 000 tonnes de matériel empruntent chaque jour ces lignes. Une ligne Nord part de Saint-Nazaire, passe par Nantes, **Tours**, Vierzon, Bourges, Cosne, Clamecy, Auxerre pour aboutir à St Dizier puis vers le front. La ligne Brest, Le Mans, **Tours** et celle partant de La Rochelle et Rochefort pour aller à Niort et Saumur rejoignent la première à Tours et après Vierzon respectivement. Entre Tours et Vierzon, un peu avant cette ville, un immense camp est implanté à Gièvres (Loir et Cher). En 1917, la France accepta de bonne grâce de céder cette école d'aviation à l'Armée Américaine. Même si de nombreuses constructions avaient poussé le long de la route de Paris, le camp était loin d'appartenir aux joyaux de l'aviation Française. Ceci explique sans doute cela.

En avril 1918, une nouvelle mission française aéronautique s'installe auprès des départements de l'aviation américaine à **Tours** afin de s'occuper de l'approvisionnement en matériel, la coordination demeure quelque peu chaotique. L'élargissement des attributions d'André Tardieu, nommé par Clemenceau, le 18 juin de la même année, commissaire général aux affaires de guerre franco-américaines lui permet désormais d'avoir la haute main sur tous les services responsables tant de la production industrielle que du convoyage de celle-ci sur les deux rives de l'Atlantique.

Sources :

http://www.albindenis.free.fr/Site_escadrille/Ecoles_Tours.htm

http://www.qmfound.com/supply_aef.htm

Rapport d'activité

octobre 2014

1^{er} octobre

Le Hamel, Oise 1914-1918

Photo d'un Spad sur le terrain d'aviation de Le Hamel. Fonds Jean-Louis Roba.



(Coll. Jean-Louis Roba)

7 octobre

Meaulte

Nouvelle série de cartes postales transmises par Jean Louis Roba sur l'usine Potez de Meaulte.



(Coll. Jean-Louis Roba)

17 octobre

Vincennes - AG du club des partenaires des rectorats de l'Île de France

ULM électrique château de Vincennes. Présence de membres 2A dans cette journée.



(Coll. Jean-Michel Borde)

15 octobre

Orly en 1940

Nouvelles série de photos de la part de Jean Louis Roba.



Epave de Bloch sur le terrain
(Coll. Jean-Louis Roba)

25 octobre

AG de notre association

Historial de la Grande Guerre Péronne. Photo de groupe.



29 octobre

Collection photos 14-18

Nouvel envoi de Jacques Mialhe provenant du Fonds Canard. Superbes photos inédites de matériels de défense contre avions.



(Fonds Canard via Jacques Mialhe)

30 octobre

Déols, fonds Crozet

Quelques extractions du fonds Crozet de la part de Jean-Luc Charles sur le sujet de Déols dans les années d'après-guerre.



(Coll. Fonds René Crozet)

DVD / Livres / Revues

UN DESTIN TOURMENTÉ Histoire de l'aérodrome de Caen-Carpiquet François Robinard et Thierry Quittard



35 euro

Editions Heimdal

Contact : François Robinard

francois.robinard@numericable.fr

Ils racontent l'aérodrome de Carpiquet

Deux passionnés signent un ouvrage retraçant l'histoire du lieu. Déjà un beau succès d'édition, et une histoire d'amitié.



François Robinard (à droite) et Thierry Quittard.

Trois questions à...

François Robinard et Thierry Quittard, auteurs d'*Un Destin tourmenté, histoire de l'aérodrome de Caen-Carpiquet*,

Les ouvrages écrits à quatre mains sont relativement rares. Comment est née votre collaboration ?

François Robinard : La rencontre a eu lieu par Internet. Elle est celle de passions partagées. Pour ma part, j'ai déjà publié des ouvrages sur Caen, et récemment *50 aérodromes pour une victoire* et *Les pilotes français du 6 juin 1944*. Est-il nécessaire de préciser que l'aviation est une de mes raisons de vivre ? Je suis pilote privé, ancien président de l'Aéroclub de Caen. Mais, pour l'histoire de Carpiquet, un élément méconnu de notre histoire, il me manquait une source d'informations et de documentation. Je l'ai trouvée avec celui qui est devenu un ami, ici présent.

Thierry Quittard : J'en suis à mon premier ouvrage ! En revanche, pour avoir été militaire au 18^e RT (régiment de transmission) de Brétleville-sur-Odon de 2004 à 2009 et travaillant maintenant au quartier Koenig, passionné d'aviation et d'histoire militaire, j'avais très envie d'écrire sur

ce sujet. L'histoire de l'aérodrome n'avait jamais été traitée, de sa création à nos jours. En accord avec François, j'ai procédé à l'harmonisation de l'écriture du texte commun.

Comment s'articule l'histoire de cet aérodrome ?

En cinq périodes très marquées : des origines, à la fin des années trente, puis jusqu'à la période actuelle. La guerre, la période d'occupation et les terribles combats de 1944, avec leurs destructions, occupent une place de choix dans ce récit.

Sur quelle documentation vous êtes-vous basés ?

Du connu et beaucoup d'inédit : un jeune appelé autrichien avait pris quantité de photos et les a remises à Derys Boudart, un des deux héros, avec Jean Hébert, de la spectaculaire évasion de 1941. D'autre part, Thierry a suivi les travaux au quartier Koenig. Des photos d'hier et d'aujourd'hui, des plans, des profils d'avions illustrent le propos.

Samedi 15 novembre, de 11 h à 13 h et de 16 h à 18 h, dédicace à la Centrale de Presse, rue de Bernières à Caen. *Histoire de l'aérodrome de Caen-Carpiquet*, Editions Heimdal, 35 €.

Avant-guerre, le jeune Ministère de l'Air choisit Carpiquet tout près de Caen pour y créer, loin d'un futur front, un aérodrome dédié à l'instruction des bombardiers et des mitrailleurs. En juin 1940, les Allemands s'y installent et en font une importante base engagée dans la Bataille d'Angleterre. En 1942, elle fera face au débarquement e Dieppe et abritera des unités de chasseurs-bombardiers. Elle subira de nombreux raids et bombardements. En juin et juillet 1944, elle devient la pierre angulaire de la bataille de Caen. La *Hitlerjugend* y oppose une résistance acharnée aux Canadiens. Reconstituée après-guerre, elle reprendra son rôle initial en formant des centaines de navigants engagés dans le conflit algérien, puis passera sous contrôle de l'Armée de terre avant de devenir entièrement civile en 2010.

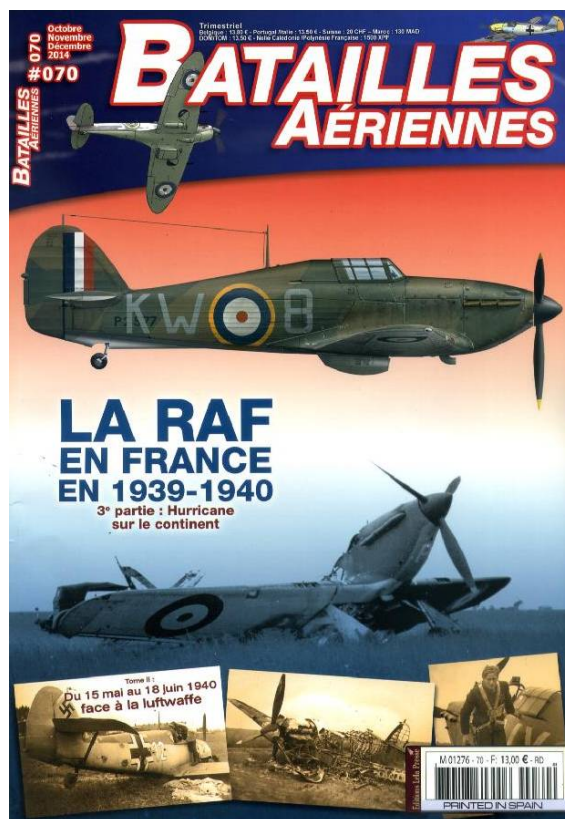
Un livre 21 x30, couverture rigide, 160 pages
Edition Heimdal

Article paru dans le quotidien Ouest-France
4 novembre 2014

La RAF en France

3^{ème} partie

Jean-Louis Roba



Troisième volet de cette série consacré à l'action de la RAF sur le continent durant la campagne de France. Publication Batailles Aériennes de Lela Presse réalisé par Jean-Louis Roba (membre d'honneur de notre association).

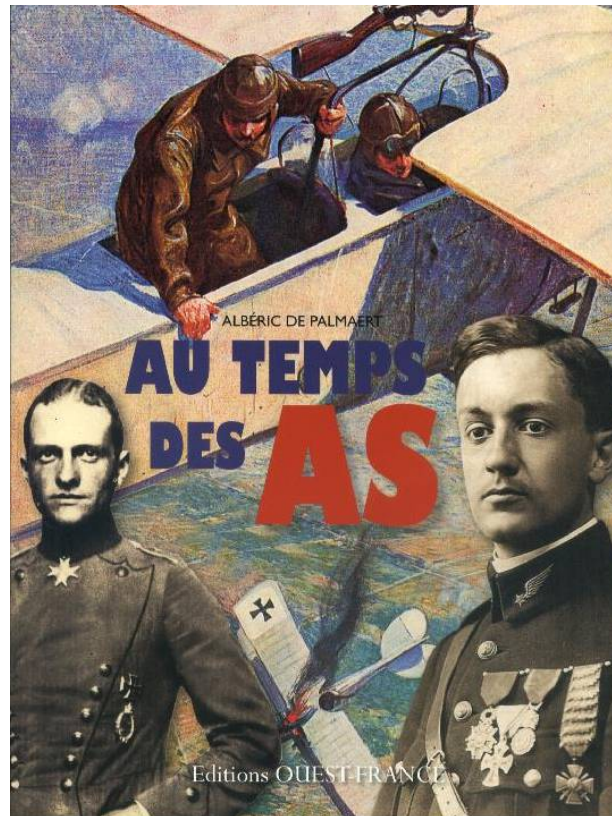
Prochain article sur les Squadrons de Blenheim est en cours ...

Editions Lela Presse contact@avions-bateaux.com

Comme de nombreux témoignages et descriptions concernant des aérodommes figure dans cette étude, une extraction de ces informations sera faite ultérieurement et placée sur notre site dans la rubrique Atlas. Et nous ne comptons pas les dizaines de photos inédites qui pourront également illustrer nos pages.

AU TEMPS DES AS

Albéric de Palmaert



L'aviation, en 1914, c'est avant tout une histoire d'hommes jeunes dont l'histoire va s'emparer comme on s'empare de trophées ramassés sur un champ de bataille, et que l'on conserve comme des reliques. Certains sont entrés dans la légende, tels Richthofen, Guynemer, Fonck, Coppens ou Mannock ... mais la plupart, anonymes, n'ont fait que leur devoir sans attendre la gloire.

Il est impossible de raconter tous ces destins de pilotes, et derrière ceux que nous allons croiser au fil des pages, il y en a des centaines d'autres qui ont vécu les mêmes souffrances, ont éprouvé les mêmes peurs, ont fait preuve du même courage.

Ce livre est aussi leur histoire.

210 pages, format 18x24

26 euro

Editions Ouest- France

<http://www.editionsouestfrance.fr>

Revue de nos associations partenaires

LE TRAIT D'UNION
N°277 septembre-octobre 2014

MAGAZINE
du Musée Régional de l'Air
N° 120 Automne 2014



Contacts :

Pierre Labaudinière pla.lc3@gmail.com

Christian Ravel gpparavel@orange.fr

Une association

Sous cette rubrique nous laissons la parole à une association pour effectuer sa présentation.

A.B.S.A Association Bretonne du Souvenir Aérien



Les Passeurs de Mémoire

Association Bretonne du Souvenir Aérien

Le ciel breton fut témoin de bien des combats aériens, parfois inégaux, face aux déflagrations des obus des batteries anti-aériennes. Parfois, ces vagues de 1000 aéronefs avançaient au devant de ce rideau d'acier meurtrier et faisaient penser à ces charges révolues de milliers de soldats qui avançaient face à l'ennemi quoiqu'il arrive.



Pays de Rennes

Betton

Guerre 39-45 : les restes d'un bombardier anglais exposés



L'ABS A 39/45, Association Bretonne du Souvenir Aérien, créée il y a 10 ans par son actuel président Daniel Dahiot, a pour mission d'effectuer des recherches concernant l'histoire aérienne de la seconde guerre mondiale.



QUI SONT-ILS?

Des hommes et des femmes passionnés par l'histoire et qui rendent hommage à l'héroïsme de ces aviateurs venus mourir sur le sol français.

L'ABS A rend aussi hommage à ces familles de toutes nationalités qui n'ont jamais revu un mari, un frère, un fils et n'ont pu porter le deuil ou honorer autour d'une tombe leurs portés disparus.





La Bretagne, qui fut l'un des témoins de tous ces combats, est la source des recherches de nos historiens et de leurs actions.



QUE FONT-ILS?

Que font ces historiens passionnés et avides de vérité, maniant aussi bien la pioche sur un site de recherches que les archives internationales derrière lesquelles se cachent les biographies de ces portés disparus?



Le Président Daniel Dahiot sur un site de fouilles



Jean-Michel Martin enquête auprès d'un témoin

- Ils récoltent des témoignages de personnes ayant assisté aux derniers instants de ces appareils venus s'écraser près de leur village. La plupart d'entre elles n'étaient que des enfants au moment des faits. Parfois, ils ont vu leurs parents arrêtés et déportés pour avoir aidé les équipages à repartir au combat.

- Ils écoutent les propriétaires terriens, des agriculteurs qui leur signalent la présence de pièces métalliques enfouies dans leurs champs et ayant peut-être un rapport avec une enquête en cours.



- Ils enquêtent grâce aux archives qu'ils consultent via internet. Aux Etats Unis ainsi qu'en Angleterre ou en Allemagne, l'association entretient des relations privilégiées avec des correspondants qui permettent de retracer parfois l'histoire de ces hommes au travers des familles retrouvées.

- Les membres repèrent les lieux du crash. Les démineurs du ministère de l'intérieur interviennent et mettent en place un plan de détection magnétique avec le service du SIRACEDPC de la Préfecture et avec l'accord bien sûr du propriétaire terrien. Ces hommes ne sont pas là par hasard, ces fouilles sont la consécration de bien des recherches qui peuvent durer parfois des années.

- Ils mettent en place une stratégie de fouilles afin de repérer les pièces de l'épave disséminées sur une large surface. Ils peuvent d'ores et déjà identifier la forme d'un moteur, d'un train d'atterrissage ou d'un bout d'aile. Rares sont les découvertes d'un fuselage complet.



2





LES FOUILLES

Les fouilles se font avec beaucoup de respect et d'émotion. Parfois un silence s'installe quand le pilote, resté à bord, réapparaît 60 ou 70 ans plus tard.

C'est une sépulture et l'association se doit, sans esprit de profanation, d'exhumer toutes ces reliques afin de permettre aux familles de faire enfin le deuil de ce proche.



Moyeu d'hélice d'un Hurricane

L'ABSAs refuse l'approximatif car les drames vécus par tous ces aviateurs ne sont pas un roman avec une fin heureuse mais une réalité que nous devons respecter. Certains ont survécus à la guerre, d'autres ont eu moins de chance. Ils ont forcé le destin une fois de trop.

La précision de cette enquête est aussi une forme de reconnaissance vis à vis des familles que les membres sont appelés à rencontrer. Relater à ces proches émus, des faits erronés, faire naître l'espoir de connaître enfin la vérité est une très lourde responsabilité.



Thourie

Un avion anglais mis au jour 73 ans après

Un avion anglais mis au jour 73 ans après son crash. Le pilote est resté à bord. Les débris ont été retrouvés dans la campagne thourienne.

Un avion anglais mis au jour 73 ans après son crash. Le pilote est resté à bord. Les débris ont été retrouvés dans la campagne thourienne.

Le pilote décédé en 1943

Un avion anglais mis au jour 73 ans après son crash. Le pilote est resté à bord. Les débris ont été retrouvés dans la campagne thourienne.

Des outils pour les équipes de fouilles

Un avion anglais mis au jour 73 ans après son crash. Le pilote est resté à bord. Les débris ont été retrouvés dans la campagne thourienne.





LES COMMÉMORATIONS

L'association organise avec l'aide des mairies concernées par ces évènements aériens, des commémorations en présence des familles.

Certaines pièces, comme un masque à oxygène ou un casque radio, que nous retrouvons sur le site de fouille, sont offertes aux membres proches, un frère, une sœur ou les enfants.

On peut imaginer aisément les sentiments intenses de ces femmes ou de ces hommes tenant entre leurs mains, un objet ayant appartenu à l'un de leurs proches rentré dans la légende de ces hommes du ciel.

L'émotion est aussi très vive pour les membres de l'ABSA qui ont permis aux proches de lever le secret d'un mythe.



Enfin, l'ABSA a un devoir en tant que "Passeurs de Mémoires" de transmettre à nos enfants tout ce passé marqué, malheureusement, par la folie des hommes. Auront-ils la sagesse et surtout l'intelligence de transformer leur terre en monde de paix? Il faut espérer que les générations qui gouvernent aujourd'hui certains pays ne leur transmettent pas ce virus de la haine et de la violence.

L'ABSA fait participer les enfants aux commémorations et invitent les écoles à visiter les expositions des objets retrouvés sur les sites de fouilles.



4





LA RECONNAISSANCE

La fiabilité et le sérieux des membres de l'ABSA ont été récompensés par une remise individuelle de la médaille du Pentagone décernée par une délégation de la DPMO, venue de Washington pour honorer la mémoire d'un officier aviateur disparu en Ile Et Vilaine lors de la libération.

Les Américains n'abandonnent jamais les leurs et sont toujours à la recherche de leurs portés disparus.

L'ABSA est donc reconnue pour ses valeurs auprès des différentes nations actrices de la Seconde Guerre Mondiale.

Winston Churchill disait "Un peuple qui oublie son passé se condamne à le revivre". Il savait pourtant que l'homme a la mémoire bien courte.

Voici donc qui est l'ABSA 39-45. Nous voulons simplement vous imprégner de cette noble mission que celle de cette association et vous inviter à nous permettre de continuer à redonner un sens à toutes ces familles qui ne se poseront plus la question : où est il ?



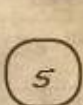
POURQUOI AIDER L'ABSA?

Sans doute parce que vous êtes passionnés d'histoire, d'aéronautique ou par ces avions de légende qui ont marqué la Bataille d'Angleterre et bien d'autres batailles aériennes menées par une poignée d'aviateurs.

Grâce à ces hommes, nous avons tous un point commun " Nous sommes libres ".

Alors aidez-nous à raviver leur mémoire et montrons leur ainsi qu'à leurs familles, notre reconnaissance d'être venu mourir au dessus de notre pays afin de pouvoir conserver nos valeurs.

Yves Genachte Le Bail



Association des Anciens Pilotes de la Seconde Guerre Mondiale

Email : admin@absa3945.com

site Internet : <http://www.absa3945.com>

Sites Internet, à découvrir

- Page Facebook du Conservation Aéronautique et Historique de Metz-Frescaty

<https://www.facebook.com/pages/Conservatoire-A%C3%A9ronautique-et-Historique-de-Metz-Frescaty/1497114707213614?ref=stream>

- Site Inventaire sur les aérodroemes en Europe

<http://www.forgottenairfields.com/>

- Promotion de notre livre sur l'histoire de l'aérodroeme de Meaux-Esbly

<http://www.aerovfr.com/2014/10/lhistoire-de-meaux-esbly/>

François Besse Aero VFR

- Blog de Manuel Perales, débat RTBF pour le 50eme anniversaire de la bataille d'Angleterre avec autres interviews.

<http://manuelperales54.wix.com/manuel-perales>

Adhésions récentes

Liste des membres en ligne sur notre site. Page privée, codes d'accès ... à demander si vous l'avez oublié !

Chaque membre à jour de sa cotisation dispose d'un identifiant perso. Celui-ci vous permet d'accéder aux pages individuelles.

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=3106>

- **Conservatoire Aéronautique et Historique de Metz-Frescaty**
Région Lorraine

Mise à jour du site 2A

Nouveaux ajouts sur l'espace Bibliothèque à usage exclusif de nos membres.

Présence de livres que nous possédons depuis notre création mais également de DVD et documents au format pdf.

Disponible à l'envoi aux conditions décrites.

Accessible depuis l'onglet n°5.4 Espace membres.



Rappel : munissez-vous de vos identifiant et mot de passe d'accès !

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=14904>

Agenda

Réunions bimensuelles

Chaque mois, nous organisons des réunions régionales entre les membres disponibles. Ces rencontres permettent de se retrouver et d'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 " À la ville d'Épinal ", 5 rue d'Alsace, Paris 10^{ème} ; métro Gare de l'Est.

Prochaine réunion le jeudi 11 décembre 2014

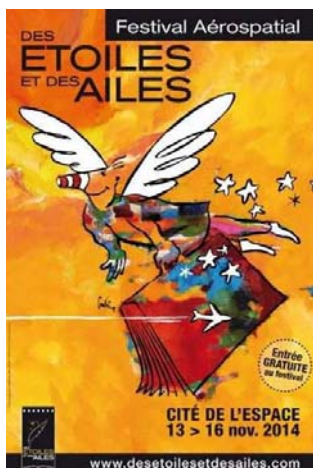
Autres événements

Samedi 6 décembre

Cérémonie à Neuilly/Seine : MERMOZ

Organisation, par la Municipalité de Neuilly et l'équipe de l'APNA, d'une traditionnelle manifestation consistant à rappeler la disparition à la tête de son équipage de Jean Mermoz, de retracer sommairement sa vie et les exemples donnés, et, de fêter l'anniversaire de sa naissance.

Conférences



Meetings aériens 2015

20 septembre 2015

Meeting de Lens-Benifontaine



Voyages

Samedi 6 au samedi 13 décembre

Voyage Croix du sud 2014. A l'occasion du 78^e anniversaire de la disparition du Laté La Croix du Sud, équipage Mermoz, voyage au Sénégal, organisé par Aero'n'Space et Mémoire de Mermoz.

Pour toute information, Alain Bergeaud : 06.07.10.52.56 alain.bergeaud@free.fr

Divers

CENTENAIRE DE LA GRANDE GUERRE

Programme 2014-2015 Viry-Chatillon,

Entre mémoire et célébration.

Ciné-débat, exposition, conférence, spectacle, concert, jeu d'enquête...

Renseignements :

Service archives - 01 69 12 62 19

«Viry-Chatillon, un village dans la Grande Guerre »

DU 11 MARS AU 4 AVRIL 2015 - GRANDE GALERIE DE L'ESPACE CULTUREL CONDORCET - ENTRÉE LIBRE.

« J'ai vécu deux guerres mondiales... »

Les Castelvirois d'une guerre à l'autre 1914-1945

DU 4 AU 21 MAI - LA FERME

VERNISSAGE DE L'EXPOSITION VENDREDI 8 MAI

« La musique s'en va-t-en guerre »

SAMEDI 14 MARS 2015 À 15H30 - AUDITORIUM DE L'ESPACE CULTUREL CONDORCET

«Capitaine Longuet, un artilleur dans la Grande Guerre»

Une conférence, ponctuée de lectures, menée par Michel Delannoy et Brigitte Jacouty, descendants d'Octave Longuet.

VENDREDI 20 MARS 2015 À 20H - GRANDE GALERIE DE L'ESPACE CULTUREL CONDORCET

« Code bleu horizon »

SAMEDI 21 MARS 2015, DE 15H À 18H - GRANDE GALERIE DE L'ESPACE CULTUREL CONDORCET - RÉSERVATION AU 01 69 21 89 44.

« Ceux de 14 »

SAMEDI 28 MARS 2015 À 17H - GRANDE GALERIE DE L'ESPACE

5 octobre 2014 – 25 janvier 2015

A partir des témoignages et des œuvres sélectionnés, « La Grande Guerre des Aviateurs » montre l'expérience et le vécu des aviateurs de 14-18, à travers un parcours structuré autour de plusieurs thématiques comme les combats aériens, la naissance de la chasse, les bombardements : vers la guerre totale ou la fabrication, la production industrielle.

Plus d'info : <http://www.museeairespace>

Un ouvrage coédité par la Direction de la mémoire, du patrimoine et des archives (DMPA) est publié à l'occasion de cette exposition sous le même titre.



jeudi 20 novembre à 14 h 00

Palais de la découverte av. Franklin Roosevelt
75008 Paris

Roland Garros Vainqueur de la méditerranée par Francis Renard,

Les hommes de l'aéropostale par Germain Chambost,

La postale de nuit par Bernard Pouchet, histoire du transport du courrier en France par avion

Entrée gratuite dans la limite des places disponibles

La Commission Histoire de la 3AF (Association Aéronautique et Astronautique de France) annonce « il y a 100 ans à Monaco : le 1er meeting d'hydravions au monde, 1ère coupe Schneider et 1er rally aérien de Monaco »

Journée des pionniers européens

le 22 novembre 2014 entre 10 h et 17 h

Automobile Club de Monaco

A noter, dans le comité d'honneur

Laurent Bailleul représentant Anciens Aérodommes

Organisation par Philippe Jung avec Henri Conan Membres 2A

Ces anniversaires historiques sont célébrés dans le cadre de la Journée des Pionniers Européens.

Info : Philippe Jung (tél. 33-9 52 18 61 14, 33-6 81 08 46 79, philippe.jung10@gmail.com)

Le 28 novembre 2014

Conférence à Marly (dept 57) organisée par l'association Conservatoire Aéronautique et Historique de Metz-Frescaty. (association membre 2A)



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 sur demande par courriel à news@anciens-aerodromes.com ou par la poste à l'adresse de notre siège. Il permet de se présenter, en indiquant ses coordonnées, sa participation à des publications, son passé aéronautique, ses compétences et sa région de recherche, autant d'éléments qui facilitent la mise en contact avec d'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 comme dans toute association accepter les clauses de notre règlement intérieur.

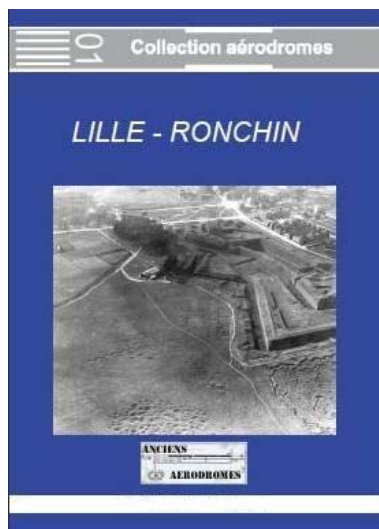
Voir la page de présentation sur notre site :

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

Et le formulaire de contact :

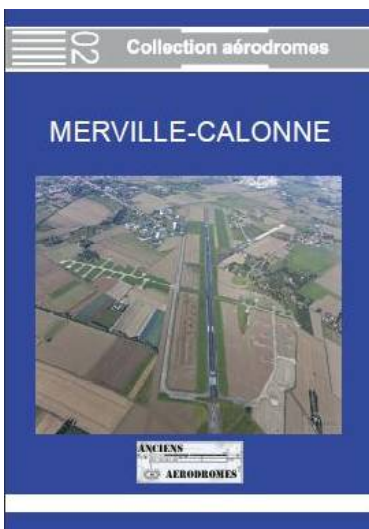
<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=260>

Nos publications : livrets



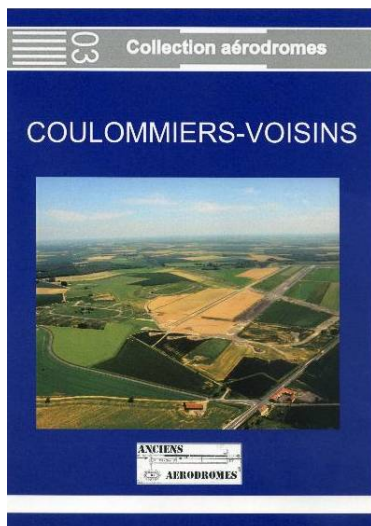
ISBN n°978-2-919572-00-7

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



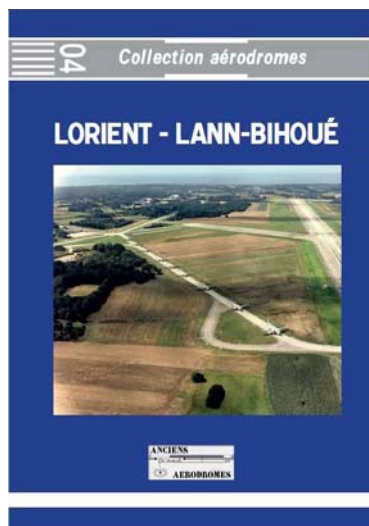
ISBN n°978-2-919572-01-4

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



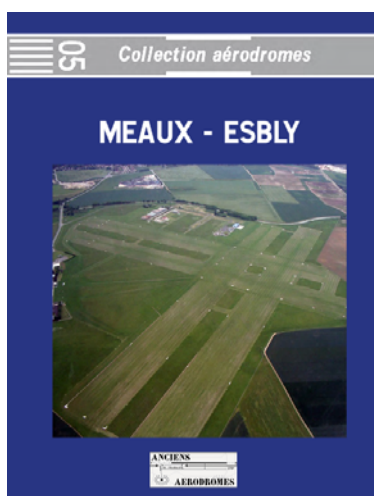
ISBN n°978-2-919572-02-1

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

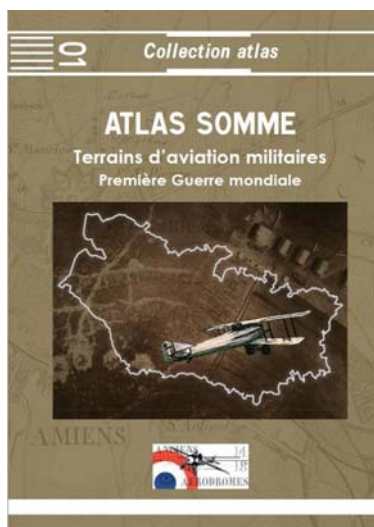


ISBN n°978-2-919572-02-1

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 six livrets : 40,00 € + 6.00 € de port - © Editions Anciens Aérodromes
Deux à quatre livrets + 4 euro de port
Cinq à six livrets + 6 euro de port

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

A Paraitre

LILLE-LESQUIN d'hier à aujourd'hui Pierre Antoine Courouble



« Reserve Flughaffen Lesquin » en 1917, « Aérodom de Seclin Enchemont » en 1937, « Base aérienne de Lille » en 1938, « Lille-Seclin Airfield » en 1939, « Flugplatz Vendeville » de 1940 à 1944, « Airfield B-51 » en 1944-45... Le terrain d'aviation de Lille-Lesquin aura connu bien des appellations et des avatars avant de devenir l'aéroport international que nous connaissons aujourd'hui.

Dans ce livre, un siècle d'histoire palpitante (1913-2013) est retracé au fil des pages qui rapportent une épopée historique transformée en défi commercial puis en un véritable enjeu économique pour le Nord-Pas-de-Calais. Un ouvrage de synthèse qui exploite des documents d'archives, pour certains inédits, et rapporte de nombreux témoignages d'époque qu'enrichissent des centaines d'illustrations. Un récit passionnant sur un terrain d'aviation dont le tarmac sera foulé après les militaires, par des millions d'usagers et des personnalités célèbres...

Format 17x21, 400 pages et autant d'illustrations

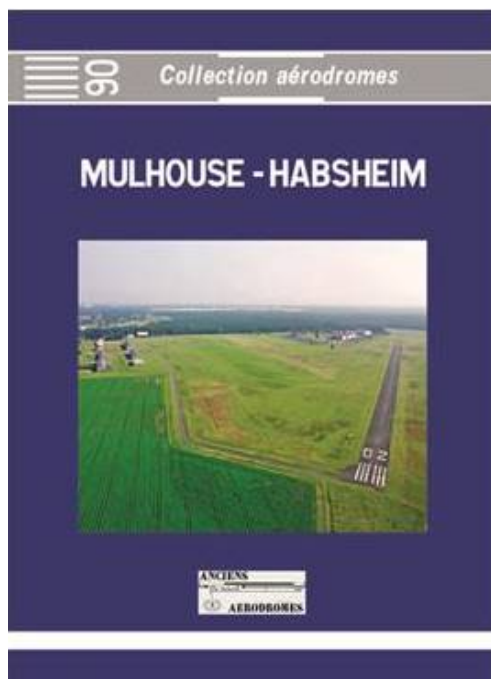
22.50 € (+ 7.50 € de port) jusqu'au 30 novembre en souscription

Puis 28 € (+ 7.50 € de port)

Commande : Pierre Antoine Courouble mermoz07@wanadoo.fr

Le n°6 de la Collection aérodroomes Histoire du terrain d'aviation de Mulhouse - Habsheim

Un terrain : né Allemand, devenu Français



La conquête de l'air, tout au long du XIXème siècle, avait été le fait de l'aérostation, qui avait peu intéressé la région de Mulhouse. On ne dira jamais assez la fulgurance du développement de l'aviation dès les premiers vols des pionniers. Dans le monde entier, l'engouement et les initiatives furent innombrables. L'Alsace (allemande depuis 1871) n'échappa pas à ce mouvement, et Mulhouse devint un foyer aéronautique de première importance, avec les avions AVIATIK.

A l'issue de la grande guerre, pendant laquelle AVIATIK a produit des milliers d'avions, l'Alsace retrouve le giron français, et l'aérodroome d'Habsheim se consacre pour deux décennies à l'aviation légère locale avec la naissance d'un premier aéroclub : l'Aéro-Club du Haut-Rhin (ACHR).

Durant la deuxième guerre mondiale, trop loin des fronts, il sera peu utilisé (liaisons, secours,...). La renaissance de l'aérodroome, sitôt après la guerre, tient au dynamisme des dirigeants de l'ACHR et à la politique de l'Etat consistant à mettre à disposition des clubs des avions neufs ou révisés.

C'est une période faste qui voit aussi le développement de l'activité de vol à voile et le développement de la construction amateur.

Au début des années 60, Mulhouse-Habsheim devient de surcroit un terrain militaire de la guerre froide, de 1962 à 1977, avec la construction d'une base de l'ALAT accueillant le GALDIV 7.

Après la fermeture, l'activité continue avec l'aviation légère, le développement de plusieurs aéroclubs, et enfin l'activité d'ULM.

A l'ombre de l'aéroport de Bâle, - Mulhouse le terrain historique perpétue la tradition aéronautique Mulhousienne.

Le nom d'Habsheim est aussi malheureusement associé à un accident aérien aux lourdes conséquences : humaines, industrielles et juridiques.

Ce fascicule a été réalisé grâce à la collaboration de plusieurs acteurs de l'aviation mulhousienne et de membres des associations : Anciens-Aérodroomes (2A) et Branche Française d'Air Britain (BFAB) ; leurs archives et documents de première main enrichissant notablement ce volume de la collection.

Un livre au format 17x24, 84 pages et plus de 80 photos d'époque et actuelles. Préface de Jean-Noël Grandhomme, publié avec le soutien de la Mission Mémoire de l'aviation civile (DGAC).

Vous pouvez commander l'ouvrage Mulhouse - Habsheim par souscription jusqu'au 15 décembre 2014 au prix de 10,00 € (PORT GRATUIT)

Commandes possibles

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

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 2013. 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>

2A sur les réseaux sociaux

Sur Twitter <https://twitter.com/ANCIENSAERODROM>
 et Facebook <https://www.facebook.com/anciens.aerodromes>

Consultable sur PC en suivant ce lien et en effaçant le formulaire de création de compte, non obligatoire. Ce fil est affiché dans la colonne de droite de notre site Web. Ne vous privez pas de belles images rares, parce que d'actus ou d'archives enfouies et non publiées. En vous abonnant au fil vous pouvez l'enrichir et donner de vos nouvelles en région. Ce fil alimente aussi automatiquement notre compte Facebook où nous alertons un peu plus de 700 personnes. Notre visibilité en retour est ... mondiale.



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 sur notre liste d'envoi par simple demande. La régularité de cette publication et le contenu varient 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 doit faire l'objet d'une demande écrite et d'un accord des auteurs.

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

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

Comité de rédaction 2A – novembre 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