



**LE MAGAZINE 2A**  
*Lettre de liaison*  
*n°30 - juin 2012*



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

Bienvenue dans notre magazine associatif !

Le mois de mai écoulé aura été très riche en activités avec de multiples échanges et avancements de dossiers. Le summum ayant été atteint ce week-end du 26-27 avec une présence sur trois meetings en même temps : l'exposition de modélisme à Proville, La Ferté Alais et Marne-la-Coquette. Ces événements ont mobilisé plus d'une quinzaine de nos membres, tant pour la préparation que pour la présentation. Le bilan de ces manifestations a été très positif grâce aux multiples contacts établis et au constat qu'il nous est possible d'être actifs dans plusieurs domaines. La réactivité de la communication a été aussi positive avec la diffusion immédiate des comptes rendus sur notre site Internet. Merci à tous ceux qui se sont investis dans ces activités et à ceux qui sont venus nous rendre visite à ces occasions.

Après plusieurs mois de préparation, notre livre sur l'historique de l'aérodrome de Coulommiers-Voisins sera disponible à l'envoi dans les prochains jours. Un n°3 de qualité, présentant de multiples photos inédites de ce terrain d'aviation riche d'une longue histoire. Une fois encore, la collaboration entre nos membres et des contributeurs extérieurs a permis cette réalisation que nous nous ferons un plaisir de vous présenter en septembre prochain lors du meeting organisé sur la plateforme.

Nous serons présent le 7 juin prochain à Paris dans les locaux de la DGAC, dans le cadre de la commission mémoire de l'aviation civile. Une réunion très riche rassemblant de multiples intervenants avec lesquels nous collaborons étroitement.

Je vous laisse maintenant découvrir ce magazine et sa diversité d'articles, avant dernier numéro d'une période de vacances qui nous permettra de nous mettre à jour sur les dossiers en cours !

Bonne lecture.

**Laurent Bailleul**

## Sommaire

|                                      |         |
|--------------------------------------|---------|
| Edito                                | page 1  |
| Le terrain du mois                   | page 2  |
| <i>La Grange au Groues</i>           |         |
| Des terrains, des avions, des hommes | page 8  |
| <i>Les phares aéronautiques</i>      |         |
| Identification photo                 | page 14 |
| Rapport d'activité                   | page 15 |
| Mise à jour site Internet            | page 18 |
| Liens web à consulter                | page 18 |
| Adhésions récentes                   | page 19 |
| Agenda                               | page 19 |
| Retour sur une cérémonie             | page 20 |

### **Crédit photo page de couverture :**

*Carte postale montrant l'aviateur A Guyot sur le terrain des Groues (Orléans) en 1909  
(Coll Jean-Claude Carpentier, membre 2A)*

L'aérodrome du mois

**La "GRANGE AUX GROUES"**  
Jean-Claude Carpentier (membre 2A)



1884 : création du terrain militaire dit « la grange aux Groues » et « l'école du soldat » à Orléans pour le 8<sup>ème</sup> chasseur à cheval et les différents régiments installés à proximité. Orléans est le siège du V<sup>o</sup>CA pour la III<sup>o</sup> armée. La dernière utilisation militaire de ce terrain a été une revue militaire des formations de l'armée présente à Orléans le 14 juillet 1948.

Il fut également un lieu d'accueil de cirques prestigieux comme Barnum & Bailey les 9 et 10 juillet 1902 et le « Wild West Show » de Buffalo Bill les 25 et 26 août 1905.

On note également le Cirque Gleich le 21 août 1933 et le Cirque Amar en avril 1953. Installé en 1951, le Cirque André LAVRAT, un célèbre Orléanais, a vu son chapiteau balayé par une terrible bourrasque, un coup de vent cataclysmique comme jamais vu dans la région Orléanaise stoppant net sa belle aventure.



(Coll. Jean-Claude Carpentier, membre 2A)

À la mi-août de 1908, le ministère de la Guerre donne à bail le terrain nécessaire à la construction d'un bâtiment à charpente métallique de 16 m x 14 m x 4 m de hauteur sous tirant et l'autorisation aux expériences aéronautiques sur le terrain militaire. C'est l'entreprise VENANT qui construit le hangar, négociant le droit à sa publicité pour dix ans sur les quatre parois extérieures du bâtiment.



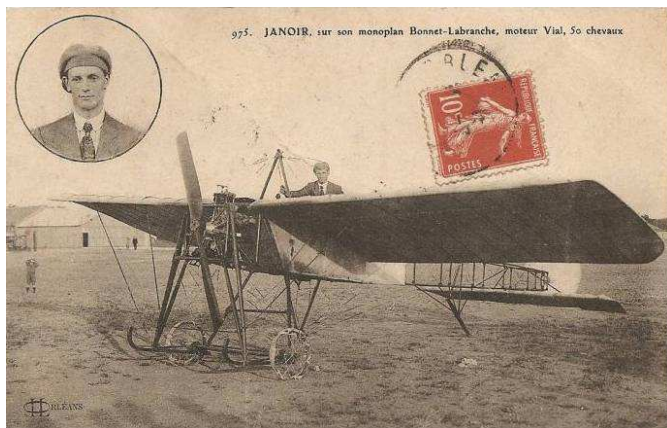
(Coll Jean-Claude Carpentier, membre 2A)



Il existait déjà à Orléans un aéroclub où évoluait des aéronefs soit pour des démonstrations, des records ou des baptêmes de l'air lors des fêtes aériennes. C'est sous l'impulsion d'aviateurs et pionniers locaux comme Albert Guyot et Léon Delagrange et grâce à sa situation proche de Paris, idéalement placée sur la route du Paris-Bordeaux et Paris-Madrid, que ce terrain va connaître une activité florissante. L'école de pilotage «Bonnet Labranche» dirigée par Louis Janoir s'y installe rapidement.

Georges Arnodin de Châteauneuf-sur-Loire (pont transbordeur) offre un prix pour celui qui réussira cinq tours du terrain. C'est le dimanche 16 novembre 1909 que l'aviateur Guyot, devant 5 000 personnes échouera dans sa tentative avec un Blériot type « traversée de la manche ». On retrouvera aussi sur ce terrain d'autres pionniers comme René Chevreau de Saint Brisson-sur-Loire, un habitué des lieux. Emile Dubonnet avec des avions Tellier, Henry et Maurice Farman, Blanchard sur son Blériot, le péruvien Jean Bielovucic sur son Voisin et même Louis Blériot en personne, bien sûr installé à Toury, qui en voisin fréquente souvent les terrains d'Orléans.

A la même époque l'école d'aviation «Morane Saulnier» s'est installée sur un champ de manœuvres réservé aux réglages de tir de l'artillerie à l'orée de la forêt d'Orléans. Il s'agit du « Camp de Cercottes » (article à paraître).



(Coll Jean-Claude Carpentier, membre 2A)

Une véritable frénésie s'empare des villes du Loiret qui organisent des meetings aéronautiques où se produisent tous les aviateurs vedettes. Les foules ébahies se précipitent à ces fêtes de l'aviation à Beaune-la-Rolande, Châteauneuf-sur-Loire, Chatillon Coligny, Gien, Jargeau, Meung-sur-Loire, Montargis, Pithiviers, Puiseaux, Sandillon et Sully-sur-Loire.

En 1909 les pionniers Orléanais envisagent avec l'aéroclub de France une route Aérienne « Juvisy-Orléans », mais il faut comprendre «Port Aviation – Les Groues » (port aviation étant à Viry-Châtillon desservi par la gare de Juvisy-sur-Orge).



(Coll Jean-Claude Carpentier, membre 2A)

Le terrain sert toujours aux avionneurs pour améliorer leurs aéroplanes et les présenter aux militaires qui peu à peu s'investissent dans ce que certains d'entre eux considéraient comme un sport.



*Biplan SAVARY piloté par Frantz (Coll Jean-Claude Carpentier, membre 2A)*

Les records établis tendent à prouver aux militaires la fiabilité des nouveaux appareils que ce soit en altitude, en durée de vol et transport de charge ou de passagers. Bonnet-Labranche n'imposera pas ses aéroplanes. Savary le Chartrain connaîtra des fortunes diverses, l'Orléanais Gustave Maréchal s'écrase aux commandes d'un de ses biplans. Ambroise Goupy abandonnera son triplan au profit d'un biplan à ailes décalées. Ses pilotes, Ladougue, Bobba, Pauwels, habituellement basés à Port Aviation évolueront aux Groues. Sur la Loire, à hauteur du quai Saint Laurent, un certain Bouvier (brevet 120) teste un hydroaéroplane. Cette démonstration a attiré une foule de curieux.



*BOBBA sur un « CLEMENT BAYARD »  
(Coll Jean-Claude Carpentier)*

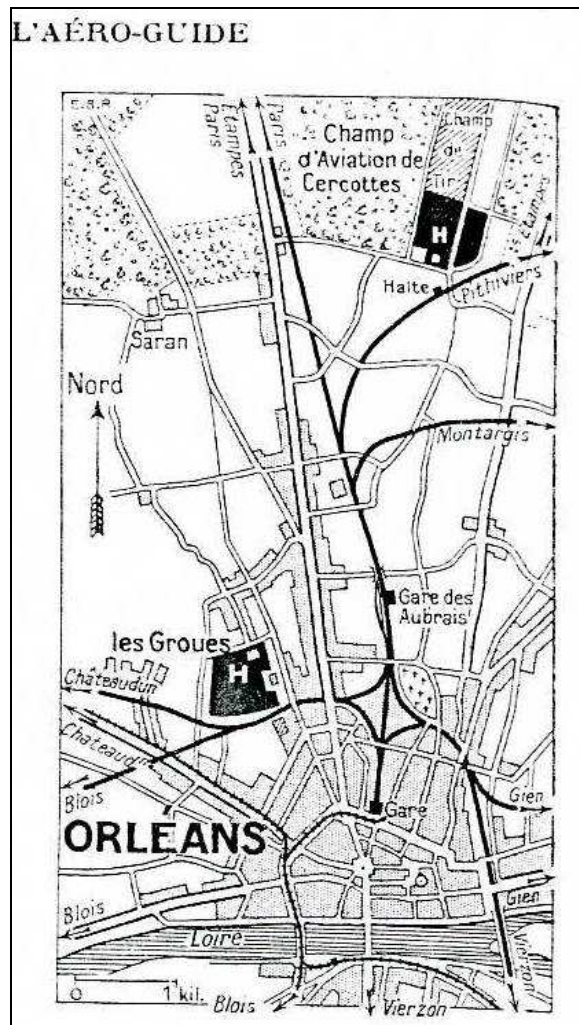


Manœuvres du 2 et 3 septembre 1912

Aviateurs militaires

(Coll Jean-Claude Carpentier, membre 2A)

Pendant le 1<sup>er</sup> conflit mondial, ce terrain est désigné officiellement comme terrain d'atterrissage (marqué de deux bandes blanches) ainsi que le terrain voisin de Cercottes. L'autre champ d'aviation ouvert à Saran en 1913, non clôturé et non aménagé, ne sera pas considéré comme opérationnel. Seul une station radio du 8<sup>ème</sup> génie y sera installée.



Orléans est une importante base arrière où seront regroupés des hôpitaux de campagne. Les différentes installations militaires regrouperont des soldats alliés comme les hindous de l'armée Britannique avant leur départ pour le front. Orléans sera aussi une étape incontournable dans la formation des « tankistes » de l'AS du commandant Estienne.

Après l'armistice de 1918, le terrain des Groues servira de camp de prisonniers allemands puis, dans les années suivantes, occasionnellement pour quelques meetings. Peu à peu l'activité aéronautique se déplacera vers le nord comme à Saran, connue comme une étape notée sur les lignes aériennes du colonel Saconnay. Le terrain des Groues sera alors abandonné.



1570. ORLÉANS — Aérodroeme des Groues — Nos Aviateurs Militaires  
 Biplan Maurice Farman, piloté par le Maître d'Armes Quennchen



928. Orléans. - Les Groues. - Dernier départ du Capitaine Taron

(Coll Jean-Claude Carpentier, membre 2A)





Des terrains, des avions, des hommes et ... des phares

## Les phares aéronautiques

Jean-Claude Carpentier (membre 2A)

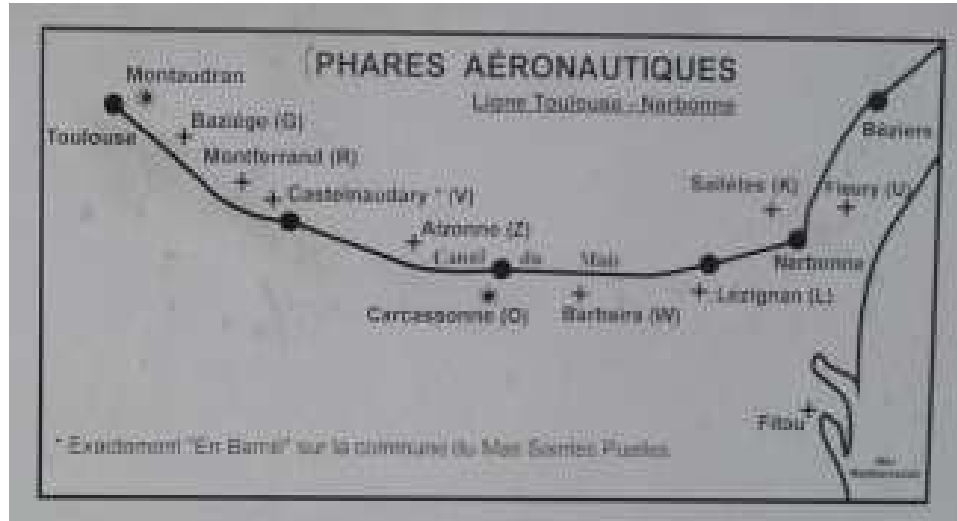
A partir de 1926 on construit des phares pour la navigation par temps de brouillard. Ceux de Baziège et de Montferrand sont toujours là, celui de Montferrand en excellent état avec des cartes et des panneaux explicatifs. A Baziège une association vient d'être créée pour le restaurer.



*Phare de Montferrand, actionné sur commande par le garde champêtre*



La route aérienne était longée de phares permettant de guider les aviateurs par mauvaise visibilité. Ces phares ont été installés dans les années 1920, à une époque où le contrôle aérien n'existait pas. Celui de Lézignan est toujours visible devant l'aéroclub, comme ceux de Montferrand et Sallèles-d'Aude.



A la frontière Franco Espagnole du Perthus, le support rouillé du phare aéronautique sert encore à la sirène des pompiers. Cette villa fortifiée est l'une des trois tours de guet du fort de Bellegarde (Vauban). Elle pourrait être classée monument historique mais elle sert à tous les branchements possibles, support de paraboles, relais TV et téléphones portables. Passé les Pyrénées, les avions pour continuer leur voyage de nuit suivaient les côtes Espagnoles éclairées par les phares maritimes.





Celui de Damazan, mesurait 22 mètres de haut, des tubes électriques au néon rouge orange perçaient la brume de leurs éclats ininterrompus émettant une lettre en morse. A son emplacement a été construit la maison de retraite CAPURAN. Le phare à éclats a une portée de 80 Km, le phare à occultations 40 Km



Construit en 1925, le phare de BAZIEGES de 10 mètres de haut est équipé de néon rouge-orangé. Mis en route sur demande par le meunier du moulin à vent de Montserre, il émet la lettre « G » (trait- trait - point) en morse

A la réception d'un télégramme, à Castelnaudary c'est le jardinier du château qui allumait le phare ; à Barbaira c'était l'instituteur.

En 1932, il y avait 140 phares aéronautiques. Ceux cités ci-dessus concerne la ligne de la Compagnie Générale aéro postale «Toulouse-Narbonne-Perpignan» aux emplacements Baziège, Montferrand, Castelnaudary, Alzonne, Carcassonne, Barbaira, Lezignan, Salleles (d'Aude), Fleury, et très au sud Fitou. C'est dans cette commune, en 1927 qu'est construit un phare dit de jalonnement pour balisage nocturne au lieu dit « les Courtiels ». Il était activé par un habitant du village.



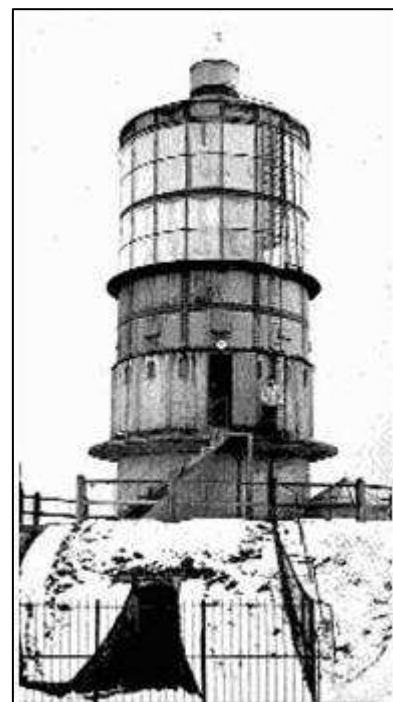
Phare de Villethierry (direction Chaumont) construit en 1925 sur une ligne partant d'Orly ou du Bourget direction Sud/Est.





Phare de Chatellenot (Côte d'Or)

Suite à de graves accidents sur les lignes aériennes les plus fréquentées, il fut décidé à partir du 2 février 1925 d'installer des phares lumineux de jalonnement tout les 50 Km sur les lignes sujettes aux brumes et brouillards et qui serviraient aussi pour les vols de nuit. Ces phares étaient installés par BBT (Barbier Bénard Turenne) sur des poteaux en béton produits par Forclum.



Les phares BBT étaient les plus puissants, celui du « Mont Afrique » construit le 28 avril 1928, inauguré le 1<sup>er</sup> juillet en présence du général Saconnay avait une portée de 150 Km par temps moyen et 350 Km par temps clair. A l'époque il est considéré comme étant le phare le plus puissant du monde. Ceux assemblés à Tours et à Paris, moins puissant étaient des « SAUTTER HARLE »

*Mont Afrique (Côte d'or)*

D'abord prévenu par télégramme, le préposé au phare n'était pas forcément disponible au moment de la réception ; il est arrivé que le phare soit allumé après le passage de l'avion. La situation s'est améliorée avec le téléphone.

1925 Chartres : Le phare aéronautique est placé en limite EST du terrain. Indicatif H



## Vol de nuit : Repérage et identification des aérodromes

**Phares de rappel** : Installés généralement sur un point élevé proche de l'aérodrome. Peuvent être aperçus à plus de 60 km de l'aérodrome.

**Phares d'identification** : Portée plus réduite. Modulent une lettre de l'alphabet Morse.

Les caractéristiques de ces phares (emplacement, lettre Morse associée) se trouvent sur les cartes d'aérodrome et le Manuel d'Information Aéronautique (partie AGA4)

Les Manches à air et les Té d'atterrissage sont souvent éclairés de nuit. Le PAPI et l'AVASIS sont une aide sérieuse en approche finale

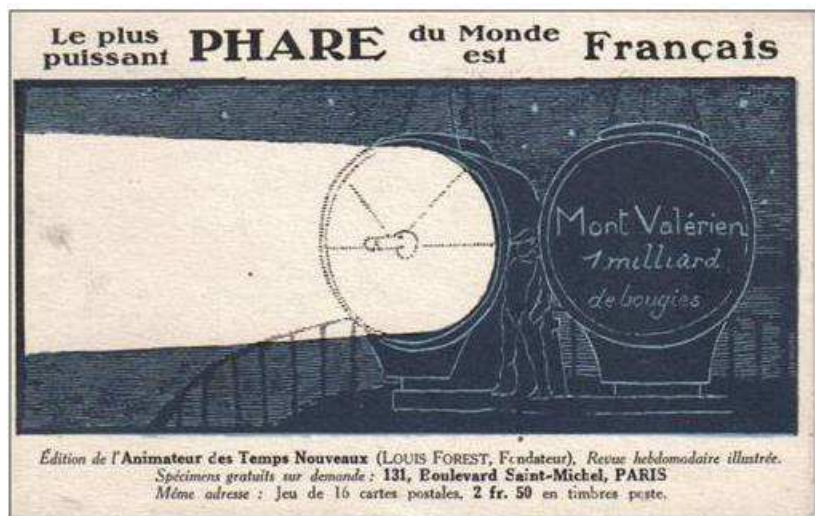
[www.aviationpassion.org/articles.php?ing=fr&pg=183](http://www.aviationpassion.org/articles.php?ing=fr&pg=183)



Source gallica.bnf.fr / @bibliothèque nationale de France

1926 phares du MONT VALERIEN

Deux phares synchronisés « SAUTTER & HARLE »



## SENTINELLE NOCTURNE INDISPENSABLE



La Tour Eiffel est certainement le plus prestigieux phare aéronautique, pourtant ce sont les 2 phares du Mont Valérien qui seront les repères de Paris jusqu'à leur bombardement par les Allemands pendant la seconde Guerre Mondiale. Ces mêmes Allemands qui installeront un phare sur la tour pour guider leurs avions. Officiellement la tour est un phare aéronautique avec des faisceaux visibles à 300 Km en 1952. En 1970 l'agence pour l'aviation civile refusera de prendre à son compte les réparations dues à une avarie d'autant plus que le survol de la capitale est interdit. 4 projecteurs de type « Marine » animent à nouveau la tour depuis le 31 décembre 1999.

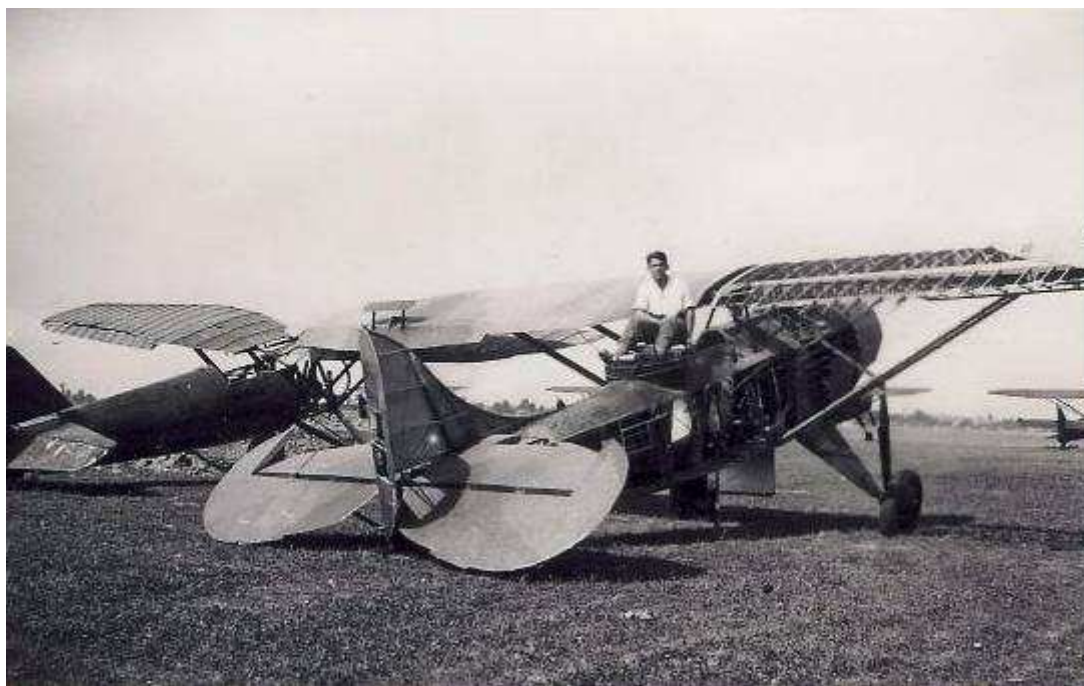
A suivre .....

Sources Internet : <http://contrôleaerien.pagesperso-orange.fr/historique.html>, les sites des villes et villages concernés, aéroclub de Lézignan, couleurs du Lauragais, lignes de la compagnie générale aéropostales, cartes lumineuses des lignes aériennes, Fabricant BBT Barbier Bénard Turenne et Sautter Harlé

### Identification photos

Retour sur les photos de Jean-Louis Roba concernant le terrain d'Auxerre en 1940.  
Une photo retient toujours notre attention. Voici une hypothèse avancé par Francis Bedei :

« D'après mes recherches ce serais des avions Polonais arrivées après l'invasion de la Pologne par l'Allemagne en 1940. Les pilotes polonais sont partis pour Lyon, récupérer des Chasseurs Caudron.  
Sur la Photo, il se pourrait que nous ayons un Zlin et un Povlov »



(Coll. Jean-Louis Roba)

Rapport d'activités pour  
mai 2012

Retour sur avril

14 avril

**Baptême de l'air sur Orléans**

Le 4 novembre dernier, notre ami Jean-Claude Carpentier réalisé une conférence sur l'histoire de l'aérodrome d'Orléans Saran. A cette occasion un baptême de l'air était offert comme premier prix d'un quizz historique sur l'aérodrome.

Celui-ci a eut lieu le 14 avril dernier, une occasion pour les heureux lauréats de découvrir des vues aériennes du site.



© Jean-Claude Carpentier

2 mai

**Erratum sur notre magazine n°29**

Quelques précisions apportées par Pierre Alain Antoine sur l'article page 22 sur Toul :

< Confusion entre les terrains de Toul-Croix de Metz, codé par les Américains A90 et celui de Toul-Rosières codé A98 et appelé "Rosy" par les Américains de l'époque.

Toul Croix de Metz est situé juste à la sortie nord de Toul, alors que Toul-Rosières est situé 12 kilomètres plus au nord, le long de la route nationale de Toul à Dieulouard.

C'est bien à Toul Croix de Metz que fut stationné l'escadron Lafayette en 1940, puis le Zerströrersshule ZS 2 avec ses Bf 110 (de mars 1942 au 18/07/1942, puis les He 111 du KG 53 rentrant du front russe (du 17/08/1944 au 27/08/1944). Ce fut en suite les P-47 du 358th Fighter Group (qui déploya ses avions à la Croix de Metz et à Rosières).

S'agissant du 425th Night Fighter Squadron, pour moi, appartenait à la 9 th Air Force et non à la 12ème et était équipé de P-61 "Black Widow" et non des Bristol Beaufighter. Son déploiement à Toul Croix de Metz sera de Novembre 1944 à Mars 1945.>

3 mai

**Cérémonie au Bourget  
Mémorial Normandie-Niemen**

Organisée par l'ANORAA et l'ANSORAA avec l'association Mémorial Normandie Niemen (membre 2A) en présence d'une délégation Russe.

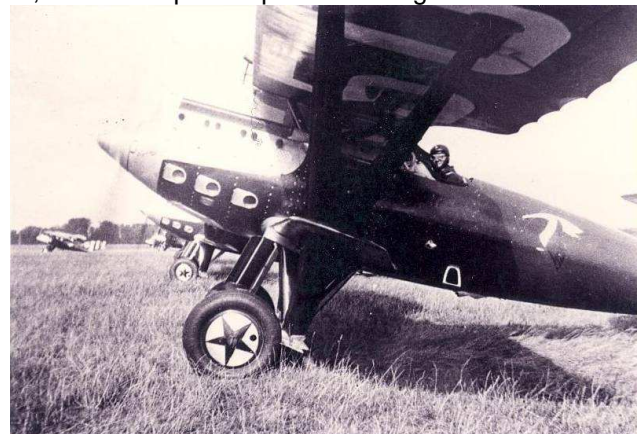


© Jean Michel Borde

4 mai

**Photo de Marin la Meslée avant 1940**

Dans le cadre des suites de l'exposition de Valenciennes consacrée à ce héros de notre Armée de l'Air, voici deux photos prises avant guerre.



© Collection Philippe Osché - Archives du G.C. 1/2.



Collection : ONERA-Centre de Lille / Mère Marin-la-Meslée - DR  
© ONERA Centre de Lille via JL Charles



6 mai

**Issy les Moulineaux avant l'aviation**



© Daniel Flahaut, Musée de la carte à jouer, Paris

9 mai

**Conférence à Faches-Thumesnil**

Par Jean-Luc Charles au sein de l'ACHFT (membres 2A). Le thème était « l'explosion du bastion des 18 Ponts » le 11 janvier 1916 à Lille. Concerne un ouvrage des anciennes fortifications, proches de l'aérodrome de Ronchin. Une occasion de présenter devant une assemblée l'histoire du lieu.

17 mai

**Rassemblement International d'Hydravions**

A Biscarosse, base Latécoère.



24 mai

**Une photo de Coulommiers**

Une photo inédite de plus qui rejoint notre dossier ...



B-24 Liberator du 460 BG de l'USAAF dénommé "Belle Ringer". © Mme DEVILLIERS

25 mai

**Reconnaissance photo sur l'aérodrome de Coulommiers**

De bonnes conditions météo ont permis à Jacques Guillem et Patrick Vinot-Prefontaine de nous confier plusieurs photos aériennes de qualité. L'une d'elles nous a permis de concevoir la couverture de notre n°3.

25 mai

**D'autres photos de Coulommiers**

Sans entrer dans une dynamique de concours, nous avons eu cette semaine deux survols du site. Jean Pierre Ravet et Daniel Flahaut nous ont également transmis une autre série de photos.



© Jean-Pierre Ravet

**25 mai**

**Reconnaissance photo sur le terrain de Meaux Esbly**

De nombreuses photos aériennes prises lors du survol du site par Jean-Pierre Ravet et Daniel Flahaut. Du matériel pour un projet de livre de la collection aérodromes ?



(Coll JP Ravet et Daniel Flahaut)

**26 – 27 mai**

**Meeting de la Ferté Alais**

Voir la rubrique "Le musée du mois" dans ce magazine. Présence de Jean-Philippe Ferand, Jean-Michel Borde, Thierry Gehan, Pierre Labaudinière, Patrick Vinot-Prefontaine, Pierre-Alain Antoine et Philippe Mauffrey.



© Jean-Philippe Ferand, membre 2A)

**26- 27 mai**

**Exposition a Proville (dept 59)**

Organisée par l'association Aerakit : du modélisme, des livres, des insignes ... et des rencontres de passionnés. Stand de notre association tenu par Valdemar Knopik avec l'aide de Olivier Lefer et Aerakit ainsi que Olivier Geoffroy du Cercle d'histoire et de modélisme du Hainaut Cambrésis.



© Valdemar Knopik, membre 2A



**30 mai**

**2A la nouvelle chaîne documentaire ?**

Mise en ligne de documentaire venant de la chaîne Arte. Notre site peut bien devenir une plateforme d'échanges.

- Les Pionniers de l'aviation à réaction (52mn)

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=5212>

- Apollo XI, l'aventure en direct

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=5210>



## Mises à jour site Internet 2A

Voici un récapitulatif de toutes nos mises à jour et création d'articles pour notre site durant le mois écoulé :

- Cérémonie au Bourget pour le Normandie-Niemen en présence d'une délégation de l'ANORAA et représentants Russes.

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=4424>

- Exposition dans le Hall de la DGAC Paris, les avions Morane-Saulnier.

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=4442>

- *Vintage Wings* parle des bombes en bois. Un écho lointain pour notre collègue Pierre-Antoine Courouble qui mène depuis déjà 6 ans une enquête sur ce sujet.

<http://www.vintagewings.ca/Home/tabid/40/language/en-CA/Default.aspx>

- Aérodrome de Sollières-Sardières (dept 74)

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=4468>

- Hommage à Wilbur Wright

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=4454>

- Vues aériennes de Syrie et du Liban, années 30

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=4452>

- Base Aérienne de Creil

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=2177>

- Actualité 2012 de l'emplacement de l'ancien terrain d'Issy-les-Moulineaux. Source info chantier Balard, futur site du ministère de la Défense.

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=4790>

## Liens web à consulter

- l'ancienne base aérienne de Franczal prête à faire son cinéma !

[http://www.lepoint.fr/societe/hollywood-sur-garonne-l-etat-balise-le-terrain-pour-un-geant-du-cinema-02-05-2012-1457467\\_23.php](http://www.lepoint.fr/societe/hollywood-sur-garonne-l-etat-balise-le-terrain-pour-un-geant-du-cinema-02-05-2012-1457467_23.php)

- Mise à jour sur <http://meetingaeriens.blog4ever.com> :

- Le programme du Circuit du FOREZ (St Étienne) les 19 et 20 octobre 1912

- Le programme en Français du Circuit automobiles et aéroplanes de BRESCIA (Italie) du 6 au 8 septembre 1914

- Affiche du meeting de Clermont-Ferrand du 1er juillet 1923

- Les Aviateurs du Puy-de-Dôme; Les Aviateurs de la Haute-Loire; Les Aviateurs de l'Allier

- Des avions, des terrains, du matériel ... et en couleur !

<http://www.flickr.com/photos/8270787%40N07/sets/72157605269786717/show/>

- Meeting aérien de Florennes (Belgique)

<http://www.florennes-airshow-2012.be/index.php?ctrl=Index&r=1&Largeur=1920&Haut eur=1080>

- Récits d'aviateurs

<http://aviateurs.e-monsite.com/>

- Nostalgie .... C'était le temps des Mystère de la 7 à Nancy ; on aperçoit en arrière-plan : Vautour, T-33, Flamant, Broussard, ... .A la fin lors du survol de l'arrivée à Dijon, quel plaisir de voir des parkings remplis : toute une époque... !

<http://www.youtube.com/watch?v=bqqUq8xKxaw&feature=relmfu>

## Agenda

### Rencontres 2A

Chaque mois, nous organisons des réunions régionales entre les membres disponibles. Ces rencontres, permettent ainsi de se retrouver et d'aborder les projets en cours. Invitation possible de personnes externes à notre association.

Deux lieux ont été définis, alternativement sur la région Nord et à Paris.

#### Région Nord :

Le 3<sup>ème</sup> 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 (à déterminer)

#### Région Parisienne :

Le 2<sup>ème</sup> jeudi des mois pairs à partir de 18h30 au Café restaurant "A la ville d'Epinal", 5 rue d'Alsace Paris, 10<sup>ème</sup> Métro gare de l'est.

#### Prochaine réunion le 14 juin

### Exposition « les hydravions de François Denhaut »

Comme elle l'avait fait pour le 60<sup>ème</sup> anniversaire de ses vols des « *hydravions de Latécoère de Biscarrosse aux Antilles* » puis pour le « *100<sup>ème</sup> anniversaire du vol d'Henri Fabre* » l'association « *Mémoires de l'hydravation* » veut commémorer le centenaire du premier vol d'un hydravion à coque par une exposition qui pourrait être présentée au siège de la DGAC puis dans d'autres sites (*centres DGAC, médiathèques, etc...*) accompagnée de conférences sur les débuts de l'hydravation.  
*A suivre !*

### 9 et 10 juin

#### Meeting de Kehl

Présence de nos amis des Ailes Historiques du Rhin.  
Contacter Eric Janssonne pour y participer.

### 30 juin et 1<sup>er</sup> juillet

#### Meeting d'Avord (ou plutôt JPO)

Présence de notre association avec quelques membres.

### 2 septembre 2012

**Exposition modélisme et histoire à Cambrai**  
organisée par le Cercle Histoire et Modélisme du Hainaut-Cambresis

### 16 septembre 2012

Meeting aérien de Lens-Benifontaine

Meeting aérien de Coulommiers

## Adhésions récentes

**Cercle Histoire et Modélisme du Hainaut-Cambresis**, région Nord, une association de modélisme représenté par son président **Olivier Geoffroy**. Nous adhérons également à son association.

**Philippe Mauffrey**, région Alsace-Lorraine, auteur de plusieurs livres sur l'histoire de bases aériennes dont le dernier sur celle de Rochefort (cf notre dernier magazine, rubrique livres).

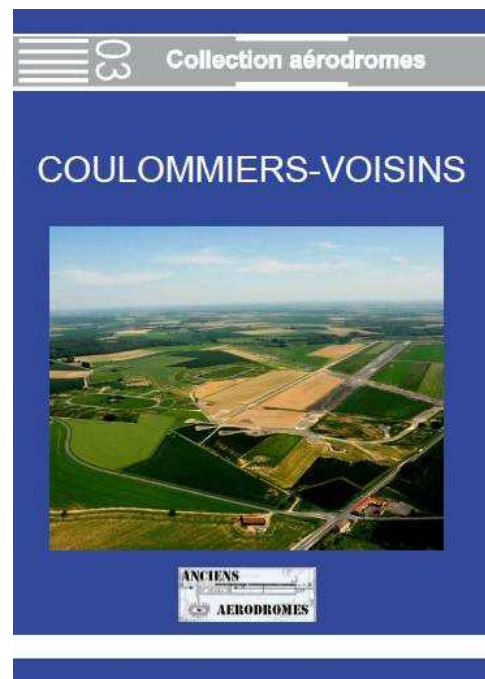
**Georges Chevalet**, région Nord, dirigeant du Club de Voilà à Voile de Bondues LFQO.

## Très Prochainement

**Le n°3 de la Collection Aérodroemes** consacré à l'histoire de Coulommiers-Voisins.

Commande possible **8euro + 2.50euro** de frais de port.  
A envoyer à notre siège :

Association Anciens Aérodroemes  
Aérodroeme de Merville-Calonne  
rue de l'EpINETTE  
62136 LESTREM



## Hommage

### Deux pilotes de la 2ème Escadre de chasse sont honorés dans le Puy de Dôme

Paul Mathevet (membre 2A)



Le 25 mai 1988, le Fouga Magister, n°180 (F-FUGHA), de l'Escadron 2/2 'Côte d'Or' appartenant à la 2ème Escadre de Chasse stationnée sur la Base aérienne 102 de Dijon, effectue un vol de liaison entre Mont de Marsan et Dijon. A bord de l'appareil, les Capitaines Patrick ANTOINE né le 6 février 1958 et Jean-Marc VALLI né le 12 mars 1959, tous les deux appartenaient à la Promotion 1979 de l'Ecole de l'Air de Salon de Provence. Sur le trajet, un front orageux recouvre l'Auvergne avec de nombreux cumulonimbus et des averses. Le radar militaire de l'Atelier Industriel de l'Air de Clermont-Ferrand n'est pas en fonctionnement. L'équipage est victime d'une double extinction réacteur dans la couche nuageuse alors que l'appareil survole l'Auvergne. Le seul moyen de navigation IMC possible

est un radio-compas. L'équipage n'ayant pu rallumer, mais il réussit à passer sous la couche dans la région de Bas et Lezat, canton de Randan (Puy de Dôme). Un grand champ de céréales est favorable à l'atterrissage, mais la végétation suffisamment haute masque un ruisseau coupant l'axe du poser. Le contact avec le sol se produit normalement mais le ruisseau d'une profondeur d'environ deux mètres stoppe brutalement l'appareil qui se brise à la hauteur du cockpit, tuant net les deux pilotes.

A l'initiative de Jacques BEZIAUD, Membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry (Section Auvergne), une stèle est inaugurée en présence de 13 drapeaux, le vendredi 25 mai 2012, sur le lieu du drame, lieu-dit 'Les Granges' sur la commune de Bas et Lezat (Puy de Dôme).





## Adhérer

Anciens Aérodrome est une association régie par la 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 privées afin de financer la mise en oeuvre d'actions dans le cadre de nos statuts.

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

Notre thématique de recherche concerne les aérodromes 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 oeuvre 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 2011-2012 reste fixé à **20euro** depuis notre création. Possibilité de régler par chèque bancaire par virement bancaire ou directement sur notre compte Paypal.

La procédure pour adhérer dans notre association passe préalablement par la rédaction d'un bulletin d'adhésion. Ce formulaire est disponible après demande sur [news@anciens-aerodromes.com](mailto:news@anciens-aerodromes.com) ou par courrier à l'adresse de notre siège. Ce document permet de se présenter, inscrire ses coordonnées, sa participation à des publications, son passé aéronautique, ses compétences et sa région de recherche, autant d'éléments qui permettent la mise en lien avec les autres membres. Depuis l'assemblée générale de 2010 nous avons ouvert l'adhésion à d'autres associations, une façon de développer plus efficacement des collaborations. Chaque association adhérente dispose d'une simple inscription et nous adhérons également 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 ensuite accepter les clauses de notre règlement comme dans chaque association.

Voir également la page de présentation sur notre site :

[http://www.anciens-aerodromes.com/?page\\_id=944](http://www.anciens-aerodromes.com/?page_id=944)

Et le formulaire de contact :

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

## Rédaction

*Magazine mensuel de l'association Anciens Aérodromes. Rédigé avec la participation de nos membres. Destiné aux membres de l'association mais également aux abonnés. Inscription possible sur notre liste d'envoi par simple demande. La régularité de cette publication et le contenu varie selon les contributions et le temps disponible. Les articles et photos sont propriété de l'association ou des auteurs ayant accepté une publication. Toute reproduction même partielle est possible après demande écrite et accord des auteurs.*

*Comité de rédaction : Laurent Bailleul, Alain Graton, Jean-Valéry Masset, Jean-Luc Charles, Jean-Claude Carpentier, Daniel Flahaut.*

*Version anglaise : Henri Lunardelli, Jean-Valery Masset*

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

**Comité de rédaction 2A – juin 2012**