



LE MAGAZINE 2A
Lettre de liaison
n°32 – septembre 2012





Edito

Retour de vacances, reprise, rentrée ... les mots habituels d'un mois de septembre.

Nous avons profité de ces semaines de repos pour mettre un peu d'ordre dans nos dossiers en cours, les compléter, tenter d'en finaliser. Vous remarquerez sans doute de nouvelles pages sur notre site Internet, de nouvelles photos, des textes inédits écrits par nos contributeurs. Merci à tous pour vos actions et le partage de cette passion qui nous anime.

Notre troisième ouvrage consacré à l'histoire de Coulommiers rencontre déjà un beau succès. Merci aux nombreux messages de félicitations et d'encouragements à poursuivre ces éditions. Nous préparons déjà le suivant ...

Nous vous donnons rendez-vous dimanche 16 septembre sur l'aérodrome de Coulommiers-Voisins, une occasion de rencontrer nos membres et passer un agréable moment avec l'un des derniers meetings aériens de cette année 2012.

Bonne lecture avec ce magazine n°32 !

Laurent Bailleul

Sommaire

Edito	page 1
L'aérodrome du mois <i>Marcilloles-Chambaran</i>	page 2
Rapport d'activité	page 6
Une association <i>LMBC</i>	page 8
DVD / Livres / Revues	page 9
Mises à jour site Internet 2A	page 10
Liens web à consulter	page 10
Adhésions récentes	page 19
Le musée du mois <i>Finnish Aviation Museum</i>	page 11
SFAN 2	page 12
Des terrains, des avions, des hommes	page 14
Adhésions récentes	page 15

Crédit photo page de couverture :

Photo du Vautour S.O. 4050, prototype 01, 1953-1954 prise à Melun-Villaroche.

A l'arrière plan, de gauche à droite : Junker Ju88 et SO30 Bretagne.

Identification réalisé par une dizaine de nos membres, le cliché d'origine n'étant pas légendé.

(Collection Onera - Centre de Lille, IMFL de 1930 à 1982, via Jean-Luc Charles, membre 2A)

L'aérodrome du mois

Historique du terrain d'aviation de Marcilloles-Chambarran ou de Penol-Les Burettes (Isère)

Le domaine des Burettes (forêt et communaux) appartenait avant 1789 au Seigneur Artus de la Croix de Chevière, Marquis de Sayve d'Ornacieux. En 1890, un partage amiable par acquisition des communaux de ce domaine est réalisé entre les communes de Penol, Balbins, Sardieu et Marcilloles.

Le 24 février 1928, le Ministre de la Guerre envisage l'acquisition et l'occupation d'urgence par le Service d'Artillerie du terrain des Burettes, situé sur la commune de Marcilloles, pour l'enfouissement des bombes déposées au polygone de Marcilloles depuis 1918. Environ 33 hectares sont expropriés pour cause d'utilité publique.(1)

Jouxtant ce précédent terrain, à l'est, l'Administration des Domaines se porte acquéreur en janvier 1934, d'un terrain de forme trapézoïdale de 600 x 500 mètres environ à usage de terrain d'aviation.

Ce terrain est mis à disposition de l'Aéroclub de la Plaine de Bièvre. L'axe d'envol et d'atterrissage est nord-sud. Le terrain ne comporte aucune infrastructure à l'origine. Ultérieurement, un petit hangar métallique surmonté d'une manche à air est installé en lisière sud-ouest du terrain.

Entre les deux guerres, les avions militaires d'observation, qui participent à « l'éclairage » des troupes en manoeuvres sur le camp militaire du Plateau de Chambarran, se posent sur un terrain dénommé « des Burettes », proche de Marcilloles.

Ce terrain se situe à environ 50 kilomètres au sud-est de Lyon et à une égale distance au nord-ouest de Grenoble, entre les localités de Beaurepaire et de La Côte Saint André, dans le département de l'Isère. Ce terrain d'aviation est communément appelé :

- par les autorités civiles :
Penol Les Burettes.
- par les autorités militaires :
Chambarran Marcilloles (probablement par la proximité du camp militaire de Chambarran).



Le dimanche 6 mai 1934, à l'occasion de l'inauguration de l'aérodrome de la Bièvre, un meeting est organisé par l'Aéroclub du Dauphiné et le tout nouveau Aéroclub de la Bièvre.

A 15 heures, le Lieutenant-colonel Ruby, commandant le 35ème Régiment d'Aviation de Bron coupe le ruban symbolique tendu entre deux avions. Quinze aéroclubs de la région participent à cette manifestation à laquelle assiste environ 6000 spectateurs qui ont acquittés un prix d'entrée : pelouse 6 francs, réservé 10 francs, voiture 3 francs. Parmi les pilotes présents : Guenon de l'aéroclub du Dauphiné sur Potez 43, Perrier de l'Aéroclub de La Tour du Pin sur Caudron Phalène, Burlaton de l'Aéroclub du Rhône sur Caudron Phalène et planeur Chapeau, Lumière Président de l'Aéroclub du Rhône sur Morane 230. Le meeting se termine par un saut en parachute du lyonnais Sauze. La toute première spectatrice à prendre le baptême de l'air est Mademoiselle Suzanne Melisson, âgé de 14 ans.

En octobre 1938, des expropriations sur 46 hectares de terrains sont prononcées par le Ministère de l'Air en vue de l'extension du terrain d'aviation sur les communes de Sardieu et de Marcilloles, ce qui porte la surface du terrain d'aviation à environ 80 hectares.

A la veille de la Seconde Guerre mondiale, le 30 août 1939, la Compagnie de l'Air 151/105 prend en compte l'organisation logistique et l'aménagement du terrain d'aviation de Chambaran-Marcilloles. Des fosses sont creusées pour accueillir les soutes à essence, des tranchées sont aménagées en lisière du terrain, quelques baraques en bois sont mises en place à proximité du hangar métallique.

Le 2 septembre 1939, le Groupe de chasse III/7 venant de la base aérienne de Dijon-Longvic occupe le terrain. Ce Groupe, sous les ordres du Commandant Cremont, est composé de deux escadrilles. Cette unité est équipée de 24 Morane Saulnier 406 et d'un Potez 63 pour la reconnaissance et le renseignement. L'effectif du groupe se situe entre 100 et 130 militaires se répartissant en 25 pilotes, 40 à 50 mécaniciens et 60 hommes de troupe.



Le sol du terrain est constitué de galets et à plusieurs reprises les appareils partent « en cheval de bois » suite à l'éclatement d'un pneu sous l'effet de ces fameux galets. Aussi, dès le 5 septembre, tout le personnel du groupe, officiers compris, procède au ramassage des pierres sur la zone d'atterrissage. Mais il s'avère que ce travail sera beaucoup plus long que prévu, aussi il est demandé au commandant du camp de Chambaran que la centaine de civils allemands internés travaillent sur le terrain jusqu'au 15 septembre.

Du 10 au 17 octobre, le Groupe de chasse II/3 stationne sur le terrain.

Du 21 octobre au 9 décembre, le Groupe aérien d'observation GAO 543 accompagné de la section spécialisée du parc 208/102 se partage entre le terrain de Marcilloles et celui de Saint Etienne de Saint Geoirs. Cette unité est équipée de 5 Breguet 27, 2 Potez 25, 8 Potez 540 et 1 Caudron Simoun.

Le 9 décembre, le détachement de transmission 147/108 venant d'Istres renforce le potentiel du terrain. Le 10 décembre, l'échelon roulant du Groupe aérien de reconnaissance GAR 1/55 quitte le terrain d'Orange-Plan de Dieu (Vaucluse) pour celui de Marcilloles. Il sera suivi le 12 de l'échelon volant qui se compose de 10 Bloch 131 et de 5 Potez 63/11 et de la section photo 6/108.

Le mois de janvier 1940 est très froid, ce qui rend les départs des appareils très difficiles. En fin de mois, les camions insufflateurs d'air chaud arrivent, ce qui permet de reprendre les missions d'entraînement avec le Groupe de chasse III/9 basé à Bron.

Entre le 20 et 25 mars, le GAR 1/55 quitte le terrain et rejoint celui de Lure-Malbouhans (Haute-Saône).

Du 28 mars au 20 avril, le GAO 518 venant du terrain de Grenoble Eybens stationne sur le terrain.



Bloch 131 avec bloc de réchauffage

(Coll. Paul Mathevet, membre 2A)



Potez 63/11 avec messe dite par un prêtre-réservoiriste de l'unité

Venant du terrain de Lure-Malbouhans, le GAR II/55 accompagné de la section photo 8/105 s'installe sur le terrain. Le 18 mai, par suite d'une perte de vitesse à l'atterrissage, le Potez 63/11 n°66 piloté par le sergent-chef Martini s'écrase dans un champ qui borde le terrain ; le lieutenant Manescau observateur et le sergent-chef Carassou sont tués alors que le sergent-chef Martini est seulement blessé. Le 19 mai 1940 à 8 heures, l'échelon roulant du GAR II/55 quitte le terrain pour celui du Bourget en région parisienne. Il prendra part aux missions de reconnaissance devant l'invasion allemande et perdra en 3 jours, 30% de son effectif avec 11 tués, blessés ou disparus.

En mai 1940, devant le développement rapide des événements, le terrain de Marcilloles voit une importante activité aéronautique avec la présence simultanée de plusieurs groupes d'aviation.

Le GAR II/14 est créé le 1er mai sur le terrain de Marcilloles en prévision du proche conflit avec l'Italie. Tout est à constituer, il n'y a pas d'hommes, pas d'appareils, pas de véhicules de transport. Le commandant en chef des forces aériennes décide de prélever par tirage au sort dans neuf groupes de reconnaissance : un appareil, son équipage et un mécanicien. Le 9 juin, 8 Potez 63/11 et 1 Potez 63/7 constituent le parc du Groupe II/14 sous les ordres du Commandant de La Vaissière. Le 13 mai, la section spécialisée du parc 48/106 renforce le potentiel du groupe, suivie de la section photo 13/112 et de la section d'éclairage des terrains 120/105.

Alerte générale le 1er juin 1940, le terrain est survolé vers 12 h 15 par 13 Heinkel 111 et 2 bombes tombent sur le terrain : pas de victime, 1 baraque est atteinte.

L'Italie déclare la guerre le 10 juin. L'ordre est donné de déclencher une mission de reconnaissance sur Turin, mais les mauvaises conditions météorologique sur les Alpes ne la permettent pas.

Les événements se précipitent devant l'avance de l'ennemi : le Groupe de chasse I/5, qui vient de se couvrir de gloire au-dessus du nord de la France, fait le plein sur le terrain le 18 juin vers 9 heures ; le Groupe de chasse de nuit V/13 se replie en passant par le terrain. Ce même jour, la Compagnie de l'Air 151/105 fait mouvement vers le terrain de Béziers-Vias et le GAR II/14 pour celui d'Orange-Plan de Dieu.



Vue générale du terrain en 1934: au premier plan, entre la route et le bois, le dépôt des bombes
 (Coll. Paul Mathevet, membre 2A)

La totalité des terrains retourne à l'activité agricole en 1942, puis est définitivement rétrocédée aux divers propriétaires le 9 septembre 1963. Ainsi, la commune de Sardieu rachète 24,6 hectares le 11 mai 1964 et les revend à treize agriculteurs de Sardieu le 8 octobre 1964. Le hangar métallique a été démonté et réinstallé sur un terrain d'aviation dans la région.

Paul Mathevet, membre 2A

Contribution à la Mémoire Aéronautique - Groupement Antoine de Saint Exupéry - Les Vieilles Tiges
 Historique du terrain d'aviation de Marcilloles-Chambaran ou de Penol-Les Burettes © Copyright Paul MATHEVET 12/2011

(1) En 1918, une terrible explosion ravagea le Polygone de Grenoble. Il fut pris la décision d'éloigner d'une grande ville un stock de munitions aussi important. 30000 bombes pesant 4000 tonnes et contenant 2000 tonnes d'explosif furent transportées, au lieu-dit 'Les Burettes', le long du chemin qui va de Marcilloles à Penol. En 1921, on commença la destruction de ces explosifs, mais en 1923, lors de ces travaux, une explosion tua de nombreux ouvriers, ce qui eut pour effet d'arrêter les travaux de destruction. Une solution fut trouvée : enfouir les bombes. Le terrain sur lequel étaient entreposées les bombes se situe sur la commune de Penol mais appartient à la municipalité de Marcilloles. Mais ce terrain est convoité par l'aviation militaire pour en faire un terrain d'atterrissage pour les appareils qui participent aux manoeuvres sur le camp militaire de Chambaran. On se mit d'accord pour l'acquisition par l'Etat, d'autres communaux situés de l'autre côté du chemin. En 1928, l'Etat se porta acquéreur de 33 hectares de terrains afin d'enfouir les bombes. Le temps a passé et en 2011 les 30000 bombes sont toujours là dans un enclos grillagé. Chaque année, au cours de l'été, les riverains redoutent qu'un feu de chaume mette le feu au stock. Aujourd'hui, on parle d'élimination et de stockage des déchets des centrales nucléaires, mais plus de 90 ans après la Première Guerre mondiale, on n'a toujours pas éliminé les explosifs de l'époque....

Remerciements : Général V.Tanguy, Messieurs Bonat, Boucaud, Cohard, Duc, Lucas, Mutin et Vigneron, hélas, tous aujourd'hui disparus. Monsieur Gerard Bredillet et le Service Historique de l'Armée Département AIR.

Rapport d'activités pour
juillet / août 2012

1^{er} juillet

Nouvel atlas en ligne

Il concerne la Belgique avec un découpage par province qui permettra au fur et à mesure de compléter les informations. Travail réalisé en collaboration de nos membres Belges. Ci-dessous un exemple d'étude comparative de Daniel Brackx : Le Culot "Les Burettes" près de Beauvechain. Base des Hurricanes en mai 1940.



(Coll. Daniel Brackx)

1^{er} juillet

Erratum magazine n°31

La photo de couverture est celle de l'avion d'Herget qui ne fut JAMAIS à Metz mais bien à Laon-Athies ! Transmis par Jean Louis Roba (petite erreur de classement, veuillez nous en excuser.)

1^{er} juillet

Base aérienne 278 d'Ambérieu en Bugey (Ain)

Inauguration d'une stèle dans le cadre du Centenaire du baptême de l'air d'Antoine de Saint-Exupéry. Présence de Paul Mathevet, membre 2A.



3 juillet

Retour sur le hangar de Maubeuge (59)

Voir notre magazine précédent.



(Coll. Jean-Louis Roba)

Complément d'information de Jean-Luc Charles et Philippe Mauffrey : Hangar construit en 1911, mesurant 116m de long, 42 m de large et 30m de haut. Il s'agit d'une construction française utilisée par les allemands durant la 1erGM.

2 juillet

Reportage sur les hangars de Romilly sur Seine

Hangar Paindavoine et Collignon de 1919 visité par Robert Collin. Cet exemplaire vient d'être rasé il y a quelques mois !



(Coll. Robert Collin, membre 2A)

Voir la page sur notre Atlas :

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=1994>

Hangar HM1 de 1960, rasé également !

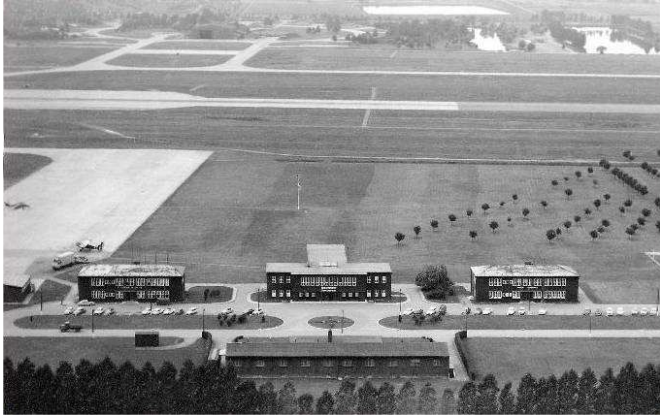


(Coll. Robert Collin, membre 2A)

15 juillet

Photos de la BA Lahr en 1960

Collection Alain Crosnier, 2 photos aériennes et une carte de localisation.



(Coll. Alain Crosnier)

18 juillet

Signalétique Eolys



(coll Service Communication CCFL)

La Communauté de Communes Flandres Lys qui gère le site Eolys à Lestrem vient de réaliser une signalétique détaillant l'ensemble des associations présentes sur le lieu. Pour rappel, notre siège social se trouve sur cet aérodrome avec un local d'exposition sur l'histoire de la plateforme.

23 juillet

Reportage sur l'aérodrome de Saumur



(Coll. Matthieu CAILLAUD)

23 août

Un Transall au Bourget

Venant d'Orléans Bricy, une nouvelle pièce de collection pour le Musée de l'Air et de l'Espace. Le "ville de Kolwezi" prend ainsi une retraite bien méritée.

30 août

Passation de commandement sur la BA 110 de Creil

Présence de Laurent Bailleul, Jacques Calcine et Valdemar Knopik.



(Coll. Laurent Bailleul)

Une association

Présentation d'une association partageant les mêmes buts que 2A.



LMBC (La Mémoire de Bordeaux Contrôle)

Notre groupe de recherche se constitue depuis bientôt 2 ans.

Composé d'une vingtaine de personnes de la région parisienne, bordelaise et toulousaine (sans oublié le Poitou-Charentes !), notre souhait est de retrouver l'ensemble de ces éléments ayant largement encouragés le vol de nuit ou par mauvaise visibilité. Plus concrètement :

- retrouver l'ensemble de ces phares et leurs caractéristiques associées,
- les témoignages des dernières personnes les ayant vu fonctionner,
- rappeler l'importance de cette technologie du temps où l'on ne volait qu'à vue,
- sensibiliser les collectivités locales, privées ou publiques, de l'intérêt de cet élément historique,
- pour enfin les faire inscrire à l'inventaire des Monuments Historiques, que ne soit jamais oubliées ces lanternes et ceux qui les aient ont faites fonctionner.

Notre première rencontre nationale début janvier 2012 a permis un premier rassemblement de l'ensemble des intéressés par ce sujet et au cours de laquelle plusieurs exposés ont été présentés. Vous trouverez en pièce jointe le compte rendu.

Pour y parvenir, nous recueillons différentes informations venant du Musée de l'Air et de l'Espace, de l'Armée de l'Air, des archives de la DGAC

Les entités nous ayant aidées sont :

- la DGAC,
- le Musée de l'Air et de l'Espace
- l'Armée de l'Air
- l'Association Aéronautique et Astronautique de France.

L'histoire des aérodomes prend une place forte dans nos recherches.

En effet, parmi les 3 types de phares aéronautiques que furent les phares de grande navigation, les phares de jalonnement et les phares de rappel, ces derniers étaient installés sur les terrains d'aviations, de secours ou à usage commercial ou militaire, pour rappeler de nuit ou par mauvaise visibilité, la position des pistes aux avions encore en vol.

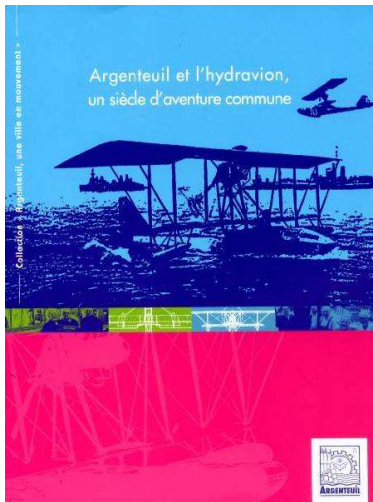
Nous avons ainsi retrouvé les traces des phares suivants, pour la plupart détruits : Orléans, Poitiers, Niort (intact), Limoges Feytiat, Teynac (ex-Mérignac) puis Mérignac, Mont de Marsan, Pau-Pont-Long, Toulouse Francazals, Lézignan (intact), et plus au Nord le Bourget.

Au total à ce jour, 23 phares sont encore debout, en comptant le beffroi de Lille, l'Ossuaire de Douaumont et la Tour Eiffel.

Louis Delalonde et Daniel Jousse (membre 2A)

DVD / Livres / Revues

ARGENTEUIL ET L'HYDRAVIATION



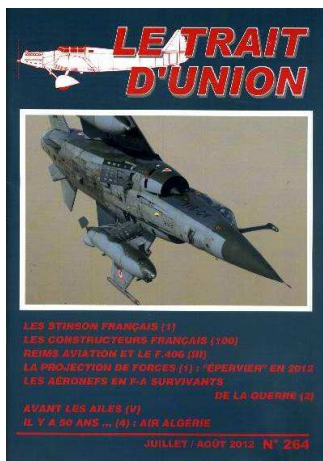
Pour toute commande,
nous contacter.

Livre édité aux Editions du Valhermeil au prix de 5 euros sur l'histoire d'Argenteuil et de ses usines de construction d'hydravions. Livre disponible également auprès de l'association l'Amicale des Rétro-Planes d'Argenteuil.

Format 16x21, 80 pages

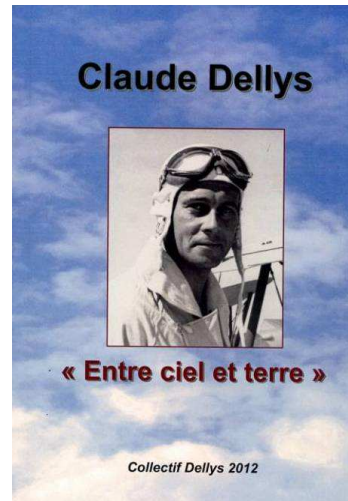
LE TRAIT D'UNION

N°264 juillet/août 2012



Magazine de l'association
BFAB, membre 2A.

Nous contacter pour toute
commande ou
abonnement.



CLAUDE DELLYS

Entre ciel et Terre

Biographie de ce remarquable pilote d'essai qui trouva la mort à 39 ans près de Gipy dans l'Allier aux commandes d'un prototype d'avion de chasse à réaction. Un ouvrage qui nous est parvenu via l'ONERA, édité à titre privé par le "Collectif Dellys 2012" à l'occasion de la commémoration de la naissance de ce pilote. Non disponible

Format 17x24, 120 pages.

La Commission MEMOIRE AERONAUTIQUE des VIEILLES TIGES GROUPEMENT Antoine de SAINT EXUPERY.

Régions : AUVERGNE BOURGOGNE RHÔNE-ALPES

vous informe de la publication de ses livrets concernant la biographie d'Aviateurs. Nous rendons ainsi un hommage à des Aviateurs oubliés :

- Les Aviateurs du **Val de Saône** regroupe les départements de l'Ain et de la Saône et Loire : 43 pages.
- Les Aviateurs de la **Loire** pour ce département : 18 pages.
- Des **Savoyards** dans l'Aviation regroupe les départements de la Savoie et Haute-Savoie : 20 pages.
- Des **Auvergnats** dans l'Aviation regroupe les départements de l'Allier, de la Haute-Loire et du Puy de Dôme : 27 pages.

Les quatre livrets regroupés 20 Euro + Port 3 Euro = 23 Euro

Contact pour commande Paul Mathevet 14 bis rue Martin 69500 BRON

N° de téléphone ou adresse e-mail : 09 64 01 84 04 mathevet.paul@orange.fr



Mises à jour site Internet 2A

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

- Lille-Lesquin en 1914-1918

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=5767>

- Lyon-La Valbonne

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=1665>

- Moirans

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=5800>

- Atlas de Belgique

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=5617>

- Brienne-le-Château

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=1980>

- Les terrains du Third Aviation Instruction Center 1917-1919. Une étude importante et détaillée.

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=5901>

... et plusieurs autres pages sont en attente de chargement sur le site. Merci à l'ensemble de nos contributeurs (membres et non membres) qui nous ont fait parvenir cet été photos, cartes de localisation et parfois début d'historique pour l'Atlas.

Liens web à consulter

- From Canada !

<http://www.cahs.ca/programs-services/links-2/detail/anciens-aerodromes-1770.html>

- Meetings aériens historiques : Tunis le 6 mai 1934, Lyon 1910 et la rubrique hommage aux aviateurs avec la contribution de Paul mathevet.

<http://meetingaeriens.blog4ever.com>

- Hangars avions, recherche google. Vous allez découvrir des photos connues !!!

http://www.google.fr/search?q=hangars+avion&hl=fr&client=tablet-android-orange-fr&tbo=u&source=android-browser-type&v=133247963&tbm=isch&source=univ&sa=X&ei=wF4IUJbMF8a_0QW65YHICg&ved=0CE8QsAQ&biw=1280&bih=800#

- Très belles photos d'époque sur un forum US

<http://www.mission4today.com/index.php?name=Forum&file=viewtopic&t=14428&finish=15&start=0>

- Etain, ex base USAF

<http://www.flickr.com/photos/lf5422/3749727253/in/photo-stream/>

Le musée du mois

**Finnish Aviation Museum
Helsinki**



Reportage photo transmis par notre contact en Finlande
Max Thimmig.



Des avions et des Femmes

SFAN 2 - suite

Jean Luc Charles, membre 2A

La Collaboration T.U et Anciens-Aérodomes (2A) s'établi sous diverses formes, au bénéfice de tous.

Nous venons de recueillir (d'hériter) d'une superbe collection d'environ 60 photos de l'Aéroclub de la Lys à Merville.

Cet ensemble nous a été prêté par Madame Jacques Dandrieux épouse d'un pilote qui nous avait lui aussi légué une très belle collection. Vous la découvrirez sous peu et sous l'angle B-26 en Afrique du Nord durant la période de l'après 1944. Pour ce dernier dossier, du reste complexe, les membres du TU sont en plein travail de recherche.

La numérisation de ce fonds datant des années 1950-1955 a été faite par les Archives Départementales du Nord.

De belles pièces que tous ces avions au sortir des années de guerre. Après mise à disposition des copies auprès des membres de 2A, et de ceux associés du T.U, certains se sont retournés sur le Mauboussin 129/48 " Corsaire ", d'autres sur un DC4 d'Air France, ou sur des Piper L4H encore avec une immatriculation militaire, un SUC-10 (voir le T.U n°250 pages 48 et 49), ou sur le F-BBOU ; SN CAN 854, Stampe SV4 n°357, Tiger Moth DH82A et enfi n Un SFAN 2, objet de ce petit article.

Trois articles sont déjà parus dans le T.U.

Dans le n° 210, ayant pour titre « SFAN 2 n° 102 F- PEEEX », Christian Ravel nous donne la genèse de ce type d'avion que l'on peut appeler plus communément : moto planeur. On retrouve aussi souvent le nom du constructeur : Manchoulas.

Tout récemment en 2011, dans le n° 258, Jacques Chillon nous liste tous les SFAN qui ont survécus à la seconde guerre mondiale. Cette fois ce ne sont que quelques images du SFAN 2 immatriculé F-PCEG* et affecté à l'Aéroclub de la Lys de Merville-Calonne.



*Fernande Seuwin (qui deviendra Madame J. Dandrieux) devant le SFAN 2 de l'A/C de la lys
Reproduction Archives Départementales du Nord - Collection J. Dandrieux via Anciens-Aérodomes*

* J. Chillon nous a donné la vie assez vagabonde de cet appareil :

SFAN-2 n°10 : F-APFP construit en « 1935 » à Issy (serait le n° 1 ?). Vendu à Adrien Kizou Rouchouze (QSt Etienne) : facture du 26.2.36. Un certificat de vente daté du 20.12.37 indique qu'il s'agit du SFAN-2 « n°1 » F-APFP, jamais immatriculé. A vendre en 8.48 (non immatriculé). Vendu le 7.02.49 à Albert Cognet (St Etienne ou Fleur). **Baptisé « P'tit Père »**. Devenu **F-PCEG** : VC le 20.11.49 à Fleurs,

CNRA du 15.4.50. Moteur AVA 4A. A vendre en 4.49 (LA n°1209) et 3.50 (0 h, LA n° 1285). Vendu le 16.10.50 à l'AC de la Lys (Merville) : échangé contre un Mauboussin. A vendre en 5.54 : 90 h depuis RG (LA n°1478). CdN expier en 5.58 puis radié. Les deux autres photos du « P'tit Père », et toujours avec Fernande Seuwin.



Reproduction Archives Départementales du Nord - Collection J. Dandrieux via Anciens-Aérodroemes

Cette dernière image de la collection J. Dandrieux nous montre le SFAN-2 en arrière plan avec son immatriculation. Atmosphère typique du hangar. Par contre l'appareil en avant plan est le Mauboussin 129 n°186. Ce dernier appareil est-il le résultat de l'échange que J. Chillon a spécifié ?

Reproduction Archives Départementales du Nord - Collection J. Dandrieux via Anciens-Aérodroemes



Nous n'avons toujours pas trouvé la date et le numéro de brevet de Fernande Seuwin

Jean-Luc Charles, membre 2A

Des terrains, des avions et des hommes

Dossier J. Dandrieux
Jean Luc Charles – Membre 2A

Interrogation : Quel est donc cet avion curieux dans le hangar de Merville ? Années 1950-1955



Frado59_2011-44_Pret_Dandrieux_0003_0004
Reproduction Archives Départementales du Nord
Collection J. Dandrieux via Anciens-Aérodromes

La réponse était dans le Trait d'Union n°250 pages 48 et 49.
« Avion à moteur propulsif fabriqué par la société SECA de Gennevilliers. Marché du Service Technique de l'Aéronautique datant du 3 janvier 1945 »





Agenda

Rencontres 2A

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

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

Région Nord :

Le 3^{ème} jeudi des mois impairs à partir de 18h30 au Restaurant "Le Relaix", rue du Faubourg d'Arras à Lille ou route d'Arras à Fâches Thumesnil (suivant le trottoir).

Prochaine réunion le jeudi 20/9.

Région Parisienne :

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

Prochaine réunion le jeudi 11/10.

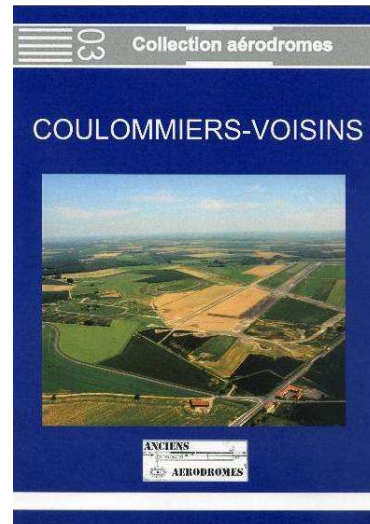
29 et 30 septembre, aéroport de Bordeaux-Mérignac

Exposition de l'association LMBC (La Mémoire de Bordeaux Contrôle), membre 2A sur les phares aéronautiques. Contact Louis Delalonde et Daniel Jousse.



16 septembre Meeting de Coulommiers-Voisins

Présence de notre association avec un stand sur lequel vous trouverez notre dernier livre.



Adhésions récentes

- **Maryan FLAK**, domicilié sur MOUROUX dans le département 77. Historien local, a participé à la rédaction du livre Coulommiers.

- **Hubert DEMEGILLE**, domicilié dans le département 62, propriétaire du Blockhaus d'Eperlecques, <http://www.leblockhaus.com/intro.htm>
Ses coordonnées mails : hubertdemegille@gmail.com

- **Daniel JOUSSE**, domicilié dans le département 33, président de l'association LMBC (La Mémoire de Bordeaux Contrôle). <http://bdx.lmbc.free.fr> Nous adhérons également à cette association.

- **Pascal JOB**, domicilié région Picardie. pascal.job@wanadoo.fr

- **Robert COLLIN**, domicilié dans le département de l'Aube robert.collin@neuf.fr. Intérêt pour les hangars avions et restaure un Mauboussin Corsaire de 1939.

- **Jean-Pierre RAVET**, domicilié dans le département de Seine et Marne, pilote de ligne Air France en retraite. jeanpierreravet@gmail.com

Coordonnées de ces membres sur notre page privée :

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

Homage

André Fin



Notre association n'a pas que de simples buts de recherches historiques et de préservation du patrimoine. Nous tissons aussi entre nous des contacts amicaux, un réel lien social qui unis différents milieux et tous les âges.

Dans notre parcours nous devons nous attendre hélas, a déplorer des disparitions, c'est le cas ce jour.

André Fin était âgé de 72 ans. Membre de 2A depuis octobre 2010 et de l'aéroclub de la Lys. Très souvent présent sur le site de l'aérodrome de Merville LFQT, a en devenir une partie de sa mémoire. Disponible chaque samedi et même plusieurs soirs de la semaine. Lors de l'aménagement de notre local en salle d'exposition il se porta volontaire pour en assurer l'accès au public. Passionné d'histoire aéronautique, il suivait nos activités avec une attention particulière pour l'histoire régionale. Disponible pour aider lors de nos meetings et conférences sur le site.

Il nous a quitté le 15 juin dernier.

Bon vol André ... là haut, très haut dans ce ciel que tu as tant aimé parcourir !



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

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 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

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, Paul Mathevet.

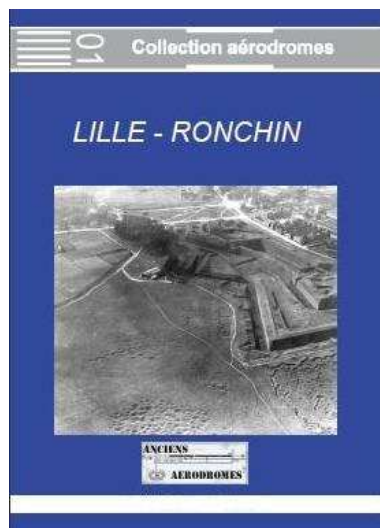
Version anglaise : Henri Lunardelli, Jean-Valery Masset

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

Comité de rédaction 2A – septembre 2012

Site Eolys- Aérodrome de Merville-Calonne LFQT
Rue de l'Épinette, 62136 LESTREM-France

Nos publications



ISBN n°978-2-919572-00-7

Notre première publication qui vous fera découvrir cet aérodrome aujourd'hui disparu.

40 pages, 90 photos d'époque, format 17x24
Publication octobre 2010

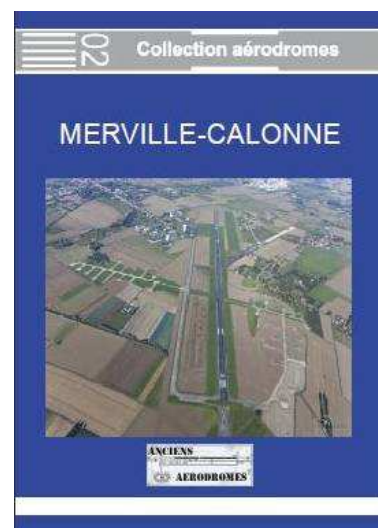
Prix de vente **5€** (frais de port **2.50euro**)

ISBN n°978-2-919572-01-4

Histoire d'une ancienne base aérienne militaire.

68 pages, 104 photos d'époque et actuelles, format 17x24
Publication mai 2011

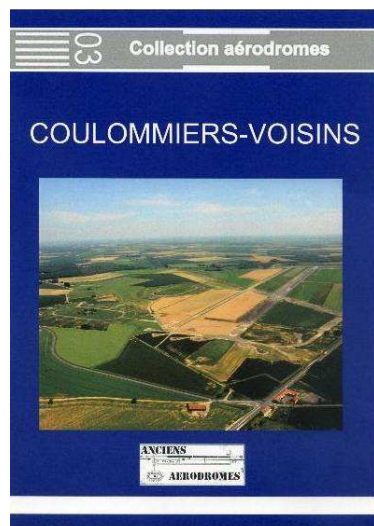
Prix de vente **8€** (frais de port **2.50euro**)



ISBN n°978-2-919572-02-1

64 pages, 104 photos d'époque et actuelles, format 17x24
Publication juin 2012

Prix de vente **8€** (frais de port **2.50euro**)



Commandes possible sur notre site <http://www.anciens-aerodromes.com/?p=458>
Par courriel news@anciens-aerodromes.com ou par courrier adressé au siège social.

Prix global pour les trois : **20€ + 4.50€ port**

© Editions Anciens Aérodromes