



LE MAGAZINE 2A
Lettre de liaison
n° 54 – février 2015



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

Le magazine que nous vous présentons ce mois-ci offre un reflet un peu différent de nos précédents numéros. Les articles qui en composent l'ossature, très souvent écrits par nos seuls membres, sont cette fois pour la plupart rédigés par des contributeurs extérieurs à notre association !

Grâce à leur travail, vous découvrirez la suite de l'article sur le parc aérien de la Sécurité Civile, l'histoire d'Adrienne Bolland qui sera suivie d'autres articles sur des thématiques aéronautiques en lien et collaboration avec des contributeurs d'Amérique du Sud.

Nous tenons ainsi à cette occasion à remercier l'ensemble des contributeurs qui font vivre ce magazine.

Nous vous présenterons, dès le mois prochain, notre agenda 2015, avec les grands rendez-vous de notre association pour l'année en cours. Nos présences sur des meetings, des expositions et des conférences.

Nous annoncerons bientôt les prochaines parutions de nos nouveaux livres toujours honorés du beau succès de leur diffusion. Remerciements également à nos fidèles lecteurs qui pour beaucoup suivent régulièrement nos collections Aérodromes et Atlas.

Bonne lecture !

Laurent Bailleul

SOMMAIRE



- 1** **Edito**
- 2** **L'aérodrome du mois**
La défense aérienne de Lyon au cours de la 1ere GM - *Paul Mathevet*
- 6** **Des terrains, des avions et des hommes**
Histoire du parc aérien de la sécurité civile (partie 2)
Dominique Roosens et Daniel Flahaut
- 11** **Des terrains, des avions et des femmes**
La Cordillère des Andes en 1921 et Adrienne Bolland - *Coline Béry*
- 17** **Travaux en cours**
Des nouvelles du site web2A
- 19** **Rapports d'activité**
janvier 2015
- 20** **DVD/Livres/revues**
- 22** **Une association**
L'AAEMM
- 24** **Sites Internet à découvrir / Agenda**
- 28** **Nos publications**

Crédit photo page de couverture

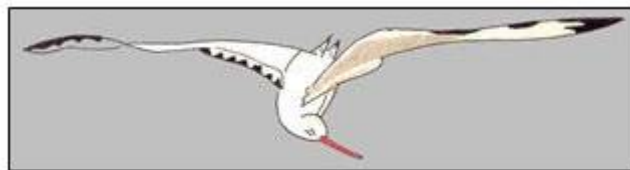
Pendant le rude hiver de 1918, des personnels de l'Escadrille des Cigognes autour d'un SPAD et devant un hangar à HETOMESNIL (Coll. Jean-Louis Roba)

L'aérodroome du mois

La défense aérienne de Lyon au cours de la Première Guerre Mondiale Escadrille 442 ou Escadrille de Meyzieu

Paul Mathevet

En décembre 1916, à partir du 307 DCA à Meyzieu (département de l'Isère rattaché au département du Rhône en 1967), est constitué l'escadrille 442 ou escadrille dite de Meyzieu. A l'origine, cette escadrille est dotée de Farman 40 équipés pour la lutte anti-zeppelin avec des rampes de projecteurs et de lance-fusées Prieur. Le 1er juillet 1917, équipée de Spad VII et XI, elle devient la SPAbi 442. En septembre 1918, elle est équipée de 10 SPAD XIII et 2 Dorand AR 1. L'escadrille 442 est dissoute en 1919.



Insigne de l'escadrille

"Une incursion des avions ennemis sur Lyon est certainement difficile, mais elle n'est pas impossible, si nous en jugeons par les derniers raids accomplis, il est vrai par nos alliés et nous et non par les allemands. Il n'est pas mauvais que l'on sache, que l'autorité militaire a pris, depuis longtemps, toutes les mesures nécessaires et que Lyon est protégée par une série de postes de projecteurs, de canons contre avions et par une escadrille spéciale, la 442. En liaison étroite avec les postes de tir des canons de la défense terrestre contre avions (DCA), elle doit avec elle assurer la défense de la ville. Toute la DCA est commandée par le Capitaine Chalumeau, de l'état-major du Gouverneur Militaire de Lyon et de la 14ème Région, ingénieur en chef de la ville de Lyon.

L'escadrille 442, que commande le Capitaine Pelège est rattachée au seul point de vue administratif au 2ème Groupe d'Aviation de Bron et est placée sous les ordres directs de M. le Général Gouverneur Militaire de Lyon. Formée en avril 1917, cette escadrille est installée, dans des baraquements, entre Meyzieu et Jonage. Elle dispose de ... (Censure) pouvant assurer la défense de la ville de Lyon de nuit comme de jour, toujours prêts à partir au premier signal. Dans ce but, la DCA lui fait de fréquentes alertes.

Chaque jour et souvent la nuit, les appareils disponibles de l'escadrille 442 font des exercices de repérage en liaison avec les postes de tir de la défense terrestre. Tous les avions sont armés et s'entraînent sans cesse au tir et au combat. Les vols en groupe serré pour l'attaque des dirigeables ou d'avions ennemis sont particulièrement travaillés (lance-fusées Prieur), en particulier dans la région Est de Lyon (Cuiseaux, Mâcon, Bourg en Bresse, Nantua, Chambéry, Grenoble), pour assurer la protection de la ville aussi bien de jour que de nuit. Bien souvent, soit à l'aller, soit au retour de leurs missions, ces groupes de 4, 6, 8, 10, 12 appareils survolent la ville de Lyon.



Lance-fusées Prieur.
(Coll Paul Mathevet)

Le 14 juillet 1918, neuf appareils ont survolé la revue passée sur la place Bellecour, plusieurs d'entre eux descendant assez bas sur les troupes malgré le brouillard. Un moment après, les mêmes appareils, ayant refait leur plein d'essence, partaient à nouveau du terrain de Jonage et allaient survoler Lyon une seconde fois pour l'inauguration du pont Wilson, que trois d'entre eux franchissaient d'assez près.

C'est également l'escadrille 442 qui, malgré la pluie, est allée survoler l'aérodrome de Bron, le 21 juin, jour de la présentation des drapeaux aux troupes de l'aéronautique, par M. le sous-secrétaire d'Etat de l'Aviation, Dumesnil.

Depuis le mois d'août 1917, à la suite d'accidents pendant les vols, l'escadrille 442 a eu la douleur de voir se tuer : Quatre de ses pilotes : le brigadier Legros le 3 août 1917; le lieutenant François le 25 janvier 1918; le caporal Chapaut le 4 mars 1918; l'adjudant Renaux le 9 mai 1918. Trois de ses mitrailleurs : le canonnier Lescure le 25 janvier 1918; le mécanicien Selin le 3 août 1917; le mécanicien Rouget le 4 mars 1918.

Malgré ces pénibles accidents, elle n'a jamais ralenti son travail et tout son personnel naviguant, pilotes et mitrailleurs attendent, avec impatience, l'heureux jour où ils pourront se mesurer avec les Gothas et venger leurs camarades en repoussant, avec les canons terrestres, une attaque ennemie sur la ville de Lyon". **Extrait de la revue "Le Tout Lyon" - août-septembre 1918**



Sur le nez de l'appareil, l'armoire de Lyon
(Coll Paul Mathevet)



Parmi les éléments en notre possession nous avons identifié les personnels suivants :

Pilotes : Lieutenant François, Sous-lieutenant Picard, Adjudant Gaudet, Adjudant Renaux, Brigadier Legros, Caporal Chapaut, Birac, Parcq ...

Mitrailleurs : Fraticelli, Lescure, Scordel, Selin, Rouget...

Le 20 octobre 1917, six aviateurs de l'escadrille 442 participèrent à la poursuite d'un dirigeable allemand qui s'était égaré sur notre région. Finalement, le dirigeable atterrit sans encombre près de Laragne dans les Hautes Alpes.



Adjudant Marcel Auguste Renaux né le 5 août 1893 à Constantine. Elève-pilote le 2 août 1914 au 2ème Groupe d'aviation, puis à Avord, Cazaux. Titulaire de sept victoires aériennes, Croix de guerre avec citation, il décède à l'hôpital militaire Desgenettes à Lyon à la suite de blessures en service commandé le 11 mai 1918. Il est inhumé au cimetière de Caucade à Nice. (Coll Paul Mathevet)



Accident du 4 mars 1918 au Camp de La Valbonne au cours duquel l'appareil a accroché un poteau télégraphique. Le caporal-pilote Chapaut et le mécanicien Rouget trouvent la mort. (Coll Paul Mathevet)



Farman 40 en vol

(Coll Paul Mathevet)



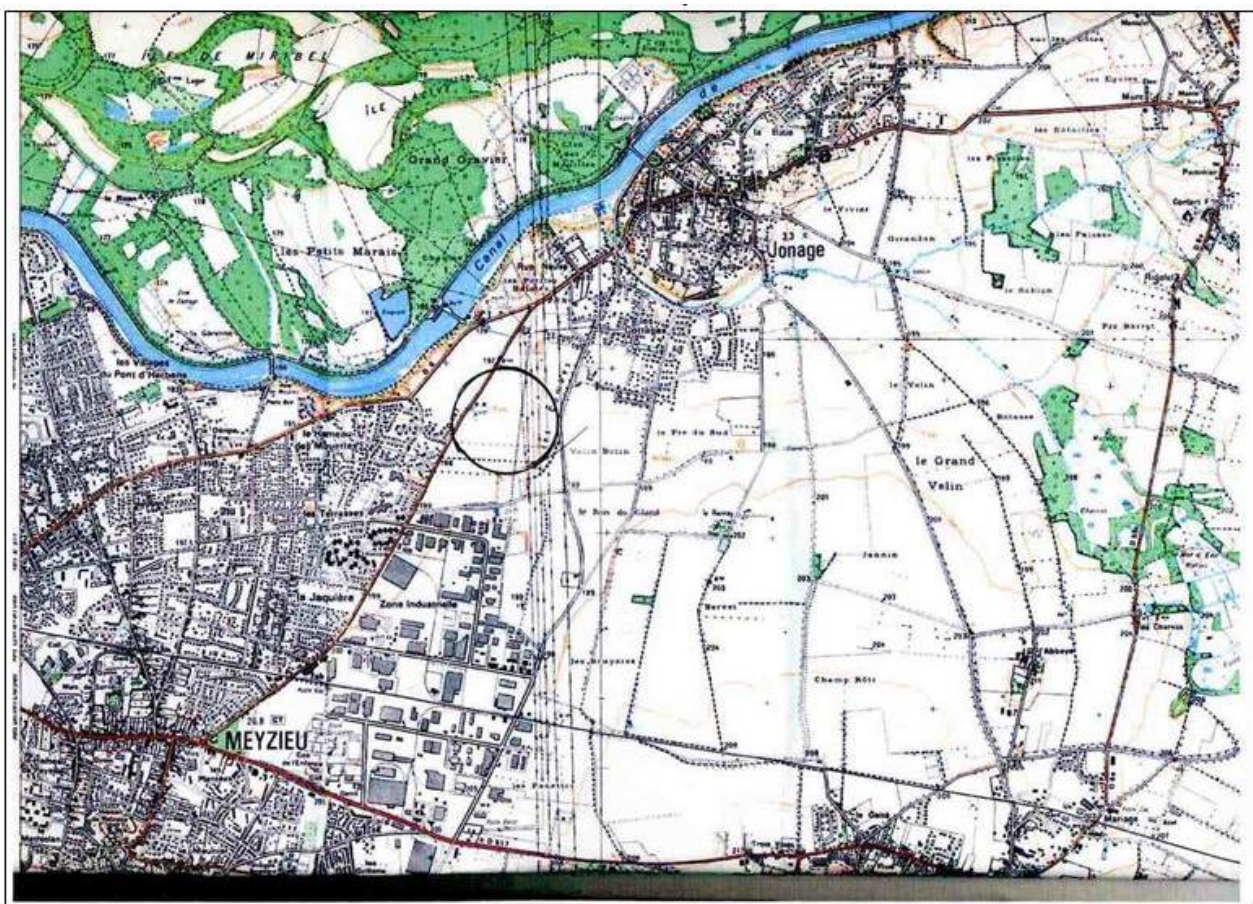
Cachet postal de l'escadrille

A notre connaissance, il n'existe aucun document traitant, à la fin de la Première Guerre mondiale, de l'ampleur de l'emprise au sol du terrain d'aviation occupé par l'escadrille 442 à Meyzieu.. Les rares photos relatives à cette unité ne représentent que quelques éléments fragmentaires de l'infrastructure des hangars et des bâtiments. En 2012, sur les lieux, seul subsiste un petit château d'eau, et l'ensemble des terrains sont en culture. Altitude de 197 mètres. Localisation, à gauche sur la D 147 entre Jonage et Meyzieu.



(Coll Paul Mathevet)

Escadrille 442 ou Escadrille de Meyzieu © C.A.L.M 05/2013



Des terrains, des avions et des hommes

Histoire du parc aérien de la Sécurité Civile de 1954 à 2014 (Partie 2)

Par Dominique ROOSENS Adaptation Daniel FLAHAUT

Les années 1990

Le GLAMI changeait une fois de plus sa dénomination en passant (SCOT) *Section de Coordination Opérationnelle et de Transport*. **Bastia** devenait base hélicoptère à part entière. **Cannes en mars** devient provisoirement la nouvelle base « 06 » qui était à Nice auparavant.

Mise en service de deux *Fokker* "Firebomber" dans le parc aérien et continuité des arrivées des "TurboFirecat" et départ du "Tracker" F-ZBBL pour remotorisation au Canada. Le Groupement hélicoptères réceptionnait également deux bombardiers d'eau de type *AS 350B2* "Ecureuil".

La série noire des accidents continuait avec celles d'un "Tracker", d'un "Dauphin" et d'un "Lama" loué cette même année. Il était confirmé à *Canadair* la Commande du type *CL 415* (version à turbine).

Le parc des "TurboFirecat" continuait de grossir avec deux appareils. La location en 1991 d'un second *C-130A* "Hercules" était notifiée à HVFS avec un contrat de cinq années et la pléiade des hélicoptères bombardiers d'eau était renforcée par deux *AS 332* "Super Puma" dont un testé l'année d'avant. Malheureusement, toujours des accidents avec un "Dauphin" et une "Alouette III" qui, en 1992, entraînait l'acquisition d'une "Alouette III" et le retour du "TurboFirecat".

Le SCOT louait un appareil pour les liaisons rapides de type *Dassault* "Falcon" 20 *GF* à Falcon Service.

Officiellement **CANNES** est déclarée définitivement opérationnelle en avril 1993

Le groupement hélicoptères récupérait deux "Alouette III" de l'ALAT et le huitième "TurboFirecat" arrivait.

Le neuvième "TurboFirecat" touchait le sol de Marignane arborant fièrement ses beaux P&W PT-6, en 1994.

Deux *C-130A* "Hercules" étaient loués avec un nouveau système de largage

Le SCOT réintérait dans son parc 2 avions de liaison *Beech 200* et le *Piper PA 31* et déplorait la perte avec équipage d'un *Beech 65-C90* en juillet 1994.

1995, avènement de la turbine, chant du cygne pour les moteurs à pistons et mise en service de 5 nouveaux *Canadair CL 415* malgré quelques problèmes d'ordre techniques et d'un "TurboFirecat".

La perte d'un "Ecureuil" F-ZBFR dans les Alpes Maritimes venait ternir cette belle réception.

L'année suivante le complément de la commande de 6 *CL 415* arrivait, déclassait nos *CL 215* à pistons et voyait la livraison d'un "TurboFirecat" qui fut détruit par un incendie puis remplacé par un autre appareil détaché du parc *Conair* pour la saison feux 1996. Le dernier *CL 415* est livré le 13 juin 1997.



Canadair CL 415 (Collection Roosens)



Dash 8 Q400 (Collection Roosens)

L'appel d'offre pour les hélicoptères de la Direction de la Sécurité Civile confirmait grand vainqueur la firme *Eurocopter* avec un appareil nouveau, le *BK 117 C2* et 32 appareils étaient commandés pour des livraisons échelonnées de 1999 à 2005.

Toujours des accidents avec une "Alouette III" et le *CL 415* en exercice d'écopage.

En 1999, fin de ce siècle qui a vu la commande des 32 hélicoptères qui prennent le nom de *EC 145 alias BK 117 C2* dans la gamme *Eurocopter*. Location d'un ABE lourd C-130 A à compter de juin 1999

An 2000

La Sécurité Civile enregistre un nouveau drame dans la perte d'un C-130A, accident du 06 septembre 2000.

L'arrivée du dernier "TurboFirecat" est programmée pour mai 2000 avec présence du "Firecat" 02 à pistons

An 2001

En ce tout début du XXIème siècle, le Salon Aéronautique du Bourget 2001 sera l'occasion du lancement de l'EC 145, alias BK 117 C-2, pleine couleur Sécurité Civile avec prêt de l'appareil démonstrateur.

Le SCOT réceptionne un troisième Beech B200 pour les liaisons et le commandement aérien

An 2002

Enfin arrivent les premiers EC 145 Alias BK 117 C2 à Nimes en février 2002.

Eurocopter promet la livraison d'un appareil par mois afin de palier la dotation des bases où les Alouette III sont en peine de potentiel. La série de 6 appareils ne viendra qu'à compter de Juillet à décembre

Le Bombardier n° 2057 viendra renforcer dans une livrée Bleu US Navy le parc en juin 2004

Fin 2004 voit la fin des Fokker F-27 dans leur rôle de bombardier d'eau

Achat de deux avions à Bombardier convertis par Conair pour 2005 DHC-8Q400 en Juin et Juillet.

Perte au cours d'entraînement du CL 415 sur le lac de St Croix (n° 2018) avec la perte d'un des membres d'équipage le 8 mars 2004.

Location pour la Corse d'un HBE lourd Sikorsky Skycrane S-64F détruit le 26 août 2004 à Ventiseri.

Reprise des livraisons de 4 EC145 entre octobre et décembre.

AN 2005

Fin des livraisons de 3 EC 145 à la Sécurité Civile entre février et avril.

Perte d'un des AS 350B2 Ecureuil le 16 février 2005, d'un CL 415 le 1er août 2005, du TurboTracker « T17 » le 20 août 2005 et du « T19 » le 19 juillet 2005.

Le CL 415 C-GILN avec la livrée des « Pélican » de Marignane. Les Dash8 passe sous registre DGAC Etat

AN 2006

Achat en février d'un CL 415 pour compenser les pertes antérieures. Location du Skycrane pour la Corse

Crash d'un EC 145 le 05 juin 2006 dans les Pyrénées, sur fond d'un scandale. Réforme du dernier Tracker Piston F-ZBAU le 25 septembre 2006. Un AS 350 B Ecureuil est cédé à la POLICE pour deux ans.

Une loi parue au Journal Officiel du 9 décembre donne l'attribution des codes radio obligatoires sur les appareils de l'Etat français avec l'attribution pour la Sécurité Civile de F-ZBMA à F-ZBZZ. Dans les cinq années qui suivent cette parution, tous les appareils enregistrés en dehors de ces nouveaux codes phonétiques devront être changés (sont ainsi concernés les CL415, Turbostrakers, Beech 200 et AS 350B/B2 Ecureuil)

AN 2007

Événement important dans la Sécurité civile qui fête ses 50 ans à Nimes au groupement central qui portera désormais le nom du créateur de la Protection Civile en 1956 « Lieutenant Colonel Frédéric Curie ».

Un nouveau CL 415 vient renforcer le parc qui a beaucoup souffert depuis deux ans.

AN 2008

Location d'un nouveau d'un Skycrane pour la Corse. Retour de l'AS 350B Ecureuil à sa livrée rouge à Nimes en février 2008.

AN 2009

Départ définitif des Alouette III vers la Marine et les Musées dont le MAE du Bourget.

3 nouveaux EC 145 dans le parc hélicoptères et la location européenne de deux CL 215 basés en Corse.

En Corse perte de l'équipage et des passagers de l'EC145 le 25 avril 2009 à Lancone.

INAER a été attributaire fin 2009 du marché de maintien en Conditions Opérationnelles des hélicoptères EC 145 de l'Etat Français dont la sécurité civile, soit 51 hélicoptères stationnés sur tout le territoire (métropole et outre-mer). Stratégie gagnante, le 7 décembre 2009 avec l'attribution de ce contrat par la SIMMAD. DCI et INAER travaillent à l'élaboration d'une équipe commune.

Depuis le 1^{er} mai 2010, INAER assure la fourniture et la livraison des pièces et consommables, l'assistance technique, la logistique et la réalisation d'une partie des visites programmées des 48 hélicoptères EC 145 de la Sécurité Civile et de la Gendarmerie, en renfort des ateliers de Nimes et de Le Blanc si nécessaires. INAER s'appuie sur les compétences du CMA Eurocopter du groupe (Hispacopter) situé à Albacete en Espagne qui assume déjà leur propre machine. La gestion du marché étant assumée par INAER Hélicoptère France au départ du siège social sis au Cagnet des Maures (83). Extension du centre de maintenance par l'adjonction au bâtiment existant de 5 box supplémentaire. Les 10 box sont prévus pour faire face à l'augmentation du parc qui passe à 34 hélicoptères mais également pour accueillir en maintenance les EC145 de la Gendarmerie, opérationnel fin 2011 voir début 2012 !

AN 2010

Ouverture d'un détachement saisonnier « gendarmerie » (DAGS) exceptionnel à Cannes pendant l'été 2010 avec la Sécurité Civile en remplacement de l'AS 350B2 parti dans le VAR.

Arrivée de deux EC 145 supplémentaires pour compenser les pertes antérieures. Location en Corse, sous l'égide de l'Europe, de deux CL 215 italiens. Mais aussi essai d'un Drone (pilote car

en France la DGAC n'autorise pas les vols de drone civil en l'état) pour la détection des incendies dans les Alpes Maritimes sur la base de Cannes, mis en œuvre par la société SAGEM avec le petit aéronef « Patroller » en Aout.

Déplacements d'un DHC8 MRP Dash en Russie et sur le grand incendie de forêt à Maido à la Réunion.

Détachement feux de forêts en Russie, en Israël et dans l'île de la Réunion.

AN 2011

En Juillet arrivée d'un EC 145 supplémentaire pour compenser les pertes antérieures.

Mise en place de **deux drones hélicoptères** avec plateforme de gestions radio commandées !

Mise en place à l'UIISC-1 basée à Nogent le Rotrou, d'un appareil de surveillance temps réel et pour la reconnaissance de sinistre quand le Dragon n'est pas disponible, Masse 12 kg, capacité d'emport 7kg, vitesse 110 km/h, rayon d'action 15km, autonomie 1 heure. Il est doté d'une caméra disposant de capteurs jour/nuit. Utilisable pour les opérations NRBC. Concept d'unité légère et autonome (1 SP - 1 hélico RC!)

La base de Lille va s'installer à la base du TOUQUET avec les Dauphin SP des Marins en février 2011.

Le Groupement des moyens hélicoptères de la Sécurité civile de Nîmes voit la création de « travées », ainsi qu'un « box » pour la maintenance des EC 145 de la Gendarmerie Nationale.

Nîmes reçoit les premiers EC 145 Bleus en révision, certaines révisions seront exécutées dans les bases avec INAER pour laisser la place aux Bleus en grande visite.



Eurocopter EC 145 à Lorient - Lann-Bihoué (Coll D. Flahaut)



Drone (Coll Roosens)

AN 2012

Création de la base de la Martinique avec un EC145 (**Dragon 972**)

Fin 2012 départ des AS350 B et B2 de la Sécurité Civile

AN 2013

Location de 2 Air Tractor AT-802 pour la saison feu. En Mars vente des AS 350 B/B2 Ecureuil.
La Sécurité civile n'aura qu'un seul modèle de voilure tournante l'EC145 (BK117C2).
Location par appel d'offre d'un HBE (5.000litres) pour la saison Corse et l'île de la Réunion

AN 2014

Création de la base de Guyane avec un EC145 (Dragon 974) avec une livrée bleue, blanche et rouge.

Dès 2013, déplacement de la base des bombardiers d'eau vers Nimes, après la fermeture de la base marine, et ce, jusqu'en 2016 date effective opérationnelle pour celle-ci.

La signature fut officialisée lors du cinquantenaire de la base de Marignane qui a eu lieu les 1^{er} et 2 juin 2013 avec le baptême de la BASC Francis ARRIGHI, fondateur en 1963 de cette base de la Protection Civile contre les feux de forêts, avec l'arrivée des premiers bombardiers d'eau « Catalina ».

L'aéronautique est un atout important de l'industrie européenne et la Sécurité Civile peut et doit jouer un rôle promotionnel important. Elle a acquis une expérience considérable en France, à elle de savoir la faire rayonner à l'Europe. N'en va-t-il pas de l'avenir de notre pays ?

Dominique ROOSENS - Adaptation Daniel FLAHAUT

Des terrains, des avions et ... des femmes

La Cordillère des Andes en 1921 et Adrienne Bolland

Coline Béry



Adrienne Bolland en 1919. Collection Jean-Claude Boland.
(Tous droits réservés C.Béry)

Introduction :

Nos mémoires souvent fragmentaires, « plurivisionnelles », ont besoin d'esprits capables de rassembler, de classer formes et genres pour nous aider à récapituler l'ensemble par thèmes ; et c'est justement grâce à un livre qui « récapitulait » un certain genre d'histoires bizarres, étranges, extraordinaires qu'Adrienne Bolland m'est apparue. C'était il y a 5 ans. La rencontre fut imprévue, brutale, merveilleuse. Avec le recul, je me dis que l'imprévisibilité et la recherche permanente de « re-création » va comme un gant à l'Aviation ; et que serait notre Aviation et nos aérodromes sans Adrienne Bolland ?

De 1919 à... sa mort, elle est une figure incontournable de l'Air

Pour écrire sa biographie, la première jamais écrite, et j'en suis fière, mon enquête – puisque de fait cela fut et reste une enquête toujours en cours - m'a fait voyager très loin. Et c'est en allant très loin que j'ai réalisé que le nom d'« Adrienne Bolland » avait joué et jouait encore un rôle essentiel dans la diplomatie et dans la politique du Brésil, de l'Uruguay, de l'Argentine et du Chili actuel – pour ne citer qu'eux. Presque 40 ans après sa mort, son nom fédère toujours les Musées de l'Air, les collectionneurs privés, les historiens, chercheurs, pilotes, écrivains, diplomates, militaires et anciens militaires du monde entier... Les qualités humaines et morales d'Adrienne Bolland font d'elle

l'incarnation même des Ailes Françaises. Consciente et attentive de son environnement et des Hommes, sa vision du monde était libre, fraternelle, progressiste et pacifique. Curieuse de toutes les découvertes et avide de connaissances, elle n'a eu qu'un seul but : partager sa passion, encourager, s'améliorer et être utile aux autres. D'une actualité et d'une modernité troublante : elle incarne Le Contemporain par excellence.

Aujourd'hui, grâce à Adrienne Bolland, la revue 2A va vous faire découvrir, de l'intérieur, certains aérodroomes et musées sud américains, et vous verrez que cette Amérique du Sud qui nous paraît si lointaine, a des liens très particuliers et indéniables avec la France, et l'Europe.

Celui ou celle qui ose s'aventurer là où personne n'est jamais allé et qui par son action permet d'élargir le champ *positif* des possibles, mérite, je crois, une attention toute particulière. Le premier hominidé ou la première - qui sait ? - à avoir dévotement et rêveusement observé l'envol d'un oiseau était de fait un être merveilleusement original - remarquable.

Dans la Cordillère des Andes, lorsqu'il s'agit de plonger depuis les glaciers, des plus hauts sommets dans le tumulte des rabattants meurtriers, qu'ils soient mâles ou femelles, tous les oiseaux hésitent - même le condor est en difficulté. Il est donc normal que cet oiseau hors du commun, soit le symbole de la cohésion, de la force et de l'union courageuse des peuples, souvent rivaux, de ces vastes contrées solitaires...



Montage de situation réalisé par Coline Bery

Pour bien comprendre les enjeux de ce fait humain, de cette indéniable et historique prouesse aérienne, il faut d'abord planter le décor :

En ce tout début des Années Folles, en France, les mots « Cordillère des Andes » sont écrits en tout petit dans l'Atlas géographique Vidal-Lablache, à la page Continent Sud Américain. Mais à la différence de l'hexagone, depuis longtemps cartographié, les planisphères d'alors ne rendent pas du tout justice à ce qui est, vu d'avion et sur 7.000 kilomètres de long, un capharnaüm, une succession de dédales et de défilés, milliers de labyrinthes enchâssés les uns dans les autres autour de pics, aujourd'hui tous recensés et mesurés.

Vue d'avion, par-delà l'océan Atlantique et à 10.000 kilomètres de la France, la Cordillère des Andes déploie, infranchissable, toute son évidence de frontière naturelle divisant autoritairement plusieurs cultures et plusieurs peuples d'Amérique du Sud ; lesquels peuples se rencontraient de fait rarement - voire jamais - puisque les convulsions telluriques de la montagne détruisaient régulièrement ponts et tunnels qu'ils construisaient et qu'ils construisent toujours pour se rassembler.

Mais Adrienne Bolland là-dedans ?

J'y viens... On y est, en plein, puisqu'.....

Adrienne Bolland (1895-1975) a traversé la Cordillère des Andes en avion le 1^{er} Avril 1921.



Collection Onera-Lille/ Hageman

Voici strictement ce qui est écrit dans le dictionnaire à son nom et à cette date de 1921... Mais à présent que vous avez le contexte spatial et temporel, vous pouvez imaginer l'ébahissement collectif, la furie générale que provoqua le premier survol réussi des Andes, en **aérost**. Car lorsqu'en 1916 les plus prometteurs d'entre les 8 pays séparés par la Cordillère des Andes (Argentine et Chili) apprirent que les pilotes Bradley et Zuloaga (Chilien et Argentin) avaient pu admirer l'étendue pharaonique de leur Cordillère depuis le ciel, à 8.000 m d'altitude (il faisait - 30°C), un sentiment d'admiration envahit tout le continent sud-américain.

Enfin des yeux humains s'étaient posés sur *leur* montagne, et enfin des hommes pouvaient raconter ce qu'ils avaient vu, depuis le ciel.

Note de l'Auteur :

Il faut préciser que de 1921 à 1978, traverser en avion les 1.000 kilomètres de la pampa argentine, cette « plaine sans arbres », à partir du port de Buenos Aires et pour rejoindre Mendoza, aux pieds des Andes, n'avait aucun intérêt : le chemin de fer, le confortable Transandin, permettait de faire le trajet en 4 jours.

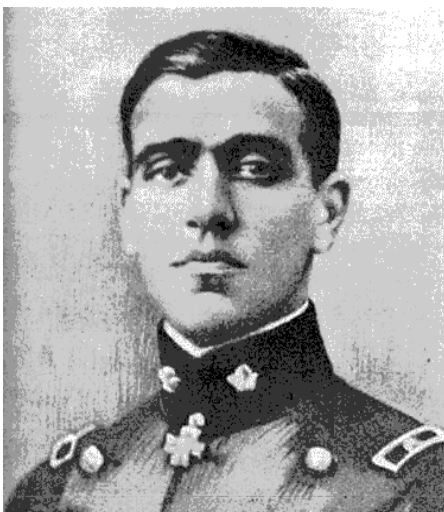
Donc seulement 5 ans avant qu'Adrienne Bolland ne descende du transatlantique Lutetia dans le port de Buenos Aires, deux hommes avaient décollé de Santiago du Chili, et leur montgolfière, poussée par les lourds alizés du Pacifique, avait glissé jusqu'à la ville de Mendoza, située de l'autre côté de la frontière, au-delà de la Cordillère - en Argentine. Quatre cents ans après la découverte de l'Argentine par les européens, ce 5 mars 1916 fut l'événement de l'année. Bien sûr, la nouvelle fut lente à pénétrer les confins du continent ; rares étaient les sud-américains à avoir quelques notions de lecture et peu d'entre eux possédaient un moyen de communication digne de ce nom ; les *news* transcontinentales instantanées n'existaient pas encore ; mais grâce au câble sous-marin transatlantique installé en 1874 par les Anglais, le télégraphe était déjà roi, l'info circulait donc. Et puis, un jour ou l'autre, tout se sait.

Isolée donc, mais pas laissée pour compte, puisque son importance économique était déjà reconnue par les mêmes européens qui l'avaient colonisée, l'Amérique du Sud jouissait pleinement de son statut privilégié d'ancien Eldorado devenu « Grenier du monde ». Dans un esprit d'ouverture et de curiosité, elle accueillait toutes les améliorations techniques apportées sur les « plus lourds que l'air » - inventés en grand partie par Clément Ader ; autant dire un cousin, un proche parent, un frère. Seulement, elle ignorait que si l'Europe créait avec son Aviation de forts liens fantasmagoriques et généalogiques, elle exportait également ses pires travers.

Ennemis jurés, concurrents acharnés, belligérants rancuniers depuis toujours - et en guerre dès 1914 -, les firmes allemandes, anglaises, françaises et italiennes envoyèrent bientôt leurs meilleurs ingénieurs en Argentine afin d'assurer des subsides extérieurs indispensables en temps de guerre, mais aussi pour asseoir leurs futures positions diplomatiques, fragilisées par leur anémie financière commune. Dès 1918, Buenos Aires voit donc les frères aéroplanes d'antan arriver ses commandes, des zincs lourds et puissants ; et les avions de combat survolent alors, sans bombes, les docks en grève et les quartiers déjà tentaculaires de « Baires » rongée par la dépression. L'Argentine est riche, cependant, et l'excentricité qu'était l'Aviation devient une « part de marché », idéale pour impressionner ceux qui résistent en posant des bombes, et autres anarchies régulières. Les importations reprennent de plus belle.

Des groupes d'instructeurs, pilotes et mécanos vont alors arriver de plus en plus nombreux. Tous ont compris que la maîtrise du ciel sud-américain sera le sésame et que vaincre, affronter, traverser, survoler, passer cette fameuse Cordillère des Andes est la clé.

Le Pacifisme n'est donc pas de mise ...



Luis Candelaria

<http://www.librosmaravillosos.com/lahistoriadelaaviacion/capitulo10.html>

Pour la première bataille des airs remportée, le survivant à l'honneur d'être né sur le sol sud-américain : en 1918, Luis Candelaria, un patriote Argentin de 25 ans va, à bord d'un Morane Saulnier de 80 CV, effectuer le « survol » très loin au sud du pays, là où la montagne est plus timide, et se poser de l'autre côté, au Chili, pour la première fois au monde. Voilà l'acte de guerre pour le survol Andes, qu'attendaient les Chiliens. Une série éblouissante de « passages » mémorables des

Andes va débiter ; dans une ambiance survoltée bien sûr ; et ce sera à qui - autochtone ou Européen - sera le plus puissant, le plus haut, le plus vite, et surtout le plus posé proche possible de Santiago du Chili et de Mendoza, car il s'agit d'être efficace - les bons liens commerciaux en dépendent. (Autre précision : la route aérienne n'est pas du tout la même depuis l'Argentine, ou depuis le Chili.) Et au plus chaud de cet été 1920 (le 23 décembre), personne ne s'attendait à voir débarquer Adrienne Bolland



Buenos Aires (Collection Coline Béry)

Française et débutante, cette jeune personne vient de fêter ses 25 ans - l'âge de l'Aviation - et ne parle pas un mot de Castillan. Peu importe, elle se sent littéralement pousser des ailes et a envie d'en découdre avec le ciel tout entier depuis qu'elle a convaincu, difficilement, son cher et tendre René Caudron de l'envoyer jusqu'en Argentine pour faire une tournée triomphale, forcément triomphale, d'exhibitions aériennes.

C'est une jeune femme optimiste et décidée. Et la firme de son patron, René Caudron, a bien besoin d'une bonne publicité... son survol légendaire de la Cité Interdite de Pékin est déjà loin - 1912 - et l'avionneur se ruine pour payer l'impôt sur les bénéfices de guerre ; quant au raid héroïque de Poulet et Benoist (ils ont relié l'Australie depuis Paris, en G4), il fait difficilement oublier les récents accidents mortels de Jules Védrines et de la Baronne Delaroche.



Adrienne Bolland dans son Caudron GIII
(Collection Coline Béry)

René a donc accepté la demande de son plus original pilote, non sans lui faire la morale avant : pas question là-bas de se volatiliser comme lors de sa traversée de la Manche (le 25 Août 1920) ; traversée réussie, certes, mais assez ingrate à gérer du point de vue médiatique, puisque sa protégée avait disparue 3 fois... et par 3 fois la presse avait annoncé sa mort. Mademoiselle était à Bruxelles avec ses amis pilotes et cuvait son champagne. Mais cette fois-ci elle a promis juré, et même signé son beau contrat d'apprentie propagandiste sponsorisée : pas de scandales, pas de vagues, que de la bonne publicité et beaucoup de commandes, promis juré c.... !



René Caudron
L'Aérophile de 1942 - Collection ONERA-Lille

A suivre ...

Travaux en cours

Des nouvelles du site Web 2A

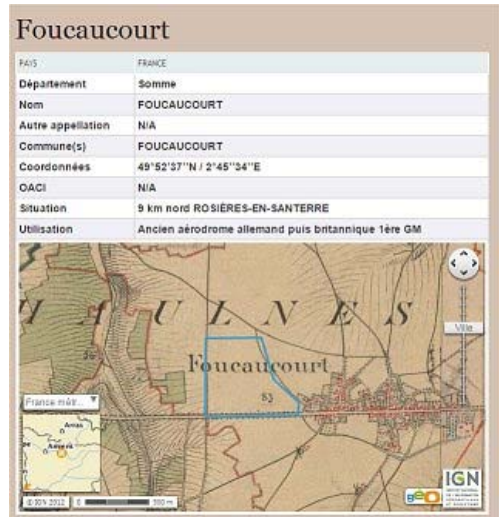
Jean-Michel Borde

Juin 2014 a vu la parution de notre nouvelle série de publications 'Atlas' consacrées à l'état des infrastructures aéronautiques, à une date donnée et dans une zone définie. La thématique de ce premier atlas était la Première Guerre mondiale et l'échelle choisie, celle d'un département. Nous aurions pu suivre d'autres partis pris, par période et par rapport à l'évolution du front. Notre choix a été guidé selon deux principes : notre maîtrise effective du traitement des archives concernées et l'accessibilité pour notre public de lecteurs. En effet, notre démarche est autant orientée vers l'exploration des archives que celle des vestiges. Ici, pour la circonstance, il ne reste absolument rien sur le terrain. Notre atlas devient de ce fait la seule empreinte rémanente de la localisation des actions effectivement conduites pendant des opérations, pourtant ô combien célèbres. Autre contrainte, que nous avons levée dès cette première publication, le nombre de sites, considérable, qui nous auront conduits à ne pas tout représenter pour, ensuite, privilégier une mise en avant cartographique pour les plates formes d'envergure. Les autres devenant simples références dans un listing. Un an après la mise en route de cette série, nous abordons un ouvrage sur le département de l'Oise qui devrait sortir très bientôt. Depuis, notre connaissance sur la Somme a été augmentée de nombreux apports, contacts pris à l'occasion des diverses présentations et poursuite des recherches

qui nous ont amené à quelques révisions, très ponctuelles et mineures. Nous ne regrettons d'ailleurs pas d'avoir privilégié le lien Internet, qui fait la caractéristique de l'ouvrage et nous permet de faire profiter le lecteur des mises à jour de nos découvertes, au fur et à mesure.

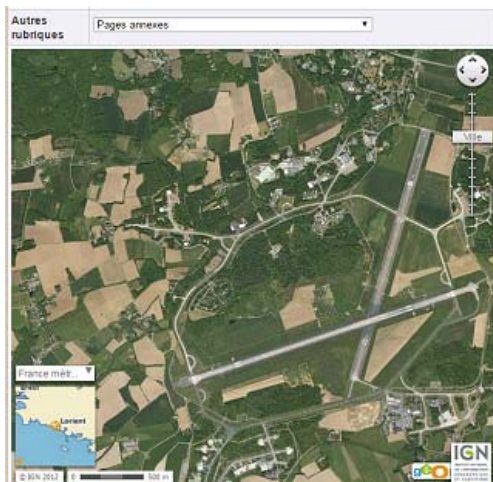
Autre avancée significative dont nous avons pu tirer parti immédiatement, l'évolution des services de cartographie en ligne. Le service GéoPortail de l'IGN se perfectionne tous les jours et nous sommes des observateurs très attentifs de ces progrès. Ainsi, si l'an passé nous avons pu reporter les contours terrains directement en surimpression sur la carte IGN en ligne, cette année nous sommes en mesure d'importer ce couple fond de carte et calque, directement en illustration de nos fiches terrains, sur le site 2A. Attention, il ne s'agit plus de « captures d'écrans » statiques mais de scripts qui nous avantagent énormément. Essayez de bouger avec votre souris, par exemple.

Bien évidemment, la performance est possible au prix d'une certaine complexité qu'il convient de surmonter mais c'est la loi du genre. Le bilan est cependant largement positif, puisque l'étendue des services offerts est quasi illimitée permettant, par exemple, de zoomer dans les photographies pour explorer finement les détails des terrains décrits. Nous pourrons aussi alterner les présentations, indifféremment, du même contour sur fond topographique récent, ou ancien, ou encore vues aériennes dites ortho photographiques. L'imbrication de ces efforts nous aura permis, en ce début 2015, de stabiliser le format de notre fiche terrain type, condensé dans une table commune à tous les items et illustrée de cette cartographie dynamique. Le cas échéant, deux rubriques insérées viendront compléter le renseignement de l'existence d'une publication et de pages annexes liées et accessibles par menu déroulant.



Lann - Bihoué

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=13622>



Heureuse conjonction, qui nous met en capacité de répondre au souhait de la DGAC de reprendre leur atlas et de le fusionner avec le nôtre, dans le cadre d'une convention de partenariat. Espérons que ces quelques lignes vous auront convaincus de l'appel à contribution, il y a quelques jours, de la part de notre président : il reste énormément de travail à faire !

Nous saurions surtout encourager les auteurs à annoter directement ces fonds. La prochaine génération peut-être ? On l'espère en tous cas, comme de tous les autres progrès à venir, nous en sommes au début, dans ce domaine au service du partage de la connaissance.

Grivesnes <http://www.anciens-aerodromes.com/?p=7167>

Foucaucourt <http://www.anciens-aerodromes.com/?p=7121>

In Memoriam



(DR)

Robert Espérou était membre de notre association depuis les débuts. Nous avons eu plusieurs fois l'occasion d'échanger avec lui sur cette passion qui nous relie. Nous retranscrivons dans ce magazine l'hommage qui a été publié sur le site aerobuzz.

Toutes nos condoléances à sa famille.

« C'est avec peine que le monde du transport aérien a appris le 27 janvier la disparition de Robert Espérou, inspecteur de l'Aviation civile et historien reconnu des ailes commerciales françaises. Il était âgé de 84 ans.

Aussitôt après l'ENA, il avait rejoint le Secrétariat générale à l'aviation civile, prédécesseur de la DGAC pour y mener une carrière de tout premier plan. Il fut notamment le représentant de l'Etat auprès du conseil d'administration d'Air France et administrateur d'Aéroports de Paris. Mais c'est aussi en fin connaisseur du secteur, capable d'analyses très fines, qu'il se fit remarquer : politique communautaire du transport aérien, relations bilatérales Europe/Etats-Unis, etc.

Robert Espérou prit fréquemment la plume, avec talent. Avec Gérard Maoui, il a signé au Cherche Midi une « *Histoire d'Air France des origines à nos jours* » et, son œuvre majeure, une « *Histoire du transport aérien français* », publiée en 2009. S'y ajoutent de nombreux articles parus dans la presse spécialisée. Au total, une œuvre solide et indispensable. »

Extrait aerobuzz <http://www.aerobuzz.fr/spip.php?breve4276>

Rapport d'activité

Janvier 2015

1^{er} janvier

Mise en ligne de nos voeux

Avec l'ensemble de nos voeux reçus.



Voir <http://www.anciens-aerodromes.com/?p=16351>

8 janvier

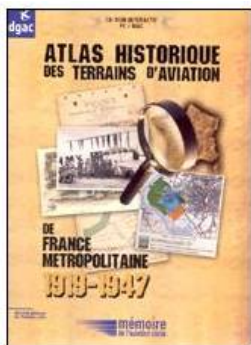
Nos livres dans la librairie du MAE



(Coll. Jean-Michel Borde)

20 janvier

Réunion au siège de la DGAC pour l'Atlas



Réunion avec Yves Meusburger, Guilhem Labeeuw et Jean-Michel Borde pour convenir de la prochaine importation de l'Atlas de Jean sauter dans notre site Internet.

21 janvier

Vœux du CEMAA

Présence de Laurent Bailleul et Jean Michel Borde. A la suite de cette cérémonie, RDV avec un délégué du Bureau de l'Armée de l'Air dans la nation.



(Coll. Jean-Michel Borde)

21 janvier

Modélisation 3D

Présentation au CEMAA et au délégué du BAAN l'avancement de notre projet de modélisation 3D de l'ex BA de Reims réalisé par Jean-Philippe Ferand et Etienne Pacuscka.



(Scan d'écran du montage d'animation)

29 janvier

La BA 133 rend hommage aux victimes d'Albacete

La base de Nancy-Ochey est au cœur de l'actualité ce jour avec le retour des victimes. Message du CEMAA suite à l'accident du 26 janvier :

<http://www.defense.gouv.fr/air/actus-air/accident-aerien-a-albacete-message-du-cemaa>

DVD / Livres / Revues

L'aviation légère 1920 - 1942

Roger GABORIEAU



Revivez les évènements, l'ambiance des aéro-clubs, les fêtes aériennes "de campagne", les rallyes et les raids à bord d'avions légers, mais aussi les recherches techniques, la production industrielle d'aéronefs...

Retrouvez les pilotes et les mécaniciens, les fédérations, les associations et leurs actions, etc...

Contact : Eric Janssonne Ailes Historiques du Rhin ejanssonne@estvideo.fr

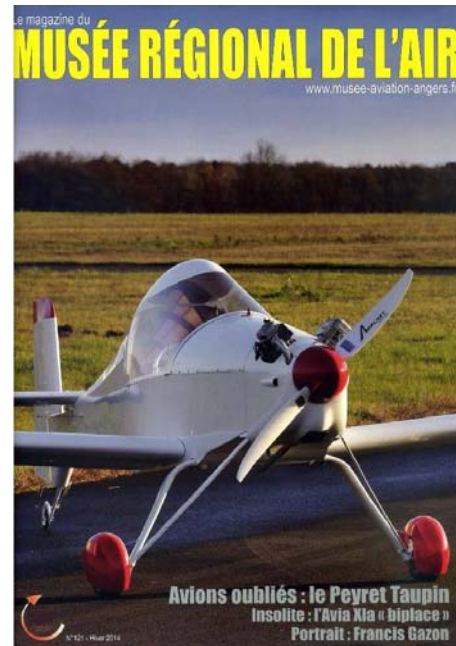
Conférence et présentation de l'ouvrage, le samedi 14 février 2015, à 14 heures 30 - Aéroport de Strasbourg-Entzheim

Périodiques de nos associations membres



AIR ANSORAA

Contact : Jean-Pierre Tron
jean-pierre.tron@wanadoo.fr



MAG du Musée Régional de l'Air d'Angers

Contact : Christian Ravel
gpparavel@orange.fr

Une association

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

Association des Amis Audressellois d'Edmond Marin la Meslée (AAEMM)



Association fondée le 5 février 2013 et régie par la loi du 1 juillet 1901
Identifiant SIREN 798 719 563 -Identifiant SIRET du siège 798 719 563 000 16

Présidente d'honneur : **Clara de Montesquieu**

Président : **Bernard Vergeyle**

Vice-Président : **Laurent Bailleul** délégué au patrimoine historique de la BA110 CREIL

Hervé Chabaud Président de l'Association Edmond Marin la Meslée 51100 REIMS

Frédéric Lafarge délégué au patrimoine historique de la BA102 DIJON

Daniel Boucly, Trésorier - **Bruno Delrue**, adhérent (imprimeur conseiller Technique)

Partenaire

Partenaires : Association « Anciens Aérodromes » (Président : Laurent Bailleul)

Association de aéroclub du Boulonnais (Président : Michel Maes)

ANORAA Secteur 210 (59-62) (Président : Ltd Jacques Debergh)

Adhérent depuis 2013 Général Denis Mercier Chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air

Tél 03.21.32.23.53 aaemm@orange.fr bernard.vergeyle@wanadoo.fr

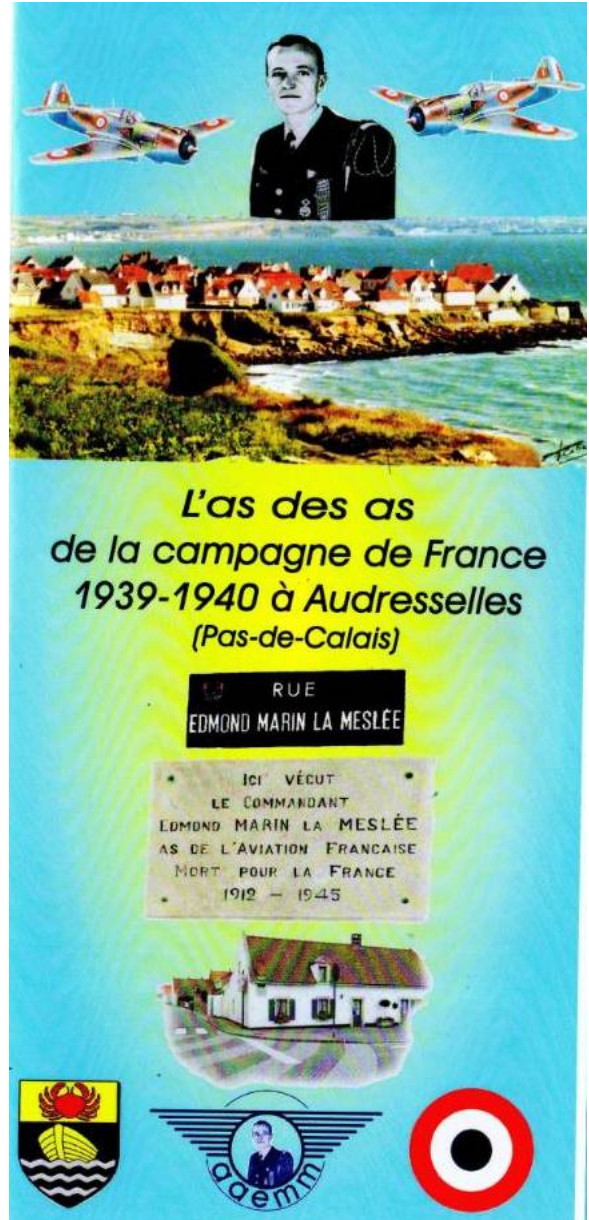
Rappel historique :

Edmond Marin la Meslée est né à Valenciennes en 1912. Il a 27 ans lors de la déclaration de guerre le 3 septembre 1939. Il rejoint la base aérienne de Reims, remporte sa première victoire le 11 janvier 1940 sur son Curtiss H75 et va devenir l'un des as de cette campagne de France. Il poursuivra le combat ensuite dans les rangs Alliés lors de la Libération et trouvera la mort en combat aérien le 4 février 1945 près de Neufbrisach.

Audresselles pérennise sa mémoire avec la création d'une association en 2012 car cette commune fut pendant son enfance la maison de vacances de ses parents. Une plaque mentionne sa présence au n°90 sur la place.



Plaques (Coll. Bernard Vergeyle)



Flyer de l'association

Association membre Anciens aérodommes

Sites Internet, à découvrir

- Aérodomme de Belfort-Chaux.
Présentation historique sur les hangars.
http://www.abvm.fr/index.php?page=2051_SalleProjection
- La dernière mission du Cdt Edmond Marin la Meslée
<http://passiondesavions.blogspot.fr/2015/01/il-y-70-ans-la-derniere-mission-du.html>
- Clip souvenir ... Toussus le Noble
https://www.youtube.com/watch?v=pLVL_9HQOoE
- Nouv'Ailes version 2015
http://www.jeunes-ailes.asso.fr/nouvailles/Nouvailles_2015_1.pdf

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>

- **Francine Derambure**
(Région haute Normandie)
- **Arnaud Degremont**
(Région Nord et parisienne)
- **Piet Bouma**
(Pays Bas)

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 - 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 19 Février 2015

Participations 2A à des meetings

**Carrefour de l'Air au Musée de l'Air
10, 11 et 12 avril 2015.** Rendez-vous incontournable pour les passionnés.

D'autres participations seront envisagées prochainement et seront mentionnées dans cette rubrique.

EXPOSITIONS

CENTENAIRE DE LA GRANDE GUERRE

Programme 2014-2015 Viry-Châtillon,
entre mémoire et célébration

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

Renseignements :

Service archives - 01 69 12 62 19

« **Viry-Châtillon, 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 CULTUREL CONDORCET - Entrée libre à partir de 15 ans.

CONFERENCES

Les Samedi de l'histoire
MUSEE FRANÇAIS DE LA CARTE A JOUER

16, rue Auguste Gervais

ISSY-LES-MOULINEAUX

Métro 12 (Mairie d'Issy)

La séance, tout public, avec exposé illustré et échange de vues, commence à 14 h 30 pour se terminer vers 16 h 30.

Entrée libre, sans réservation

Samedi 7 Février 2015 (14 h 30)

NICOLAS ROLAND PAYEN

et

LA NAISSANCE DE L'AILE DELTA

MEETING AERIENS

Un meeting de l'air pour le centenaire de la Base Aérienne 705 de Tours

Dimanche 7 juin 2015, la base aérienne fêtera en effet les 100 ans d'existence du camp d'aviation de Parçay-Meslay.

Meeting Lens-Benifontaine

20 septembre 2015



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 2014-2015 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.

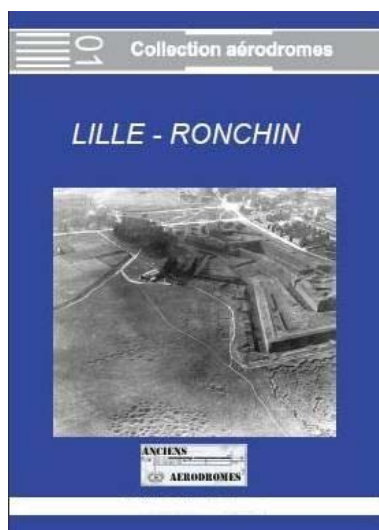
Voir la page de présentation sur notre site :

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

Et le formulaire de contact :

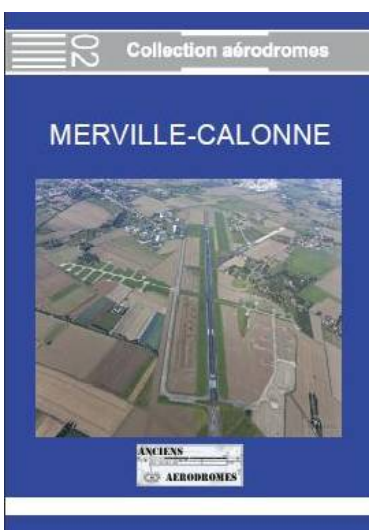
<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=260>

Nos publications : livrets



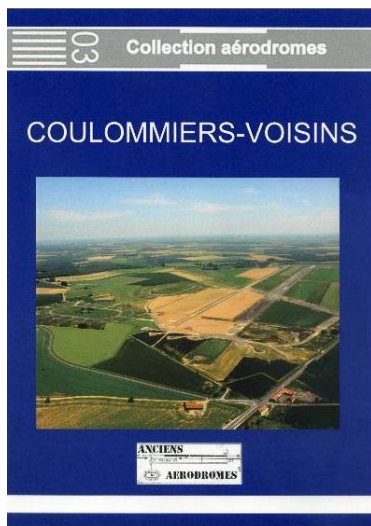
ISBN n°978-2-919572-00-7

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 **2.90 €**) à l'unité



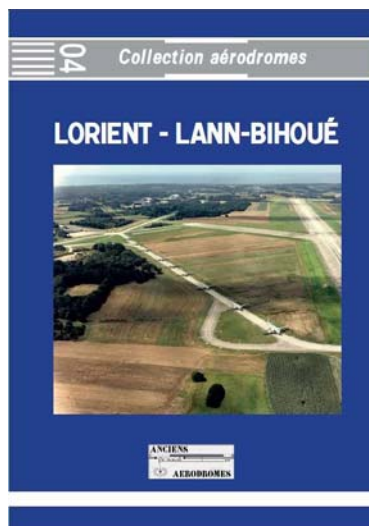
ISBN n°978-2-919572-01-4

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 **2.90 €**) 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 **2.90 €**) à l'unité



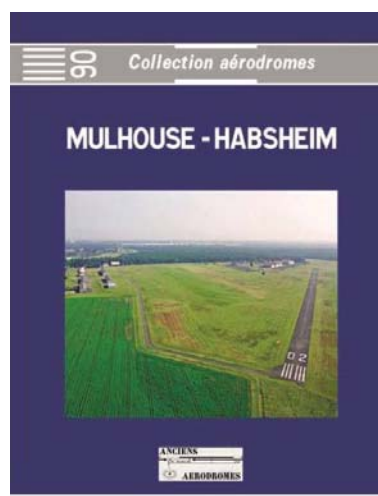
ISBN n°978-2-919572-03-8

76 pages, 130 photos d'époque et actuelles, format 17x24 - Publication septembre 2013
Prix de vente **10,00 €** (frais de port **2.90 €**) à l'unité



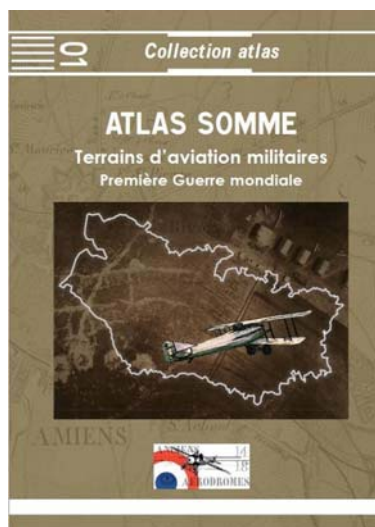
ISBN n°978-2-919572-05-2

64 pages, 104 photos d'époque et actuelles
format 17x24 - Publication juin 2012
Prix de vente **8,00 €** (frais de port **2.90 €**)
à l'unité



ISBN n°978-2-919572-06-9

88 pages, 100 photos d'époque et actuelles
format 17x24 - Publication décembre 2014
Prix de vente **10,00 €** (frais de port **3.90 €**)
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 **3.90 €**)
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 sept livrets : 55,00 € + 6.50 € de port - © Editions Anciens Aérodromes
Deux à quatre livrets + 4.90 euro de port
Cinq à six livrets + 7.50 euro de port

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

Nos publications DVD

Témoignages d'Anciens Aérodromes 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 – février 2015

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