

LE MAGAZINE 2A

Lettre de liaison

n° 21 Septembre 2011



A l'occasion de la cérémonie de dissolution de la BA 112 de Reims nous avons eu la chance de visiter ce remarquable hangar Lafaille datant de 1936.

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

La période des vacances est passée, nous nous retrouvons disponibles pour reprendre les dossiers en cours et poursuivre nos travaux de collecte d'informations sur l'histoire des aérodroemes.

Notre équipe de rédaction a profité de cette période de calme estival pour vous présenter de façon différente cette publication mensuelle, née il y a déjà 20 mois et qui nécessitait une refonte complète.

Le n°1 de la lettre de liaison de l'association anciens aérodroemes paru en novembre 2009, au lendemain de notre constitution, faisait suite déjà à une autre publication mensuelle dont le premier numéro remonte à juillet 2008. A cette époque, nous ne parlions pas encore d'association mais d'un simple groupe de contacts réunissant plusieurs passionnés d'histoire aéronautique. Les huit pages de ce document interne ont bien évoluées depuis. La Lettre de liaison s'est depuis enrichie d'articles rédigés par nos membres et d'études thématiques.

Ce document pdf que vous recevez chaque mois, existe également en version anglaise et se trouve distribué à près de 200 exemplaires avec des diffusions sur quelques forums et les réexpéditions vers d'autres abonnés. Cette Lettre n'est plus seulement le support de communication de notre association. Elle devient une publication à part entière. Nous avons donc décidé de lui donner une nouveau titre : "Le Magazine 2A".

Savoir évoluer, s'adapter, "coller" aux exigences de nos membres et une des préoccupations de notre équipe de rédacteurs qui vous proposerons chaque mois des articles différents. La forme de ce magazine change également, une couverture en rapport avec l'actualité, des articles historiques, une rétrospective de nos activités, des annonces pour des meetings et des publications et bien d'autres surprises.

La publication dans nos colonnes n'est pas uniquement réservée aux membres de notre association, toute personne peut apporter sa contribution à ce magazine qui devient ... le vôtre !

Laurent Bailleul

Sommaire

Edito	page 1
Le musée du mois	page 2
Des terrains, des avions, des hommes	page 3
Rapport d'activité	page 5
Témoignage	page 11
Retour sur une cérémonie	page 16
DVD / Livres / Revues	page 17
Liens web à consulter	page 19
Adhésions récentes	page 19
Agenda	page 19

Le musée du mois

Base de Lann Bihoué à 56 PLOEMEUR
Musée Jean ROBIC, pièces d'avions Allemands
Daniel Flahaut (membre 2A)

Rencontre de Monsieur Jean Robic à Ploemeur près de Lorient. Dans sa ferme, qui fut celle de ses parents durant la seconde guerre mondiale fut construit par les Allemands, près du corps d'habitations, un ensemble de trois blockhaus juxtaposés et un baraquement servant de cuisine.

Le premier ouvrage était un réservoir d'eau, le second, au centre étant la salle des gardes et le troisième, le centre technique de production de l'électricité pour l'ensemble de la Base de LANN BIHOUE où les allemands construisirent la première piste en dur.

Ses parents, puis lui-même, ont transformé ces blockhaus en petit musée essentiellement avec des pièces d'avions récupérées sur leurs terres ou dans la région. La visite de Daniel Flahaut a permis cette rencontre et la présentation suivante.



Télémetre de réglage du tir aérien de la FLAK



Diorama des emplacements de Flak



Mitrailleuse de Spitfire, chargeur présenté

Des terrains, des avions et des hommes

Retour à Vinon-sur-Verdon

François Paquet (membre 2A)

Il y a quelques semaines, notre collègue Jean-Luc CHARLES nous soumettait cette photo (fonds ONERA Centre de Lille) d'un Breguet 693, prise au printemps 1940 devant un hangar supposé être sur l'aérodrome de Vinon-sur-Verdon.



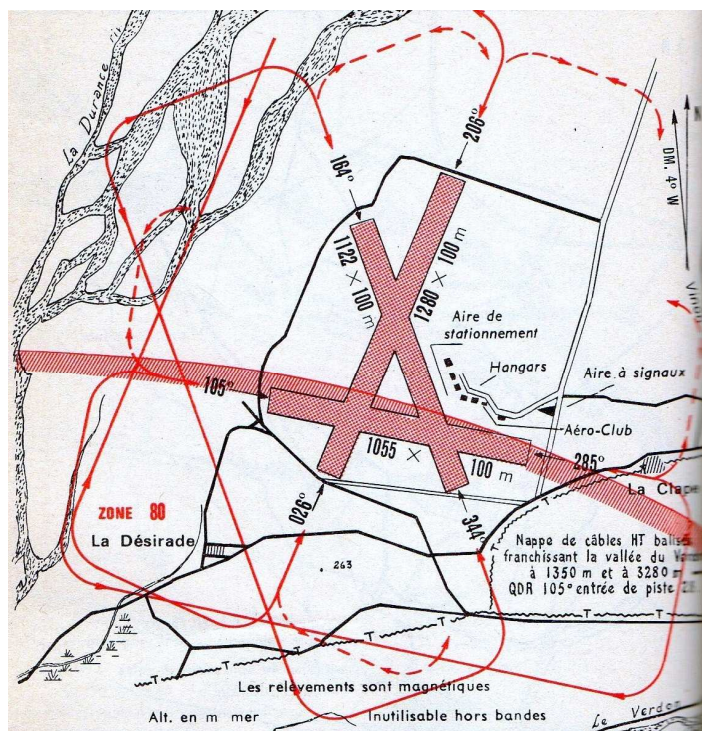
Collection : ONERA-Centre de Lille / R. Lami - DR

Pierre LABAUDINIÈRE, lui aussi membre d'Anciens Aérodromes, mais aussi de la Branche Française d'Air-Britain apporte des éclaircissements grâce au témoignage d'Henri MINOT, 92 ans, qui était stationné là-bas à cette époque.

Vous pouvez lire le récit complet d'H. MINOT sur cette période dans la rubrique « Témoignage » de ce numéro et rencontrer Henri MINOT lors de la réunion 2A Île-de-France qui se tiendra le jeudi 13 octobre 2001 de 18h30 à 20h

A LA VILLE D'EPINAL (à côté de la gare de l'Est)
5 rue d'alsace
75010 PARIS

Utilisons le plan du Delage 1971 :



Le 13 décembre 1939, à l'arrivée du groupe II/54 (12 avions Potez 633 jusqu'à la mi-mars 1940 ; puis Bréguet 691, puis Bréguet 693) sur cette piste W 105° E 285° (seule existante), il n'y avait et il n'y aura **aucunes installations fixes**, sur le terrain de Vinon-sur-Verdon. Seul un balisage de la piste et une manche à air matérialisait ce terrain de desserrement (1938 ? selon un habitant). Son intérêt, étant la vallée de la Durance pour l'entraînement au vol rasant.

Le personnel logeait à Vinon-sur-Verdon, sauf les officiers, en hôtel à Manosque (15 km, au Nord) :

- Les sous-officiers, chez l'habitant (bons de réquisitions),
- La troupe, dans un hangar à engrais (remplacé par de la paille) réquisitionné.

Sur le terrain :

- une tente pour le pliage des parachutes (sur tables pliantes), avec un coin PC.
- trois roulottes pour l'armurerie et caisses à munitions.

Les mécanos travaillaient en plein air !!!

L'échelon matériel étant transporté par 12 camions Berliet (tractant les 3 roulottes) et une dizaine de camionnettes Berliet, pour les officiers et les liaisons.

A noter, 3 châssis roulants, Citroën, supportant chacun un moteur de réchauffage (avec manche) des moteurs d'avions. Le vaguemestre utilisait sa 202 Peugeot personnelle (réquisitionnée).

La nuit, les hommes de garde du terrain et des avions couchaient (hors tour de garde) dans une grange de la ferme La Désirade, au Sud-ouest du terrain.

Pierre LABAUDINIÈRE



Rapport d'activités pour juillet/août 2011

Le 2 juillet 2011

Etude sur la base de Chambley (Daniel Jambot membre 2A)

A - infrastructure originelle OTAN de type 2400+300x2 à 50m près.

B - "nouvelle" piste initialement homologuée en 2009 de 1200m mais finalement jusqu'au 27 avril 2011 seulement, même si effectivement la piste avait déjà été asphaltée sur 2100m en 2008/2009 (arrêté ministériel d'ouverture à la circulation aérienne publique paru au J.O. en date du 16/07/2009) avec les marquages officiels à 1200m.

Selon demande, la DGAC me transmet les informations suivantes en date du 27 juin 2011 :

" La piste principale 05 R / 23 L de Chambley est homologuée depuis le 28 avril 2011 avec les distances déclarées suivantes :

TODA : 2400 m
ASDA : 2100 m
LDA : 2100 m

La piste 05 L / 23 R dédiée aux ULM(s) et Hélicoptères :

TODA : 660 m
ASDA : 660 m
LDA : 660 m "

Les marquages au sol ont bien sûr été refondus cette année avec la nouvelle homologation.

C- Mes commentaires sur les "anciens" 1200m homologués s'appuyaient sur :

Extrait du lien :

http://www.dircam.air.defense.gouv.fr/dia/images/stories/Doc/ERF_COMPLET.pdf en vigueur à/c 2 juin 2011 :

CHAMBLEY

Conseil Régional de Lorraine LFJY

FIR REIMS

49°01'32"N 005°52'34"E - 866 ft (31 hPa)

AGA RWY 05/23 1200 x 45 Revêtue Non disponible

AVT Nil

D.P.S O/R

SSLIA Niv 1

COM A/A 123.5

Gestionnaire : 03.87.33.60.00

BRIA : BALE

REST AD réservé aux ACFT munis de radio. AD réservé aux ACFT de moins de 5700 kg et pression admissible des pneus 0.9 MPa.

Espace aérien contraint, AD enclavé entre la CTR Metz, la CTR Ochey et la R 93A.

Activité ULM à 500 ft ASFC au Nord de la plateforme

Présence d'une aérostation située à 600 m au Sud-Ouest de l'AD.

Roulage interdit hors RWY et TWY. Eviter le survol des zones habitées avoisinantes.

Respecter le circuit publié dans la mesure du possible.

Le 2 juillet 2011

Etude sur Epinal-Mirecourt

A - Infrastructure originelle OTAN 2400+300x2.

Les overruns (POR) datent de la période Otan ; l'overrun Ouest est resté en béton d'époque Otan similaire à la structure des taxiways et des marguerites originelles. Seul le POR Est a été asphalté à la période civile avec la piste de 2400m (soit +/- 2400+300m).

B - extrait du lien :

http://www.dircam.air.defense.gouv.fr/dia/images/stories/Doc/ERF_COMPLET.pdf

en vigueur à/c 2 juin 2011 :

EPINAL/Mirecourt

(a) (II)

CCI des Vosges LFSG

FIR REIMS

48°19'30N 006°04'00"E - 1084 ft (39 hPa)

AGA RWY 09/27 2700 x 45 PB 36 F/C/W/T

PAPI PAPI 09 pente 3° (5,2 %) MEHT 46

PAPI 27 pente 3° (5,2 %) MEHT 49

AVT (1) 100 LL - JET A1

Lubrifiants : 80 - D80 EXON 2380 15W50

D.P.S (2)

SSLIA (3) Niv 4/1/5

COM AFIS 120,200

ILS27 (4) MI 110,900/330,800

VOR EPL 113,000 60/500

L EMT 419,000 088/4,43 NM THR 27

2 juillet 2011

26 juin, dernière prise d'armes à la BA 128

http://www.dailymotion.com/video/xjjkww_metz-frescaty-prise-d-arme-a-la-ba-128_news

Présence de Daniel Jambot, membre 2A.



3 juillet 2011

Hangar Paindavoine et Collignon de Romilly



© Guilhem Labeeuw (membre 2A)



Vue de l'intérieur. Remarquer l'état de la charpente.

© Guilhem Labeeuw (membre 2A)

2-3 juillet 2011

Meeting Base Aérienne 116 de Luxeuil

Reportage de Francis Bedei, membre 2A. Montage PPT disponible sur demande.



7 juillet 2011

Photo d'époque de Coulommiers

Le projet de publication avance, les documents constituent le dossier. Le responsable de la rédaction est notre ami Alain Graton. Voici déjà une photo adressée par l'un de ses correspondants.



Selon Pierre Alain Antoine, il s'agit d'un Gloster Meteor NF11 probablement de passage sur Coulommiers car ces appareils étaient basés sur le CEV de Brétigny.

Précisions supplémentaires : " *L'armée de l'air a reçu 41 Gloster Meteor NF 11 entre janvier 1953 et avril 1955 codés de NF11-1 à NF11-41. Les neuf premiers furent livrés au CEV de Brétigny entre janvier et février 1953. Les autres furent livrés dans les escadrons de chasse de nuit à Tours. Les NF11-3, 7 et 8 furent livrés à Brétigny le 24 janvier 1953 en provenance de Bitterwell (UK)*".

Une autre info sur Coulommiers de la part de Daniel Jambot :

<http://www.entrevoisins.org/aeroport/aag/coulommiers/Pages/histoire.aspx>

10 juillet 2011

Meeting de Duxford

Reportage de Nicolas Grebert. Autres photos sur demande.

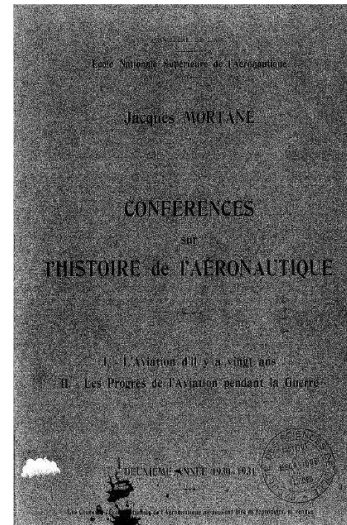


© Nicolas Grebert



15 juillet 2011

Document : Conférence sur l'histoire aéronautique de Jacques Mortane



Dans ce document de 1930, signé Jacques Mortane, on trouve dans les pages 30 à 34 des détails de bombardement de Frescaty, Habsheim et d'autres lieux de l'est de la France durant la guerre 1914-1918. Document transmis par Jean Luc Charles, disponible sur demande.

16 juillet 2011

Photo d'un bombardement de Merville-Calonne

Transmis par Jean Louis Roba, provenance *United States National Archives*. Photo prise le 15 septembre 1943 durant un raid aérien sur l'aérodrome mené par 34 B26 Marauders



20 juillet 2011

Dernier envol d'un F1 de la BA112



Voir le reportage sur le site de la base :

http://www.ba112.air.defense.gouv.fr/index.php?option=com_content&view=article&id=468&catid=7

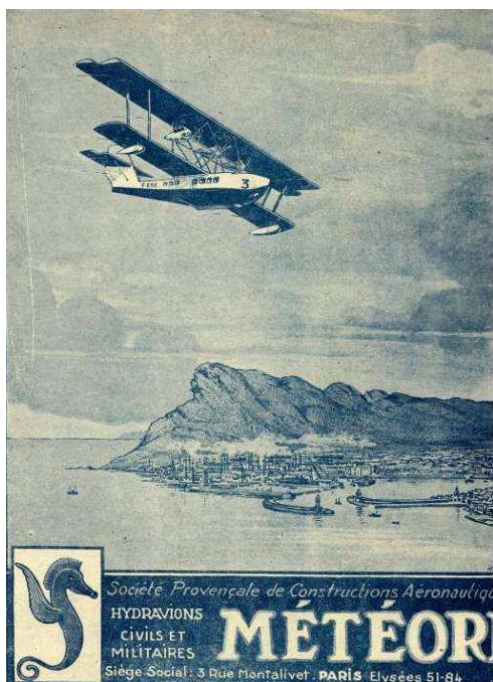
La page d'accueil de notre site est en rapport avec cette actualité

20 juillet 2011

Exposition « les hydravions à La Ciotat »

Au «Musée Ciotaden» (jusqu'au 19 septembre). Initiative mise sur pied par l'association de mémoire locale « Joseph Edouard Vence ».

Les chantiers navals ont rythmé l'histoire de La Ciotat depuis 1851 (un livre vient de paraître localement « notre histoire de la construction navale à La Ciotat » avec 5 pages concernant la SPCA).



Les Messageries Maritimes après avoir filialisé les chantiers avec les Ets Schneider du Creusot en

SPCN furent à la base de la création de la SPCA le 12 juin 1925 ; son PDG estimait que l'hydravion était un prolongement des lignes maritimes.

Après avoir repris le projet de l'ingénieur Conflenti de la CAMS deux appareils « Météore 63 » construits à Meudon par les Ets Letord furent montés à La Ciotat puis un 3^e construit en 1928.



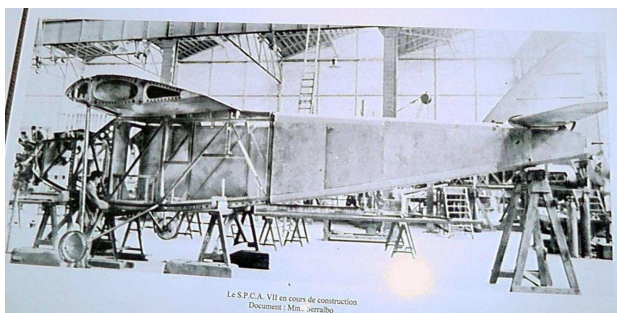
A la suite du concours de St Raphael organisé par la Marine en 1926 le « Météore » sera le premier hydravion titulaire du certificat de navigabilité de transport public de 1^o catégorie (parcours marins supérieurs à 500 km). Le « Météore » fut affecté à une ligne Marseille Alger et coula à Alger lors de son premier vol (il sera remplacé ensuite pour des vols sur cette liaison par le Météore n^o2).

Le Météore sera piloté par Maurice Noguès pour défricher la ligne sur Beyrouth d' Air Union Ligne d'Orient. D'autres appareils métalliques (hydravions torpilleurs, avions de transport postal et prototype de bombardier) furent conçus ensuite par l'équipe Paulhan – Pillard, ponctués par quelques accidents, mais en fait il n'y aura que 9 hydravions et quelques avions de construits.

La SPCA avait construit également en sous-traitance 70 Breguet XIV et aura une activité de réparation de moteurs et d'appareils des centres de la Marine du sud est.

En dehors de la Ciotat la SPCA avait deux usines à Marseille et un atelier à Istres.

Les effectifs ont varié de 100 à 230 ouvriers pour retomber finalement à 52 (Jean Liron indique de son côté 400 ouvriers à Marseille au début) et en 1934 les ateliers n'auront plus d'activité.



Les actifs de la SPCA furent repris en 1936 lors de la constitution de la SNCASE.

Henri Conan (Membre 2A)

25 juillet 2011

Réception à Saran d'un groupe d'étudiants US

Une initiative de Jean Claude Carpentier et Christian Durand du Groupe d'Histoire Locale de Saran (GHL). Accueil d'un groupe d'étudiants US, archéologues sur le site de fouilles du Lac de la Médicinerie, en partie sur l'emplacement du terrain d'aviation de Saran. Une occasion de présenter la prochaine conférence du 4 novembre et notre association. Nul doute que ces jeunes repartiront avec la connaissance de nos actions pour la diffuser à leur retour.

26 juillet 2011

Rencontre 2A à Lille

Un petit groupe de notre région s'est réuni à Fâches Thumesnil dans un bien sympathique restaurant. Une occasion d'accueillir notre ami Pierre Courouble de retour des Etats Unis.

Ces rencontres, dont l'organisation est possible localement permettent ainsi de se retrouver et aborder les projets en cours.



De gauche à droite : Pierre-Antoine Courouble, Henri Lunardelli, Jean-Valery Masset, Laurent Bailleul, Jean-Luc Charles, François Paquet.

2 août 2011

Histoire de Coulommiers-Voisins

Dans le cadre de notre étude sur l'histoire de l'aérodrome de Coulommiers-Voisins nous avons retrouvé la bâtisse du QG du 410th BG de l'USAAF basé sur le terrain du 27/09/1944 au 09/02/1945.

De nos jours c'est une maison de retraite qui se trouve à Maisoncelles-en-Brie, 4 km nord Coulommiers-Voisins.



© Jean-Louis Roba

3 août 2011

Histoire de l'aérodrome de Beauvais-Tillé.

Téléchargement sur notre compte Flickr de l'article de JP Dubois paru dans le magazine Trait d'Union n°23 grâce à la collaboration de Pierre Labaudinière (membre 2A). Un article très bien documenté ! Lien de consultation disponible sur demande.



Dewoitine D520 du GC III/3 ©

6 août 2011

Etude sur le terrain de Loyettes

Réception d'une présentation historique de ce terrain situé dans le département de l'Ain, rédigé par Paul Mathevet de l'association des Vieilles Tiges, commission Mémoire Aéronautique.

Cette étude sera prochainement placée sur notre site et dans la rubrique "aérodrome du mois".

7 août 2011

Histoire de l'aérodrome de St Jean d'Angely

Téléchargement sur notre compte Flickr de l'article de P. Vinot Préfontaine paru dans le magazine TU n°124. Nous remercions Pierre Labaudinière pour son inventaire des publications de TU.



© P. Vinot Préfontaine

20-21 août 2011

Village militaire, aérodrome de Merville-Calonne

Une organisation de notre ami Nicolas Grebert avec sa société sur les anciennes pistes de l'aérodrome. Une occasion de revoir des véhicules et des uniformes d'époque et de représenter au public les panneaux de l'exposition sur l'historique de l'aérodrome.



© Nicolas Grebert

26 août 2011

Rencontres 2A

Découverte par notre collègue Daniel Flahaut d'un petit musée privé dans une ferme près de Lorient réunissant divers pièces d'avions retrouvé dans les environs. Cette ferme abritait durant la seconde guerre mondiale une centrale électrique pour la base voisine de Lann Bihoué.

Présentation de ce musée dans notre rubrique mensuelle prévue pour ces reportages.



© Daniel Flahaut

28 août 2011

Rencontres 2A

Toujours dans le cadre des déplacements de Daniel Flahaut, rencontre avec l'aéro-club de Picardie.



Philippe Morinière (second en partant de la droite) est membre 2A. L'équipe de l'aéro-club nous prépare un texte sur l'historique de leur club.

30 août 2011

Rencontre avec le Général Jean Paul Palomeros, Chef d'Etat Major de l'Armée de l'Air.

Une démarche de Jean Michel Borde et de Daniel Flahaut pour présenter nos actions et nos projets.

Témoignage

Improbable trajectoire

Souvenirs d'Henri Minot,
appelé dans l'Armée de l'Air
1938-1942

Henri Minot

Entretien recueilli par
Patrick Vinot Préfontaine



Il faut que je vous dise... Né à Paris 13^{ème} le 21 octobre 1919, j'appartenais à la classe qui aurait dû faire les camps de jeunesse du colonel de la Porte du Theil puis partir sous les drapeaux au moment de la guerre. Mais - je me demande encore par quelle négligence - j'avais oublié de me faire recenser à la mairie ! Un copain qui allait partir dans l'artillerie m'a, un beau jour du printemps 1938, demandé quand je partais moi-même, ce que j'ignorais totalement. Il a fini par me dire que je n'allais pas tarder à être considéré comme insoumis, ou même déserteur, et que je risquais purement et simplement le bataillon disciplinaire. Or, casser des rochers sous le soleil de Tataouine, très peu pour moi ! Il fallait trouver rapidement une solution.

« *Encore un pistonné !* »

Il se trouve que ma mère, Berthe Minot, travaillait dans une grande maison de couture et qu'à titre de cliente personnelle, elle habillait la femme du général Vuillemin. Rendu célèbre par la Croisière Noire, il était devenu Chef d'État-Major Général de l'Armée de l'air. Ma mère sonda le terrain auprès de son épouse, qui évidemment n'y entendait rien et suggéra de contacter son mari. Voilà pourquoi, en plein préparatifs de guerre, le général Vuillemin reçut ma mère, venue lui expliquer les inquiétudes d'un fils inconséquent...

Le général, très courtois, lui confirma que ma situation était grave et que les Bataillons d'Afrique n'étaient pas une vue de l'esprit ! Il prit ensuite la peine de lui indiquer la marche à suivre pour arranger ça : je devrai aller « spontanément » au Bureau de la Place à Paris et demander à être incorporé par devancement d'appel. Ce n'était pas un engagement : juste une incorporation anticipée permettant de choisir son arme. Le général Vuillemin suggéra évidemment l'Aviation.

Je me présentai donc, tremblant comme une feuille, prétendant avoir oublié la feuille d'inscription en mairie. Tout se passa sans pépins. On me demanda quelle était mon affectation préférentielle : Villacoublay ou Le Bourget-Dugny. Comme il aurait fallu prendre le train à Saint-Lazare pour rejoindre Villacoublay, je choisis Dugny, joignable depuis Paris en autobus. Je reçus donc une feuille me demandant de me présenter à la Compagnie Aérienne 104... feuille à laquelle fut bientôt annexée une lettre personnelle du général Vuillemin ! Ma mère alla en effet plaider de nouveau ma cause : avec une formation d'électricien, je suivais alors des cours aux Arts & Métiers deux jours par semaine en vue d'entrer aux Chemins de Fer. Serait-il possible de poursuivre ces cours après l'incorporation ? C'était si naturel à ses yeux que, contre toute attente, le général acquiesça !

Je me présentai donc à Dugny le 12 mai 1938, non seulement en retard d'un mois sur mes camarades, mais en plus porteur d'une lettre du Chef d'État-Major ordonnant qu'on me libère deux jours par semaine ! A cet âge là, je n'en menais tout de même pas large... Le lieutenant déjà âgé qui me reçut lâcha « *Encore un pistonné !* » ... et me mit systématiquement de garde les dimanches, histoire de compenser.

A Dugny, je fis mes classes et le peloton, ce qui me permit de passer *cabot* (caporal). Je fus finalement affecté au Groupe de Bombardement d'Assaut I/54 en qualité d'électricien-avion, fonction à laquelle je ne connaissais rien, venant du bâtiment. J'étais affecté à la voiture des réparations électriques avec un nommé Le Goubin. J'ai



retrouvé là-bas un cousin, André Minot. Mon supérieur était le lieutenant Gady, que j'ai retrouvé lors de l'affaire de Maastricht.

A deux doigts d'être pilote

Arrivèrent les accords de Munich (septembre 1938) censés nous épargner la guerre. Nous avions encore des Mureaux 115 (II/54) et des Potez 540 (II/54), des machines bien vieilles pour aller se battre et qui ne faisaient plus que des vols d'entraînement. De toutes façons, il n'y avait pas encore de Bréguet d'assaut, parce que la version 691 à moteurs Hispano-Suiza était une catastrophe. On attendait les 693 à moteurs Gnome & Rhône, plus puissants et plus fiables, et surtout le 695 avec des Pratt & Whitney tournant dans le même sens.

J'appris bientôt que les hommes du rang volontaires pouvaient postuler pour l'École de l'Air, afin de pallier le manque de navigants. Les Anglais s'y étaient pris plus tôt et étaient bien en avance en matière de recrutement. Admis en fonction de mes quelques diplômes, j'arrivai donc à Salon-de-Provence, dans une école toute neuve, pour une formation accélérée, de quelques mois seulement.

Nous volions entre autres sur des Morane 230, dont le moniteur n'hésitait pas à couper le moteur avant l'atterrissage, histoire de nous faire arriver en planant, hélice calée devant les *béconnards* ! C'est ainsi que tout le monde désignait familièrement les hangars Bessoneau. J'ai aussi volé sur des North American 57 à train fixe, un avion qui faisait un peu peur par sa puissance. J'aimais mieux piloter les Morane Parasols, avec la tête à l'air. De toutes façons, je dois reconnaître que je n'étais pas fortiche en pilotage.

Il faut que je vous raconte que, là-bas, j'ai passé une semaine en prison avec Charles Trenet !

- A cause d'un retour en retard d'une virée à Marseille, je me trouvais aux arrêts chaque soir après les cours et la garde sur la tour à parachutes de Salon, lorsque je vis arriver dans ma cellule l'un de mes camarades mobilisés, le déjà célèbre Fou Chantant : Charles Trenet. Possesseur d'un roadster Renault ivoire à garniture de cuir vert, il n'avait rien trouvé de mieux, un soir, que de rouler sur les parterres fleuris de la cour d'honneur de l'École de l'Air ; sa notoriété ne l'avait pas empêché de prendre huit jours de prison !
- Il se révéla un type délicieux, vivant pour la musique. Il composa cette semaine-là une chanson dont le héros tourné en dérision était l'adjutant Grisoni, notre sous-officier de discipline.

- Je devais revoir Trenet juste après la guerre, lors d'un passage à l'Olympia où il se produisait et où j'étais venu avec un copain. Il dédicait ses disques à l'entracte, ce qui me permit de lui glisser à l'oreille le nom de l'adjutant Grisoni. Me reconnaissant d'un coup, il éclata de rire et nous invita à le retrouver au bar de l'Olympia après le spectacle. C'est ce que je fis, et pour la première et dernière fois de ma vie, je passai une nuit presque entière à plaisanter avec lui, les Compagnons de la Chanson au complet, et Édith Piaf bien éméchée, par-dessus le marché !

Sur 400 élèves, les 100 premiers continuaient une formation de pilotes. Après ces 5 mois de formation accélérée, venant à la 168^{ème} place, je crois, je pouvais devenir navigant : bombardier, observateur, photographe, etc. Je ne fus pas renvoyé à mon unité, mais au II/54 du commandant Grenet, avec une qualification de mitrailleur. C'est au 2^{ème} Groupe, 1^{ère} Escadrille, qu'était affecté mon futur grand ami Roger Normand.

Le conflit éclata dans l'intervalle. Nous sommes donc partis en guerre avec nos Mureaux 115 à ailes métalliques de grande envergure, stationnant à Péronne, Toul, Montbard. Nos commandants furent Bernard, puis Berge.

La 54^{ème} Escadre, (puis, en mars 40, le Groupe de Bombardement d'Assaut n°18 après regroupement avec la 51^{ème} Escadre et le GB II/35) était commandée par le colonel Pierre Demery, aux ordres du général Girier, commandant la 6^{ème} Brigade Aérienne. (NDA : *Le 7 juin 40, Girier qui occupait le siège mitrailleur du Bréguet 695 numéro 3 piloté par l'adjutant-chef Walser a été gravement blessé aux jambes dans un N^{ème} accident d'atterrissage à Chartres, pendant un vol d'entraînement. Le pilote s'est tué.*)

Entraînement au vol rasant

C'était une technique toute nouvelle, mise au point par le lieutenant Delattre, un champion (mais pénible en matière de discipline !). Le II/54 est arrivé le 13 décembre 1939 à Vinon-sur-Verdon avec nos Mureaux 115 et Potez 540. Avec mon ami Cochon, dans un Potez 540, j'ai vu le village au bord de la rivière, bien plus petit que ce que l'on voit maintenant. Les avions ont vite été remplacés par des Potez 63 (NDA : *en fait, des Potez 633 des commandes grecque, roumaine et chinoise, réquisitionnés par la France.*)

Cet hiver-là a été très rigoureux. Les officiers logeaient en hôtel à Manosque. On les rencontrait au ball-trap. Étant maintenant sous-



officier (sergent), je logeais chez l'habitant, et j'ai tissé des liens avec mes hôtes, et avec certains camarades, comme Roger Normand. Ce dernier habitait avec Paulin (un géant !) chez Édouard et Blanche Gontard, et moi chez leurs voisins Paul et Germaine Saille. Tous se sont révélés des gens charmants, affectueux et amicaux, que nous avons revus plusieurs fois avec bonheur après la guerre. Normand a épousé « en cas de pépin » sa fiancée dijonnaise, Lydie, à Vinon. Son fils Jacques est né là-bas. Deux sous-officiers du 2^{ème} Groupe du groupe Gatineau, qui a plus tard travaillé chez Dassault, et un sergent-chef alsacien ont épousé des filles de Vinon, et se sont plus tard installés dans le pays. C'est dire si l'accueil était amical !

C'étaient les dernières semaines d'insouciance, et les larmes me viennent aux yeux quand je repense à tous ces compagnons fauchés si peu de temps après.

On volait dans la vallée de la Durance, où les pilotes chevronnés passaient sous les ponts suspendus. Je vous jure que c'est un sacré exercice ! Et la piste bombée au niveau de la ferme de La Désirade était traitresse. Au départ de Vinon, en vol, l'entraînement au tir se faisait (trois fois, dans mon cas) au large d'Hyères, nous partions avec des bombes d'exercice et on tirait avec les mitrailleuses sur des *biroutes* remorquées par de petits avions.

Douze Potez 633 et leurs équipages d'active, sont partis le 6 mars 1940 pour aider la Finlande. Les gars ont reçu des tenues civiles et ont signé une lettre de démission de l'Armée de l'Air ayant ainsi un statut de mercenaires (volant tout de même sur des avions militaires français...). Ils ont attendu quelques jours au Bourget, puis à partir du 11 à Tangmere, en Angleterre, les autorisations de survol de la Norvège et de la Suède. Elles sont finalement arrivées en même temps que l'annonce de l'armistice entre la Finlande et l'URSS. Ils sont alors repartis pour Vinon le 15 mars.

On a touché les Breguet 691 environ deux mois avant l'offensive allemande. Ils n'étaient pas au point. Les moteurs étaient fragiles, le rayon d'action était trop faible, et surtout le train était sous-dimensionné pour un avion aussi court et aussi rapide à l'atterrissage.

Il y a eu de nombreux accidents. Le colonel Demery, qui venait piloter de temps en temps, en a bousillé plusieurs. Nous avons touché ensuite des 693 à moteurs Gnôme & Rhône, et tout à fait sur la fin, quelques 695 avec leurs moteurs américains P&W Twin Wasp.

Le changement de moteurs n'a pas amélioré les mauvaises qualités d'atterrissage, ni la faible portance de la voilure, comparée aux Potez 63. Par contre, les performances étaient meilleures en matière de vitesse et de rayon d'action. Les

compresseurs rétablissaient à 1500 m, avec une vitesse de 480 km/h (le Breguet pouvait semer les Morane 406 des patrouilles de protection). Par contre, en vol rasant, il n'atteignait pas le 400.

Le Breguet était un avion très compact, seulement blindé au niveau des sièges des deux occupants : soumis aux tirs du sol, l'avion lui-même n'était pas protégé, et les pertes tragiques que nous avons subies en sont en partie la conséquence.

Le pilote avait une charge de travail trop importante pour lui tout seul. En plus du pilotage proprement dit (en vol rasant, n'oubliez pas), il faisait sa navigation, visait et larguait les 8 bombes de 50 kilos placées dans la soute ventrale, actionnait le canon Hispano de 20 mm (60 coups) et les deux mitrailleuses MAC de 7,50 mm placés dans le nez. S'il était en plus chef de mission ou d'escadrille, on comprend qu'il fallait des gars « sensationnels » aux commandes !

Relié à lui par un laryngophone Erikson, le mitrailleur arrière actionnait une mitrailleuse mobile de 7,50 mm défensive arrosant, parfois, les objectifs bombardés lorsque le cas se présentait. Il disposait également d'une 7,50 dans le fuselage, tirant obliquement vers le bas et l'arrière. Je fus moi-même le mitrailleur du sous-lieutenant Legrand, une fois affecté au II/54, et c'est avec lui que je participai aux missions d'attaque des colonnes allemandes. C'était un homme assez distant, un peu fils-à-papa, faisant sentir que je n'étais pas de son monde. Un bon pilote aussi : la preuve, c'est qu'il m'a ramené sain et sauf à chaque fois !

En zone de combat, les communications étaient inexistantes entre les avions, et c'était rapidement l'ordre du « chacun pour soi, liberté de manœuvre ». Cela se traduisait, réglementairement, par une manœuvre d'école simpliste : si l'objectif était trouvé, le commandant de formation le prenait en enfilade, et tous les autres suivaient, à la même altitude minimale, espacés de 500 mètres. Je vous laisse imaginer l'accueil de la flak pour les avions qui venaient les derniers. Beaucoup de mes camarades y ont laissé leur peau...

La désignation des objectifs était médiocre : les renseignements des avions d'observation passaient par l'Armée de terre avant de remonter au quartier général. Beaucoup de temps perdu et de désignations imprécises des objectifs. Le Groupe n'était jamais en communication avec les unités terrestres alliées qui auraient pu guider efficacement les avions.

Le GB.18 monte au combat

Nous avons quitté Vinon-sur-Verdon le 5 mai 1940, pour arriver à Roye, dans la Somme, le 10, via Dijon et Nangis. Le I/54 du commandant



Association "Anciens Aérodrodromes" <http://www.anciens-aerodromes.com>

Plou stationnait à 28 kilomètres de là, à Montdidier. C'était le jour même du déclenchement de l'offensive allemande à l'ouest.

Le 12 mai, peu après midi, les Breguet du 18^{ème} GBA étaient lancés dans la bataille et décollaient de Montdidier et de Roye. Quelques gouttes d'eau dans un volcan.

L'histoire de cette mission tragique autour de Maastricht a été maintes fois racontée, tant par les rescapés, dans la revue *Icare*, que par des historiens de l'aviation, et ce, depuis 1946. Je ne vais pas recommencer, mais je pense très fort à tous ces équipages sacrifiés sur la route de Tongres, par la faute d'une tactique primaire : si à la rigueur les premiers avions pouvaient espérer bénéficier de l'effet de surprise (Rivet, du I/54, est rentré avec un avion intact), les suivants, échelonnés de 500 en 500 mètres, se faisaient canarder de plus en plus efficacement. En quelques minutes, ça a été un massacre ! Il y a eu des comportements héroïques, des coups de chance et de malchance. Delattre, le père du bombardement en vol rasant, s'est délibérément écrasé sur la colonne des véhicules lorsque ses deux moteurs ont pris feu.

Dans le groupe parti de Roye, notre avion celui du S/Lt Legrand était en 5^{ème} position sur 7. Le Cdt. Plou, parti de Montdidier, commandait tout le dispositif. Attaquant le premier, il avait donné liberté de manœuvre à tous peu avant d'être abattu. Chacun pour soi : ça tirait de partout, Allemands et Français y allaient de leurs balles traçantes. C'était terrifiant, mais tout est allé extrêmement vite.

Les colonnes de véhicules et de blindés allemands avaient été « sonnées » à plusieurs endroits, mais globalement, la Wehrmacht roulait toujours. Je me souviens des capots orange des véhicules, qui les faisaient ressembler à des camions de déménagement. En fait, ça indiquait le sens de la marche aux avions allemands (on n'en a pas vu ce jour-là).

Legrand avait un objectif précis, qu'il n'est pas arrivé à trouver dans cette fournaise. Vraiment, ça pétaradait de partout. Il a finalement largué ses 8 bombes n'importe où. Il n'était pas possible de reposer sans casse un Breguet avec sa charge offensive.

Les équipages du I/54 partis de Montdidier ont payé le prix fort : deux avions seulement sur onze sont rentrés, un seul étant réutilisable, celui de Rivet. Le Breguet de Normand était une vraie passoire. Les appareils de Blondy et de Gady se sont posés en catastrophe à Berry-au-Bac et à Bapaume. Plus que tout, la majorité des pilotes et des mitrailleurs étaient au tapis, morts, blessés ou prisonniers. Ces nouvelles, reçues par téléphone, nous ont littéralement pétrifiés.

Dans le groupe II/54, les avions de Roye, partis à 7, la casse était moins importante. Le capitaine Jeunet et son mitrailleur, l'adjudant Coiffard, ont ramené leur Breguet le ventre déchiré par le sommet des peupliers. Toutefois, le sergent Fourdinier, abattu par la flak à Ransbeck, n'a pu malheureusement libérer son mitrailleur dont la verrière était bloquée : le lieutenant Michel de La Porte du Theil est mort carbonisé quand le feu s'est étendu à tout l'avion. Notre camarade était le fils du colonel dont j'ai parlé tout au début.

Le 14 mai, le II/54, qui avait subi moins de pertes, est venu à Montdidier renforcer le I/54 saigné à blanc. Nous sommes remontés au combat le jour même dans l'après-midi, avec ce qui restait d'avions disponibles dans les deux groupes. Contrairement aux certitudes de l'Etat-Major, les Allemands s'étaient faufilés dans les Ardennes, entre l'extrémité de la Ligne Maginot et le dos du gros de l'armée française qui faisait route au nord pour défendre la Belgique. Ils déferlaient sur Sedan. Ils allaient si vite que parfois des unités isolées et coupées de leur commandement se rendaient à des pelotons motocyclistes éclaireurs de la Wehrmacht, alors que les panzers étaient encore loin.

Les objectifs étaient cette fois les ponts sur la Meuse, Sedan et Monthermé. Mais à nouveau, faute d'instructions claires et de désignations précises le S/Lt Legrand n'a pas trouvé la cible qui lui était assignée : le pont. Il faut dire que seul le commandant de formation disposait d'une enveloppe avec le nom des objectifs. Par crainte malade de l'espionnage, les missions n'étaient pas préparées au sol : c'est par radio qu'il annonçait les objectifs assignés à chacun, à charge pour eux de se repérer sur la carte ! On avait toutes les chances de se perdre dans le tumulte de la bataille.

Nous n'avons pas subi de pertes au II/54 ce jour-là. Mais deux jours après, nous avons perdu l'équipage Robineau-Guichon, abattu par la DCA. Lami et Giard ont été faits prisonniers (Lami, qui s'évadera et parviendra à nous rejoindre, deviendra après la guerre pilote de DC3, Caravelle et Concorde chez Air France, et patron du syndicat des pilotes de ligne. Il est resté un ami très proche).

A partir de cette date, je n'ai plus jamais volé. Pour le nombre ridicule de Breguet restants, les aviateurs d'active étaient déjà en surnombre. Mon statut d'appelé m'a fait reléguer à l'atelier de préparation des bandes de munitions de mitrailleuse, où j'intercalais entre les balles normales des projectiles traçants et incendiaires.

Le GBA 18 s'est replié sur Briare le 16 mai, rejoint par les Breguet du II/35 nouvellement

équipé. De là, on a mené des missions offensives contre l'armée allemande, et les pertes ont continué. On manquait terriblement d'avions « bons de guerre ». Plusieurs fois, des pilotes sont allés en chercher à Brétigny.

Dans les notes que m'a aimablement transmises Jacques Normand, le fils de mon ami Roger Normand, j'ai relevé que le 31 mai, l'avion du sous-lieutenant Legrand, qui avait été « mon » pilote, avait été mis en feu par un chasseur allemand, alors qu'il attaquait des panzers à très basse altitude au sud-ouest d'Abbeville. Cabrant pour remonter à 200 m d'altitude, le pilote avait permis à son nouveau mitrailleur, l'adjudant-chef Poilbout, de sauter en parachute : Legrand sortira indemne de l'écrasement de son avion, le Breguet 693 n°35, tandis que Poilbout sera fait prisonnier.

Tout en soutenant un combat sans grand espoir, nous sommes passés à Chartres, puis remontés quelques jours à Beauvais, plus près de la zone des combats. Les avions étaient plus nombreux, les tactiques d'attaque s'amélioraient, les résultats des missions étaient bien meilleurs, avec moins de pertes malgré le renforcement de la présence de la Luftwaffe.

Et puis, le 13 juin, tout le front a craqué.

Une retraite chaotique

Le II/54 a quitté Chartres sous la mitraille des chasseurs allemands, pour Châteauroux. Il devint dès lors difficile, voire impossible, d'organiser des missions d'ampleur, alors que la tactique était maintenant bien au point.

Comme les Allemands avançaient très vite en direction du sud-ouest, notre repli s'accéléra vers St Jean d'Angély, et les missions ne furent pas nombreuses : on ne nous donnait pas d'objectifs, l'échelon terrestre suivait irrégulièrement, et la disponibilité des avions était faible.

Autour de La Rochelle (*NDA : terrains de Dompierre, La Jarne et Bourgneuf*), toutes les formations sur Breguet 693 et 695 se trouvèrent rassemblées du 16 au 19 juin, date à laquelle le 18^{ème} GBA –ou ce qu'il en restait- partit pour Landes-de-Bussac. On évoquait par ci par là un possible repli en Afrique du Nord via Marseille, mais ce n'était pas réaliste. Il était bien trop tard. Et puis, coupés des usines, comment aurait-on entretenu des avions fatigués ?

L'Armistice nous surprit entre Mont-de-Marsan et Toulouse-Francazal. C'était la fin. Les avions ont été volontairement immobilisés et désarmés. On nous a dit de découdre nos boutons et galons de nos uniformes... tout en restant militaires. J'ai été rattaché au 2^{ème} Groupe et nous sommes partis à Lézignan-Corbières, où je devins

sous-officier d'ordinaire, aux ordres du lieutenant Lagrasse, ancien pilote du I/54, chargé de l'intendance.

J'étais sergent, mais conduire une 202 dans les vignobles pour collecter des rutabagas et des topinambours ne m'enchantait pas. Un dernier coup de piston insistant me permit de me faire muter dans les services d'intendance de la 1^{ère} Région Aérienne à Aix-en-Provence, plus près de mes chers amis de Vinon sur Verdon. C'est là que je fus démobilisé définitivement, le 14 mai 1942.

La guerre terminée

Les survivants du GBA 18 se sont souvent réunis dans un café du boulevard Bonne-Nouvelle à Paris, au moins une fois par an. Même ceux qui étaient devenus généraux fraternisaient avec nous. Et puis, la mort faisant son œuvre, le nombre de participants a décliné au point de faire cesser ces retrouvailles. En dehors de ces instants émouvants, c'est la première fois depuis soixante-dix ans que je parle de mes souvenirs...



Henri MINOT (à droite) et notre collègue Pierre LABAUDINIÈRE en novembre 2010

Remerciements

La rédaction remercie chaleureusement M. Patrick VINOT PREFONTAINE, Président de la Branche Française d'Air-Britain de nous avoir autorisé à publier cet article paru dans le n°255 de la revue TRAIT-D'UNION

Retour sur une cérémonie

Le 30 juin dernier nous avons eu l'honneur de pouvoir franchir une dernière fois le portail d'entrée de la BA 112. Notre association venait d'être conviée à la cérémonie de dissolution qui mettait fin à 83 années de service au sein de notre Armée de l'Air.



Une cérémonie très émouvante en présence des élus locaux et présidée par le général Jean Paul Palomeros chef d'état major de l'armée de l'air. Défilé, prise d'armes, décoration de quatre officiers s'étant particulièrement distingués lors d'opération extérieures, remises des drapeaux de l'ESTA, du Normandie Niemen et de celui de la base.



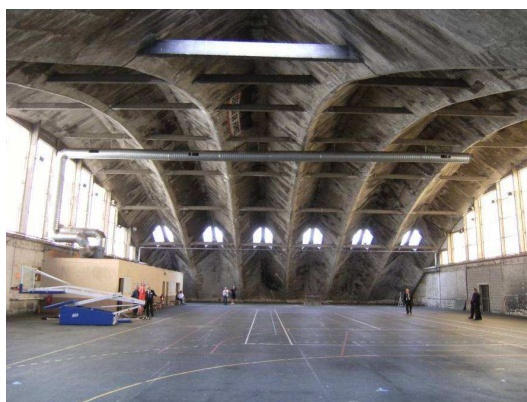
Une formation de quatre Mirage F1 rendit les honneurs avec un survol parfaitement synchronisé lors de la remise du drapeau. Oui, c'est ainsi que nous avons découvert comment l'on ferme une base au passé si prestigieux !

Nous avons eu ensuite pu nous entretenir quelques instants avec le Général Jean Paul Paloméros, Chef d'Etat Major de l'Armée de l'Air pour lui présenter notre association et nos actions qui concerneront prochainement le site. Nous retournerons prochainement sur place pour inventorier les éléments d'infrastructures les plus remarquables, les photographier et en prendre les mesures afin d'en établir plans et modélisations 3D comme nous savons maintenant procéder. Cette rencontre aura lieu en septembre avec le lieutenant-colonel Jérôme Servat en charge de la fermeture.

Visite une nouvelle fois du musée de la base avec les commentaires de Frederic Lafarge accompagné des généraux Wolczynsky, ex CEMAA, et Lanthoinette. Ce musée rassemble de nombreuses collections de pièces et photos sur le passé de la base mais également des débuts de l'aviation en Champagne. Il mérite d'être préservé en restant sur ce lieu.



Visite également du dernier hangar Lafaille encore existant sur le site (voir également notre page de couverture). Cette construction sera prochainement l'objet d'une numérisation 3D par notre association.



DVD / Livres / Revues

Les Ailes d'une administration

Le groupement aérien du SGACC

De 1945 à 1973

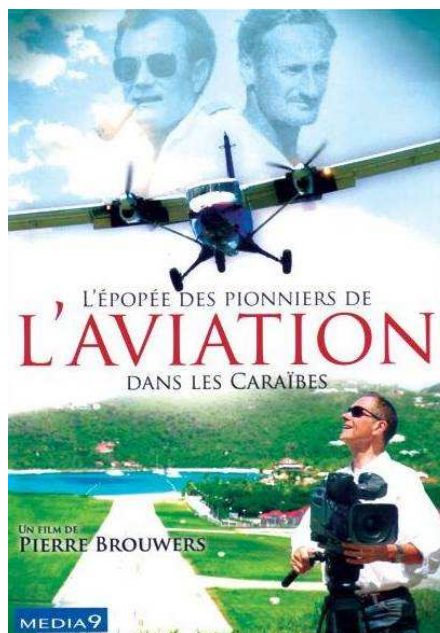


Parution aux Editions « Bleu ciel » du livre de Vital Ferry et Pierre Lauroua. Histoire du groupement aérien du SGACC de 1945 à 1973 (missions, appareils, hommes et hôtesses...)

ISBN 978 2 918015 10 9

**L'épopée des pionniers de l'aviation
dans les Caraïbes**

DVD de Pierre Brouwers



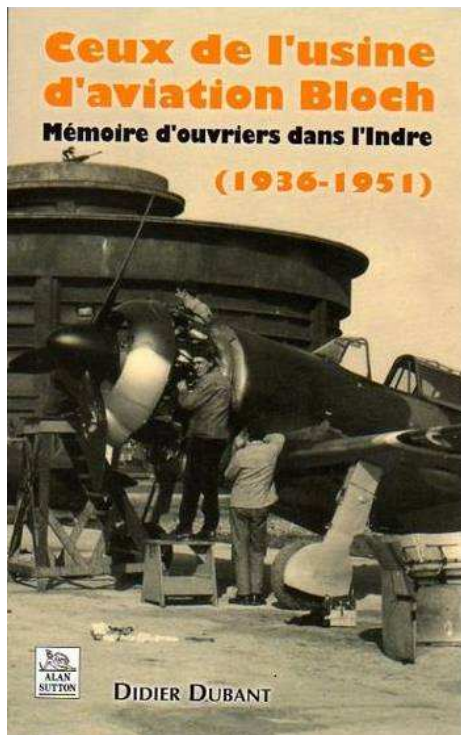
Dans les Antilles, l'avion est désormais omniprésent et irremplaçable. En 52 minutes, le documentaire de Pierre Brouwers retrace un demi-siècle d'histoire de l'aviation grâce à de nombreux témoignages et à des images d'archives d'une richesse rare. Pilote de légende, prouesses techniques, aventures épiques, îles fantômes, touches poétiques, le film recèle tous les ingrédients d'une passionnante histoire romanesque.

De très belles images, une superbe évocation du développement de l'aviation dans ces régions. Encore une liste d'aérodromes à compléter !

http://www.livre-aviation.com/LES_PIONNIERS_DE_LAVIATION_DANS_LES_CARAIRES_DVD-p-13748-c-2300_2301.html

Ceux de l'usine d'aviation Bloch

Mémoire d'ouvriers dans l'Indre



Un livre écrit par Didier Dubant, Chargé de mission métiers opérationnels, Direction scientifique et technique, INRAP, 7 rue de Madrid 75008 PARIS.

Didier Dubant est également membre de 2A !

En 1936, Marcel Bloch, plus connu après la seconde guerre mondiale sous le nom de Marcel Dassault, décide de décentraliser partiellement son usine d'aviation de Courbevoie dans la région de Chateauroux-Deols. Tout en construisant sur des espaces jusqu'alors dévolus à l'agriculture, Marcel Bloch recrute rapidement et forme sur place des ouvriers pour fabriquer des éléments d'avions et procéder à la réception des appareils de série.

Intégrée dès le 1^{er} janvier 1937 dans la Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Ouest (SNCASO), cette usine produit en série, successivement, et jusqu'à la défaite de juin 1940, le bimoteur Bloch MB131, le chasseur monomoteur Bloch MB151-152 puis 155. Après guerre sont aussi effectuées des opérations de réparation et de livraison de différents types d'appareils jusqu'au 1^{er} août 1951, date à laquelle les forces de l'armée de l'air américaine prennent officiellement la direction de l'usine.

En donnant la parole à ceux et celles de chez Bloch, ce sont autant de parcours individuels qui témoignent des notions de qualité et d'amour du travail bien fait mais aussi de la dureté due aux conditions de travail ... Epoque néanmoins rêvée car synonyme de stabilité de l'emploi et d'entraide entre les salariés.



Liens web à consulter

- Association Marin La Meslée :
<http://net1901.org/association/ASSOCIATION-EDMOND-MARIN-LA-MESLEE.964625.html>
- La fin de la fin !
<http://champagne-ardenne.france3.fr/info/envol-des-derniers-mirages-de-la-ba-112-de-reims-69671535.html>
- Quelques liens sur l'histoire de la BA112
<http://www.alc-reims.fr/infos/musees/aviation/aviation.htm>
- Mise à jour Blog de Richard Drew
<http://wwwatlantikwallcouk.blogspot.com>
- Mise à jour du site "Meetings aériens historiques. Affiche du *National Aviation Day Britannique* organisé par sir Alan COBHAM probablement en 1932, ces manifestations ayant existé entre 1930 et 1935.
http://meetingaeriens.blog4ever.com/blog/photos-cat-98014-1948665609-derniere-entree-04-08-2011-national-aviation-day_.html
- Citations célèbres.
http://dinoutoo.pagesperso-orange.fr/histo/history_words.htm
- Site Internet sur les ALG (Advanced Landing Fields)
<http://www.ixengineercommand.com/airfields/index.php>
- Reportages sur Arte
http://videos.arte.tv/fr/videos/mysteres_d_archives-4097692.html
http://videos.arte.tv/fr/videos/des_espions_dans_le_space-4097688.html

Agenda

Le 8 septembre 2011

Inauguration du monument commémoratif pour Remy "Mony" Van Lierde.

Pilote du No 609 Squadron, unité présente en 1944 sur Merville-Calonne.

Le 10 septembre 2011 à 18h00

Présentation en Mairie de Poelkapelle (Belgique) du livre de Luc Vanacker "Une couronne tardive pour Guynemer". Une occasion de rencontrer des passionnés d'histoire aéronautique.

Le 18 septembre 2011

Les Ailes de Bréville organise une Fête aéronautique. Simultanément et au même endroit (plateforme de Bréville-Granville) se déroulera le 1er Forum des Métiers Aéronautiques, organisé lui aussi par la même association.

Du 30 septembre au 16 octobre 2011

Exposition Henry POTEZ prévue à Albert organisée par l'association Histoire de Meaulte.

4 novembre 2011 Conférence sur l'aérodrome de Saran (dept 45, Loiret) organisée par le Groupe d'Histoire Locale de Saran et Jean-Claude Carpentier (membre 2A).

Adhésions récentes

- Michel Boinet, région Picardie
- Association Alloeux Terre de Bataille 14-18, région Nord-Pas-de-Calais. Nous adhérons également à cette association.



Association "Anciens Aérodromes" <http://www.anciens-aerodromes.com>

Rédaction

Magazine mensuel de l'association Anciens Aérodromes. Rédigé avec la participation de nos membres. Destiné aux membres de l'association mais également aux abonnés.

Inscription possible sur notre liste d'envoi par simple demande. news@anciens-aerodromes.com

La régularité de cette publication et le contenu varie selon les contributions et le temps disponible investi par nos membres.

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

Comité de rédaction : Laurent Bailleul, François Paquet, Alain Graton, Jean-Valéry Masset, Jean-Claude Carpentier.

Version anglaise : Robert Copson

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

Comité de rédaction 2A – septembre 2011

Hier et Aujourd'hui



L'aérodrome d'ABBEVILLE-DRUCAT au début des années 30 (photo : IGN – Photothèque Nationale) et le même endroit aujourd'hui (Image Google Earth).
L'ancienne piste allemande longe la partie sud de l'ancien aérodrome. L'aérodrome actuel est maintenant installé de l'autre côté de la route dont les arbres ont été coupés et le site historique est retourné à la culture.

