



LE MAGAZINE 2A

Lettre de liaison

n° 23 novembre 2011



Publication mensuelle de l'association Anciens Aérodroemes

Siège social : Base Eolys, aérodrome de Merville-Calonne (LFQT), rue de l'Épinette, 62136 LESTREM

Site: <http://www.anciens-aerodromes.com>



Edito

Nous venons d'organiser ce 15 octobre dernier notre assemblée générale dans les locaux du Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. Ce type de rendez vous est toujours très important dans la vie d'une association car il permet dans un premier temps, de faire se rencontrer les membres puis ensuite de présenter le bilan de l'année passée. Nous avons également informé nos membres sur notre santé financière, puis jeté les bases de nos futurs projets.

Avoir choisi le MAE a permis à de nombreux membres de l'Ile de France d'assister à cette réunion et la proximité des ateliers des Ailes Anciennes et du Mémorial Flight nous a donné une excellente possibilité de prendre connaissance de leurs travaux en faveur de la mémoire aéronautique.

Dans le cadre de nos exposés, la présentation de nos grands objectifs 2012 a produit des échanges d'avis très positifs parmi les membres présents ce qui nous encourage maintenant à finaliser ces projets à court terme mais également à plus long terme. Plusieurs de nos membres se sentent déjà mobilisés pour activer leurs contacts et réunir d'autres contributeurs, même hors de notre association pour s'investir dans les nouvelles actions proposées.

La finalisation de ces projets se fera au fur et à mesure de l'année ainsi que lors de la prochaine réunion de bureau que nous organiserons début 2012.

Non, cette assemblée générale, la seconde depuis la création de l'association, n'a pas été uniquement celle d'un bilan passé. Elle a montré notre élan vers l'avenir, celui de la valorisation de notre patrimoine historique, et démontré une preuve supplémentaire du dynamisme de tous nos membres.

Merci.

Laurent Bailleul

Sommaire

Edito	page 1
L'aérodrome du mois	page 2
Des terrains, des avions, des hommes	page 6
Le musée du mois	page 9
Rapport d'activité	page 11
Une association	page 15
DVD / Livres / Revues	page 16
Liens web à consulter	page 17
Agenda	page 17
Hier et aujourd'hui	page 18

Crédit photo page de couverture :
Noratlas 2501, Atelier des Ailes Anciennes du Bourget, Dugny.



L'aérodrome du mois

Retour sur le passé aéronautique de la plaine de l'Ain

(2^{ème} partie)

Paul Mathevet

Paul Mathevet est responsable de la Commission Mémoire Aéronautique "Les Vieilles Tiges", groupement Antoine de Saint Exupéry.

Le 6 octobre 1936, un bail est passé entre la commune de Loyettes et l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est, en vue de la location de 61 hectares de terrain situé au lieu-dit 'La Mière'. L'autorisation d'un aérodrome privé est délivrée le 13 mars 1937 par la Préfecture de l'Ain. Des activités de vol à voile ont lieu au cours de l'été et le 20 juin, une manifestation aérienne a lieu avec la présence du roi de la voltige 'Marcel DORET'. C'est à cette époque que deux aviateurs locaux, Marcel BON de Loyettes et Ricki SAVOIE passent à tour de rôle sous le pont suspendu de Loyettes.

A l'automne 1937, les projets de création d'un terrain militaire d'aviation réquisitionnent 45 hectares sur les disponibilités de l'Aéroclub du Rhône. La Préfecture de l'Ain procèdent aux expropriations d'environ 109 hectares aux lieux-dits 'La Mière' et 'La Gaillarde'. D'autre part, un projet de création d'un champ de tir aérien situé dans un triangle Blyes-Marcillieux-Saint Vulbas prend corps. Il s'agit de doter la base aérienne de Bron d'un champ de tir qui ferait pendant au champ de tir de La Valbonne utilisé par les troupes de la garnison de Lyon.

Le 30 août 1939, la Compagnie de l'Air 152/105 prend possession du terrain d'opérations aériennes de Loyettes. Les 70 à 80 hommes qui constituent cette compagnie se répartissent dans diverses fermes des environs, mais principalement à la ferme de 'La Mière'. Une 'popote' est installée au hameau des Gaboureaux. Quelques baraquements sont édifiés, des emplacements de mitrailleuses antiaériennes sont installés, les soutes à essence enterrées sont approvisionnées, la circulation est interdite sur la route de Loyettes à Lagnieu dans sa traversée du terrain d'aviation.

Dans la deuxième quinzaine de janvier 1940, l'Escadrille de chasse de nuit 5/13, dotée de six bimoteurs Potez 631 s'installe sur le terrain. Cette unité reçoit le baptême du feu, le 1er et 2 juin 1940, en intervenant contre les bombardiers allemands qui attaquent la région lyonnaise. Quelques bombes tombent sur le terrain et endommagent les appareils au sol. L'unité abandonne le terrain, le 15 juin 1940.

Au printemps 1941, l'Etat loue à la Société de Travaux Publics 'Chemin' l'ensemble des terrains constituant la plate-forme aérienne de Loyettes pour y entretenir une activité de fauchage et d'élevage de moutons..

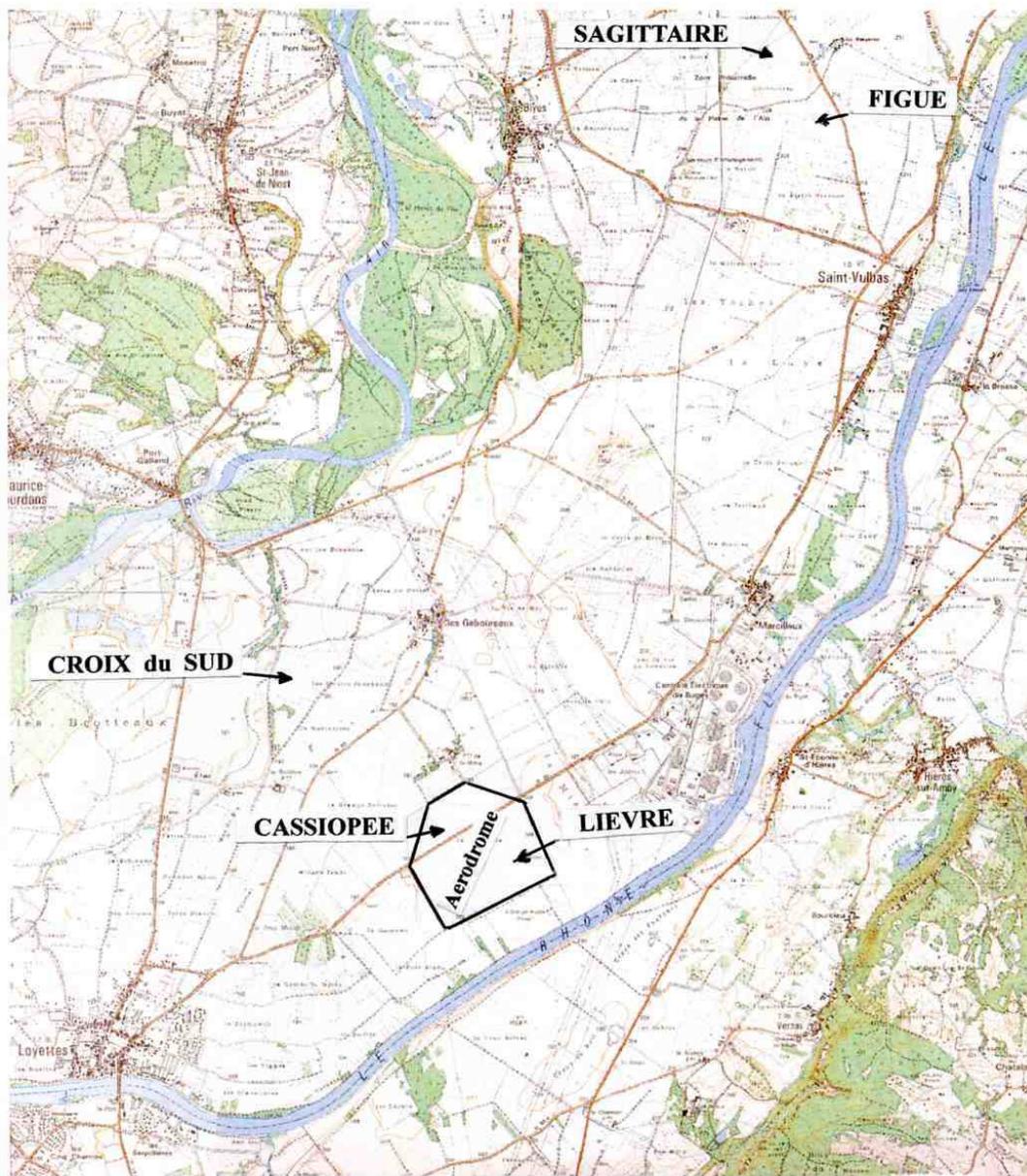
Un parachutage d'armes a lieu dans la nuit du 28 au 29 mai 1942 pour le compte du réseau 'Coq Enchaîné'. Le message de confirmation qui a été émis par la BBC était « *Nicolas dit salut aux vivants* ». La localisation exacte de ce parachutage pourrait être sur le lieu du futur terrain 'Figue'.

A son retour d'Angleterre, le 31 août 1942, Henri MORIER constitue, au sein du réseau 'Phalanx', une équipe qui est chargée de localiser des terrains de parachutage et d'atterrissage. Pierre DELAYE, radio et officier d'opérations aériennes, et son frère Jean se retrouvent à Loyettes chez Marius SABY pour établir les liaisons radio avec Londres. Ils font établir l'homologation du terrain 'Lièvre' qui se situe au lieu-dit 'La Gaillarde' entre le Rhône et la route de Loyettes à Lagnieu.

En octobre 1942, sur ce terrain, le parachutage d'un agent et de 2 ou 3 colis dans le cadre de l'opération 'Beaujolois' devait avoir lieu. Le message de confirmation était « *Le Beaujolois est fruité et sera bu avec le Lièvre* », mais l'opération n'ayant pu avoir lieu à la date indiquée, la BBC transmet le message d'annulation « *Le Beaujolois est glacé et sera bu avec le Lièvre* »

La première opération aérienne, du nom de code 'Corinne' a lieu dans la nuit du 14 au 15 janvier 1943, sur le terrain 'Lièvre'. Cette nuit là, à bord d'un Lysander, c'est un baptême pour Hugh VERITY, car c'est son premier atterrissage clandestin en France. Le premier d'une longue série d'opérations, plus de 25.

La deuxième opération aérienne, du nom de code 'Antinée' se déroule au cours de la nuit du 15 au 16 avril 1943, sur le terrain 'Lièvre'. Un Lysander piloté par le Capitaine BRIDGER se pose. Pas de passager à l'arrivée, seulement quatre colis, mais au départ, le fils aîné de Christian PINEAU, Robert WACKHERR et Henri MORIER.



TERRAINS D'ATTERRISSAGE CLANDESTINS DE LA PLAINE DE L'AIN

Au premier trimestre de l'année 1943, les militants du réseau de Résistance 'Combat' firent homologuer par la Royal Air Force quatre terrains situés dans le triangle Meximieux/Lagnieu/Pont de Chéry :

- Terrain 'Cassiopee' à environ 4 kilomètres au nord est de Loyettes. Le terrain 'Lièvre' situé à 100 mètres de l'autre côté de la route par rapport au terrain 'Cassiopee' est également homologué.
- Terrain 'Croix du Sud' à environ 8 kilomètres au nord est de Pont de Chéry.
- Terrain 'Sagittaire' à 8 kilomètres au sud est de Meximieux. Ce terrain fut refusé à l'homologation suite à l'examen par photos aériennes, la RAF proposa un terrain plus au sud, 'Sagittaire bis', à 3 kilomètres au nord de Saint Vulbas.
- Terrain 'Figue' à environ 3 kilomètres au nord de Saint Vulbas



En octobre 1943, la Société de Travaux Publics 'Chemin' fait part à l'Etat que les autorités d'occupation ont progressivement neutralisé le terrain en mettant en place des chevaux de frise et des barbelés, ce qui rend le fauchage impossible. Très certainement, les autorités allemandes ont eu connaissance de ces activités aériennes, aussi le terrain est neutralisé par la construction de massifs en pierres sèches de un mètre de hauteur disposés en spirales et espacés de trente mètres environ, ces massifs sont coiffés d'un trépied en bois de deux mètres de hauteur pris dans les blocs de pierres.

Le premier atterrissage, opération 'Buckler 1', sur le terrain 'Figue' fut programmé pour la nuit du 16 au 17 juillet 1943 à partir d'un bimoteur Hudson venant d'Angleterre et piloté par le Colonel FIELDEN avec comme opérateurs au sol : PERY et de BEAUFORT. Le message d'exécution était « Le jardinier est amoureux ». Ce fut un échec car le pilote n'a pas vu l'indicatif au sol.

La deuxième opération, opération 'Buckler 2', sur le terrain 'Figue' fut programmée pour la nuit du 24 au 25 juillet 1943 à partir d'un bimoteur Hudson venant d'Angleterre et piloté par le Commandant VERITY avec comme opérateur au sol Paul RIVIERE. Le message d'exécution était « Le jour se lève ». Opération réussie.

La troisième opération, opération 'Thicket', sur le terrain 'Figue' était programmée les 27 et 30 mars 1944 pour un doublé de Lysander. La RAF donnait son accord à la condition expresse que l'arbre ou les buissons gênants se trouvant sur le terrain soient coupés. Le 1er avril, l'opération de dégagement était réalisée et l'opération pouvait avoir lieu. Ce n'est que dans l'après-midi du 4 juin, que le message d'accord « Le petit mouton sera tondu » et le message d'exécution « La bergère n'a pas de coeur » étaient passés à la BBC à 13h 30 et à 19 heures, mais pas à 21h 15. Vers 22h 30, une bonne dizaine de personnes étaient arrivées aux Bergeries de Saint Vulbas, à proximité du terrain, il y avait là les responsables de l'opération : Jannick RIVIERE, André CHARLOT, Jean TRIOMPHE, ainsi que les sept passagers au départ et l'équipe de réception. Cette dernière était composée de la famille d'Emile BARBACHOU (le père, la mère, la grand-mère et les deux enfants) fermiers demeurant aux Bergeries, Albert MARTIN et son épouse venant de Lagnieu et Francisque LEMARIA venant de Saint Sorlin en Bugey. Sur place, Emile BARBACHOU confirma que le message n'était pas passé à 21h 15, mais qu'il offrait à tous un casses-croute dans sa ferme. Vers minuit, un des invités, qui était sorti faire quelques pas, entendit un ronflement et vit deux petits avions tourner autour de la maison. Alertés tout le monde fit des signaux : le chef d'opération installa en hâte son balisage et envoya sa lettre en morse. Les deux appareils se posèrent alors : deux Lysander venant de Calvi en Corse. Dès que les avions furent repartis, Jannick RIVIERE prit la route pour emmener jusqu'à Lyon les trois passagers arrivés.

La quatrième opération, opération 'Thicket 2', sur le terrain 'Figue' prévue à partir de deux Lysander venant de Corse fut tentée une première fois sans succès dans la nuit du 10 au 11 juillet 1944. Le surlendemain, les deux Lysander déposèrent trois passagers. Ces deux appareils étaient pilotés par Georges LIBERT et Bernard CORDIER qui avaient quitté ce terrain le 24 juillet 1943. Les opérateurs au sol étaient Emile BARBACHOU et sa famille.

Du 12 septembre au 2 octobre 1944, l'US Army Air Force installe, sur l'emprise du terrain d'aviation de 'La Mière', entre la route de Lotettes à Lagnieu et le Rhône, un terrain de campagne doté d'une piste en tôles perforées. Les 523 et 524 Squadron du 27 Fighter Group dotés d'une cinquantaine de chasseurs bombardiers P 47 Thunderbolt participent aux missions d'attaque au sol des troupes allemandes en retraite en Bourgogne et Alsace.

En 1947, l'aérodrome de 'La Mière' est conservé dans le domaine de l'Etat, le locataire est toujours l'entreprise 'Chemin' dont le bail vient à expiration le 31 octobre 1949. En juillet 1952, une lettre du Directeur des Domaines concerne la rétrocession possible à leurs anciens propriétaires des terrains de l'aérodrome de 'La Mière'. Lors des événements d'Alger, en 1961, le terrain fut à nouveau neutralisé par des chevaux de frise.

Début 1970, à proximité de cet ancien aérodrome, débutent les travaux de construction de la centrale nucléaire du Bugey. Les landes pierreuses de la Plaine de l'Ain prennent des couleurs avec la mise en culture des terrains, suite à l'installation d'un réseau d'eau par aspersion.

En 2011, on parle de la mise en place, à proximité de la centrale, de la construction d'un dépôt de déchets nucléaires de 50 années de vie...



© Paul Mathevet

Sources:

*Notes personnelles de Marius ROCHE, Georges LIBERT, Bernard CORDIER, Paul RIVIERE, et Hugh VERITY
« Nous atterrissions de nuit » par Hugh VERITY, « L'Arche de Noé, Réseau Alliance » par Marie-Madeleine FOURCADE,
« Histoire Secrète des Maquis de l'Ain » par Patrick VEYRET.
Les archives de la commune de Loyettes, du Service du Génie de la XIV^{ème} Région.*

*Contribution à la Mémoire Aéronautique Groupement Antoine de Saint Exupéry Les Vieilles Tiges
Retour sur le passé aéronautique de la Plaine de l'Ain © Paul MATHEVET 03/2011
e-mail : mathevet.paul@orange.fr [http://www.lesvieilles tiges de lyon](http://www.lesvieillestigesde.lyon)*

Des terrains, des avions et des hommes

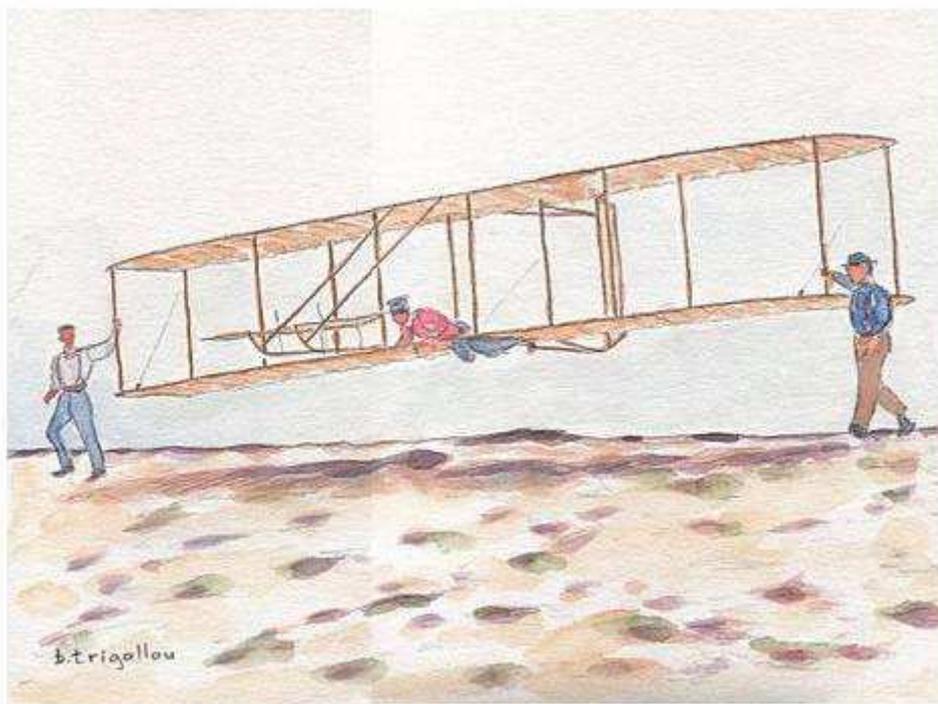
CANTON-UNNE

Jean Claude Carpentier (membre 2A)

Nous connaissons tous les FARMAN, VOISIN, BLERIOT et bien d'autres qui ont définitivement marqué la formidable épopée des pionniers de l'aviation. Ce fut certainement l'arrivée inopinée des frères WRIGHT présentés aux autorités Françaises par une société privée qui piqua au vif nos avionneurs qui la même année partaient dans une course de ville à ville et par-dessus le channel.

Les frères WRIGHT qui étaient les seuls à savoir s'ils avaient réellement volé ne purent respecter le contrat de un million de Francs signé entre l'état Français et la « Charles R FLINT & Cie » (leur agent pour l'Europe) par lequel ils devaient fournir appareils et pilotes formés selon un cahier des charges bien défini. Arrivés au Mans dans les usines BOLLEE, ils préférèrent la région Bordelaise où les rigueurs de l'hiver était plus clémentes.

C'est peut être cette politique du mystère qui a donné aux « US Brotters » cette notoriété parce que leurs avions n'ont pas laissé un souvenir impérissable même si ils en ont vendu un aux signal corps* et deux à l'armée Française** qui les avait confié au Commandant ESTIENNE pour son laboratoire aéronautique de Vincennes (section technique de l'aviation militaire).



* Pour 25 000\$, en 1909 l'air corps (aéronautical division of the united states army signal corps) a acheté un « Wright flyer A » SN 1

** Le contrat avec la France concernait des « Flyer III » type A. Les Wright devaient fournir des appareils transportant 75 Kg plus le pilote à 300 m d'altitude sur 300 Km et ils devaient former trois pilotes.

D'autres, des Français émérites et passionnés auraient pu espérer un peu plus de reconnaissance pour leurs travaux qui même dans le cas où ils n'ont pas aboutis à des avions exceptionnels et représentatifs n'en ont pas moins apporté des enseignements essentiels si ce n'est sur ce qu'il ne faut pas faire. Nous le savons bien des systèmes opérationnels et avantageux sur le plan aérodynamique n'ont pas été exploités si ils n'apportaient pas une solution en rapport avec les buts recherchés à l'époque ; la puissance et la vitesse, même si ces solutions assuraient une satisfaisante sécurité.



Expérimental :
 1 seul exemplaire Monoplan
 bipoutre Canton-Unné Aile
 médiane type (push pull »
 2 Moteurs "obus" 90 cv
 Canto-Unné Fabriqué par
 Salmson
 2 Hélices contrarotatives



*1910 Canton-Unné « push
 pull » version triplan*

Photos http://www.podniebni.zafriko.pl/samoloty_na_c

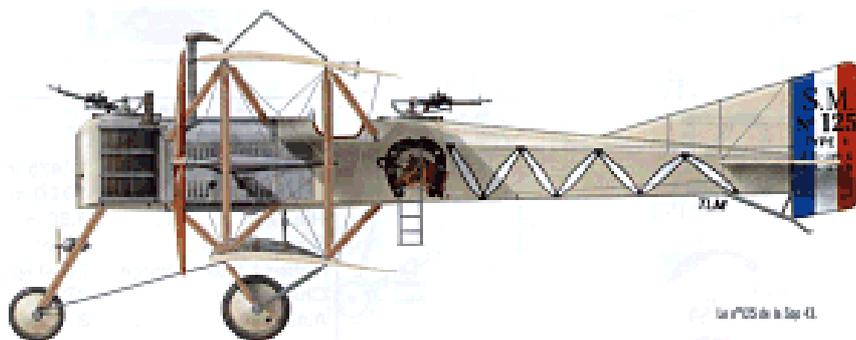
Les avions Canton-Unné n'ont pas dépassé le stade expérimental, ils étaient pilotés à « Port Aviation » par LHOMMEDE et CANTON lui-même ; 1 janvier 1910, CATON vole plusieurs fois : 700 m, 800 m puis 2 Km à 10 et 20 m d'altitude. Le même mois il fera plusieurs fois le tour du terrain le 21 janvier le terrain est inondé pendant un mois; le 16 mai 1910, Lhommede sur Canton-Unné fait quelques tours. LADOUGNE emmène sa femme. DUFOUR sur Voisin emmène un passager. 8 juin 1910, Emile DUBONNET met au point le nouveau Tellier, le Canton-Unné chute et prend feu, Lhommede s'en tire indemne.

Georges Henry Marius CANTON et Pierre Georges UNNE étaient des ingénieurs qui avaient déposé un brevet de moteur innovant réservé aux avions. Ce moteur était calculé pour obtenir une puissance presque égale à son poids (50 cv pour 55 Kg) ce qui pour l'époque correspondait aux besoins en aéronautique. Il faut savoir qu'un moteur de 60 cv pesait plus de 150 Kg quand un avion de toile et de bambou pesait moins de 300 Kg. Un moteur de ce type condamnait le décollage de ce genre d'appareil. La nouveauté de ces ingénieurs c'est le moteur « Obus » nom qui lui est donné en fonction de sa forme particulière due au positionnement des 7 cylindres parallèles en barillet. Ils demanderont à Salmson, réputé pour la précision de ses productions qui à l'origine était bien loin des moteurs à explosions.

Le Salmson (canton-unné) type A séduit par ses performances, le B augmente la puissance à 55 cv par simple augmentation du régime, le C, sans soupape produit 60 cv pour 75 Kg, le D, 65 cv par augmentation du régime, puis vient le E, 9 cylindres au lieu de 7etc, voire. <http://www.hydroretro.net/etudegh/salmson.pdf>

Ce type de solution apparemment avantageuse a aussi été expérimenté par Gnome. Elle sera abandonnée à cause de la faible longévité des moteurs due aux frottements engendrés par les bielles qui provoquent des échauffements indésirables.

Salmson, toujours avec Canton-Unné développera un moteur plus classique de 7 cyl en étoile fixe refroidi par eau. En 1912, un 9 cyl de 110cv coûtant 18 000 F fait ses débuts à Monaco sur un canard Voisin N°3 piloté par M COLLIEUX et sur un Sanchez-Beza N°6 piloté par J BENOIST. Pendant toute la durée du premier conflit mondial, Salmson s'imposera pour la motorisation de l'aviation militaire aux côtés de Gnome & Rhône et Renault avant de fabriquer, sur la demande de l'état des pièces détachées destinées à l'aviation, pour Lioré & Ollivier, puis des avions eux même étudiés au bureau d'étude avion de Billancourt par l'ingénieur René MOINEAU qui après les résultats satisfaisants du « Sopwith 1 1/2 Strutter » (300 construits par Salmson) donnera naissance au Salmson Moineau « SM 1 ». L'histoire ne dit pas si les sieurs CANTON et UNNE ont d'une façon ou d'une autre participé à l'aventure de la construction aéronautique de Salmson.



*Salmson Moineau SM 1
Sesquiplan triplace de reconnaissance
On le cite équipé d'un moteur Canton-
Unné 9A de 120 cv ou d'un Salmson P9 de
150 cv*

- « *Le génie est le hasard de la technique et la technique de ce hasard.* »
Louis GAUTHIER

Sources : http://www.port-aviation.com/modules/index.php?section_id=41
http://www.port-aviation.com/modules/index.php?section_id=45
<http://www.aviafrance.com/canton-et-unne-aviation-france-9920.htm>
<http://rha.revues.org/index6769.html>

Le musée du mois

Luftwaffen Museum der Bundeswehr Berlin-Gatow

Laurent Bailleul (membre 2A)

Très beau musée sur un ancien aérodrome de la ville de Berlin. Présence de nombreux appareils de conception soviétique ayant appartenu aux forces aériennes de la DDR. Le hangar 3 présente une exposition de l'aviation allemande des débuts à nos jours.



Un des hangars d'exposition



*Junkers J9 (D I dans l'armée allemande),
premier avion de chasse entièrement métallique au monde.*



Projecteur FLAK (Schweinwerfer 37) Sw-37 de 150 cm



Diorama présentant l'organisation d'une base Luftwaffe durant la seconde guerre mondiale.

SU-17 "Fitter C"



MI-24 "Hind"



Voir le site Internet : <http://www.Luftwaffenmuseum.com>

**Rapport d'activités pour
octobre 2011**

3 octobre 2011

Article sur l'usine de Tarbes-Osun

Adressée par Pierre Labaudinière, membre 2A et correspondant TU. Cet article est extrait du magazine n°109.

Documents sur notre compte Flickr.



© coll Asso les amis du patrimoine Morane Saulnier Socata

5 octobre 2011

Colloque "Le patrimoine aéronautique, de la connaissance à la mise en valeur"

Organisé par l'Institut National du Patrimoine, du 5 au 6 octobre au Musée de l'aviation d'Angers. Présence de Guilhem Labeeuw.

6 octobre 2011

Retour sur l'article sur l'aérodrome de Nevers



Une information complémentaire de Christophe Wozny à propos de notre magazine précédent.

< Le Hangar béton en demi-tonneau est une ancienne usine d'assemblage d'avion. Il y en avait trois (si ma mémoire ne me fait pas défaut) dont un qui n'a jamais été fini à EVREUX sur la base 105 à Gauciel. A EVREUX, Il ne reste que le sous-sol où il est interdit d'y

accéder. Il y avait un ascenseur pour monter les fuselages d'avions pour l'assemblage final. >

Voici le lien de téléchargement pour l'historique de cet aérodrome :

<http://aero.nivernais.pagesperso-orange.fr/Historique/Historique.htm#les%20fous>

8 octobre 2011

Photos de Monchy Breton

Le 28 janvier 2011, nous avons réalisé une visite de l'ancien aérodrome de la Luftwaffe sur la commune de Monchy-Breton (62). Inventaire des vestiges, photos et mesures des bâtiments existants en vue de réalisation de plans numériques.

De nouvelles photos de nos membres viennent maintenant compléter le dossier photos sur notre compte Flickr.



© Henri Lunardelli, membre 2A

9 octobre 2011

Cérémonie à Rue, hommage aux frères Caudron



© Laurent Bailleul

Cérémonie en présence de membres du comité Guynemer de Poelkapelle, de l'Anoraa et Ansoraa Picardie et des autorités régionales.

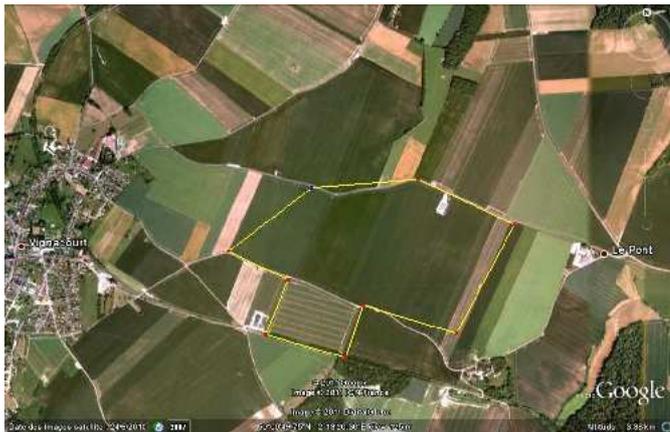
12 octobre 2011

Localisation des terrains de la Somme et de l'Oise

Sur Google Earth. Un très bon travail de notre collègue Jacques Calcine qui permettra d'étayer progressivement notre atlas sur le site Internet. L'ensemble de ces documents de travail se trouve en ligne sur notre compte Flickr pour nos membres. Deux exemples :



Terrain de Creil durant la 1^{er} GM



Vignacourt

14 octobre 2011

Un nouveau Hangar à Sainte-Marie-du-Mont

Le musée d'Utah Beach en Normandie accueillera prochainement un B26 Marauder dans un nouvel espace.



16 octobre 2011

Meeting aérien de Langley Park- Perth - Australie

Quelques photos du meeting de Langley Park dans la ville de Perth en Australie. Un ancien aérodrome datant de 1922.



© Jamie Lee Bentley



18 octobre 2011

F84 de la BA 128



© Claude Bertch

15 octobre 2011

Assemblée Générale de 2A

Dans les locaux du Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. Une occasion de nous réunir, retracer nos actions 2010-2011 et envisager celles de 2012.



© Daniel Flahaut

L'après midi nous avons rendu visite à nos collègues des Ailes Anciennes et de leurs voisins le *Memorial Flight*. Une occasion de visiter les ateliers de réparation et les locaux de Dugny.



© Laurent Bailleul



18 octobre 2011

Retour sur une rencontre

Celle de notre collègue Daniel Flahaut et de José Fernandez Garcia, webmestre du site Internet <http://www.aerotendencias.com>
Rencontre sur l'aérodrome de Sabadell (Barcelone) en Espagne.



© Daniel Flahaut

19 octobre 2011

Réception d'une photo de Saint-Cyr-l'Ecole

De la part de Patrick Vinot Prefontaine de BFAB TU. Le local du club-house de l'AC Pierre Trébod.



© Patrick Vinot-Prefontaine

22 octobre 2011

Echange sur les hangars à dirigeables

Entre notre collègue Jean Luc Charles et Robert Feuilloy, secrétaire général de l'ARDHAN. Un article de synthèse sera publié le mois prochain sur le sujet.



© ARDHAN Robert Feuilloy

23 octobre 2011

Toul-Rosières

Envoi d'une photo de Jean-Jacques Lignier concernant Toul-Rosières dont la destruction se poursuit à rythme accéléré au profit EDF-Centrale photovoltaïque. La tour est en cours de démolition. Seuls, quelques bâtiments, ex-logements des cadres célibataires, seront conservés.



© J-J Lignier CRDH

27 octobre 2011

Parution du livre de Nicolas Grebert

L'aérodrome de Wissant-Audembert.



http://www.lavoixdunord.fr/Locales/Calais/actualite/Secteur_Calais/2011/10/27/article_a-travers-un-livre-le-calaisien-nicolas.shtml

26 octobre 2011

Luftwaffen Museum de Berlin-Gatow

Visite de ce musée par Laurent Bailleul. Voir notre article page 9.



29 octobre 2011

Photos du dernier Tiger Meet de Cambrai

Collection Michel Feret, en archive sur notre compte Flickr.



© Michel Feret

Une association

Présentation d'une association partageant les mêmes buts que 2A. Adhérente ou non adhérente.

Une revue, une association



Le Bulletin de l'Association BRANCHE FRANÇAISE d'AIR BRITAIN est devenu après 39 ans d'existence la facette principale de ses activités. Paraissant tous les deux mois, Le TRAIT d'UNION est une revue de 60 pages minimum de contenu rédactionnel (pas d'encarts publicitaires), format A4, illustrée en noir et blanc. Il s'agit d'études complémentaires et non pas concurrentes de la grande presse aéronautique.

Monographies, récits, listes de production, histoires individuelles, comptes rendus de visites d'aérodromes, Portes Ouvertes et meetings.

Études individuelles et collectives nées du travail de recherche de nos membres. Photos, illustrations et plans originaux.

Dossier "Épaves & Reliques" unique en France, tenu et mis à jour depuis 1970.

Pages d'actualité, petites annonces gratuites, liaison entre les projets d'étude en cours.

Aviation civile ou militaire de toutes époques, en France et dans ses anciennes possessions d'Outre Mer.

Publication de numéros spéciaux et d'ouvrages de référence hors-série (Broussard, Vampire/Mistral, Piel, Espadon, Dorand, MS-760, T-6, Spitfire, Durandal). Réunions locales entre membres.

Connaissez-vous les mille visages de l'aviation française ?

Depuis 1968, plus de 10 000 pages servant de référence aux historiens, restaurateurs d'avions, spotters, maquettistes, professionnels de l'aviation et à tous les fans de l'aéronautique française.

Et toujours le souci de l'originalité dans le respect de la qualité!

Cotisation 2011 : 65euro

Donnant droit au service gratuit du Trait d'Union et de ses suppléments

Branche Française d'Air Britain

La Branche Française d'Air Britain a été fondée en 1968 pour rassembler ceux des membres d'une association britannique (datant elle-même de la fin de la 2ème guerre mondiale) plus particulièrement intéressés par l'histoire de l'aviation française.



Elle est aujourd'hui la réunion de passionnés français et étrangers pour qui il est important d'approfondir ses connaissances, d'aller plus en avant dans la recherche. De nombreux auteurs aéronautiques français sont membres de la BFAB. Le but de l'Association est de créer un lien entre tous, amateurs ou professionnels, provinciaux, étrangers, jeunes, actifs ou anciens, pour que tous aient le plaisir de participer dans la mesure de leurs moyens à une meilleure connaissance de l'aviation française.

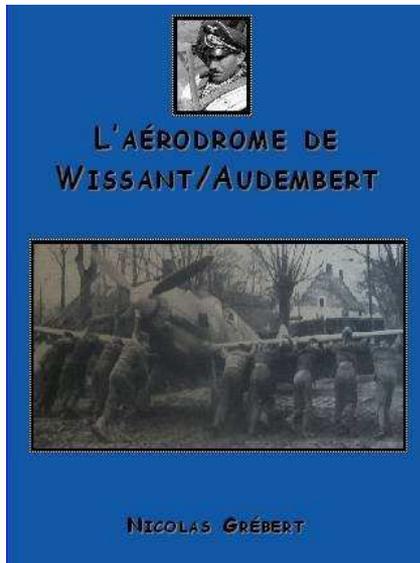
Histoire de l'aviation Armée de l'Air, Aéronavale, ALAT, Sécurité Civile, aviation commerciale, aviation légère, construction amateur, vol à voile, avions anciens, musées, etc.



DVD / Livres / Revues

L'Aérodrome de Wissant / Audembert

Nicolas Grebert



Ce mois d'octobre aura été pour l'un de nos membres celui de la parution d'un nouveau livre. Un ouvrage consacré à l'histoire d'un aérodrome du département du Pas-de-Calais celui de Wissant-Audembert qui fut durant la Bataille d'Angleterre la base de départ de nombreux raids de la Luftwaffe.

Toutes nos félicitations à Nicolas Grebert pour cette nouvelle publication. Le contacter pour toute commande.

ICARE n°218

Revue de l'aviation



Icare n°218 vient de paraître. Le sujet principal est la CAF (Compagnie Aérienne Française). Robert Espérou, membre 2A y a fait un article de 70 pages sur le sujet :

Une compagnie pas comme les autres, la C.A.F.

Remarquables photos et on y trouve même des vues aérienne de certains aérodromes.



Liens web à consulter

- Site de Paul Aubert sur la 13^{ème} Escadre de Chasse.

<http://perso.calixo.net/%7Eaubepaul/index.htm>

- Mise à jour du site Meetings Aériens Historiques

<http://meetingaeriens.blog4ever.com/blog/photos-cat-98014-1948649261-derniere-entree-05-10-2011-montpellier-22-fevrier-.html>

- Site Internet *Imperial War Museum*

<http://www.iwmcollections.org.uk/qryPhotoImgp.php>

- Tintin et l'aviation :

<http://richard.ferriere.free.fr/aerotintin.htm>

- Lien pour un montage video sur Peenemunde. Présentation 3D de l'usine de production O2. Des idées pour nos membres spécialistes ?

<http://www.peenemuende.de/index.php?id=148&L=999999.9>

- Site à visiter !!!

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

Agenda

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

17 novembre 2011 à Reims



Les 30,31 mars et 1^{er} Avril, le Musée de l'Air va organiser le second rassemblement des musées aéronautiques. Un événement unique autour du patrimoine : musées, associations, collectionneurs... Nous y serons !

14-15 avril pour la 10^{ème} édition de 20000 lieues dans les airs, Aéroclub d'Amiens

Rédaction

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

Inscription possible sur notre liste d'envoi par simple demande.

La régularité de cette publication et le contenu varie selon les contributions et le temps disponible.

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

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

Version anglaise : Robert Copson, Henri Lunardelli, Jean-Valéry Masset.

Consultation disponible sur le site :

<http://www.anciens-aerodromes.com>

Comité de rédaction 2A – novembre 2011

Hier et Aujourd'hui



Ju 88 au décollage sur l'aérodrome de Cambrai-Epinoy durant la Seconde Guerre Mondiale
(Coll. Jean Louis Roba)



De nos jours ... (Coll. Eric Cartigny)