



LE MAGAZINE 2A
Lettre de liaison
n°35 – janvier 2013



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

En ce début d'année, je me joins au conseil d'administration de notre association pour vous présenter nos meilleurs vœux. Que ce nouvel an 2013 vous apporte, joie bonheur et santé dans tout ce que vous entreprendrez. Nous vous accompagnerons tout au long de l'année en vous présentant le plus régulièrement possible notre magazine et serons disponibles pour vous rencontrer à l'occasion de nos présences aux meetings.

Une liste de nos actions sera bientôt définie tout en sachant que de nouveaux rendez-vous viendront se greffer en cours d'année selon la disponibilité de nos membres. Vous rencontrer lors de ces événements permettra de faire connaissance et de partager nos passions.

Nous faisons le souhait de publier de nouveaux livres de notre collection aérodromes, l'augmentation du nombre de nos équipes de travail devrait permettre de vous donner satisfaction. L'année 2013 devra voir également la finalisation de quelques projets comme cette nouvelle rubrique " l'infrastructure du mois" que nous ouvrons dans ce magazine et qui sera consacré aux constructions sur les aérodromes.

Merci à tous nos membres, nos contributeurs et nos lecteurs !

A bientôt donc au travers de toutes nos activités !

Laurent Bailleul

Sommaire

Edito	page 1
L'infrastructure du mois	page 2
Le hangar Poulmic de la Base Aérienne de Châteaudun	
L'aérodrome du mois	page 6
<i>Histoire de l'aérodrome de Lahn Bihoué</i>	
Le musée du mois	page 9
<i>L'aérodrome de Nervesa Della Bataglia</i>	
Rapport d'activité	page 10
Une association	page 12
DVD / Livres / Revues	page 12
Liens web à consulter	page 14
Agenda	page 14
Adhésions récentes	page 15
Des terrains, des avions, des hommes	page 16
<i>Fernand Scrive</i>	
Témoignage – Faits d'armes	page 18
<i>12 juin 1942, l'audacieux survol de Paris</i>	
Retour sur un événement	page 21
<i>Juvincourt, 14 janvier 2008</i>	

Crédit photo page de couverture :

*Junker 88-A4 sur l'aérodrome de Juvincourt durant la seconde guerre mondiale
(Coll Jean-Philippe Ferand, membre 2A)*

L'infrastructure du mois

Le hangar « Poulmic » de la base aérienne 279 de Châteaudun

Guilhem Labeeuw, membre 2A

Dénoté « Poulmic » comme le premier hangar du même type construit à Lanvéoc-Poulmic, le hangar en béton armé HB1 de l'Entrepôt de l'Armée de l'Air (EAA 601) sur la base de Châteaudun abrite plus d'une centaine d'avions militaires conservés dans des conditions climatiques drastiques afin de les maintenir toujours en état de vol.

Au-delà de la destination exceptionnelle de ce hangar, la structure particulière de sa couverture en béton, en forme de « parapluie » supportée par de grands piliers creux, est un témoin rare de structures de type parabolique hyperbolique (p.h) inventées au milieu des années trente par deux ingénieurs français Aimond et Laffaille, connus par ailleurs pour leurs nombreuses réalisations de hangars pour avions.



Vue aérienne du hangar Poulmic en 2011.

Source : Google maps

Historique

L'histoire aéronautique du site commence en 1934 avec l'aménagement d'un petit terrain d'aviation dans la plaine de Nivouville, au sud est de Châteaudun. Trois ans plus tard, dans le cadre du plan de décentralisation des entrepôts de l'Armée de l'Air jusqu'alors basés autour de Paris, le site de Châteaudun est retenu pour la création du « Grand Entrepôt d'Aviation » sur un terrain de 290 hectares. Deux grands hangars de type « Poulmic » y sont construits par les entreprises Campenon Bernard à partir de 1937, un peu à l'écart du reste des installations, avec une destination principale de stockage d'avions neufs et de pièces détachées. En 1940, en raison du nombre important d'avions français qui y sont stationnés, la base est bombardée par les allemands qui par la suite la moderniseront.



Photo aérienne en 1948.

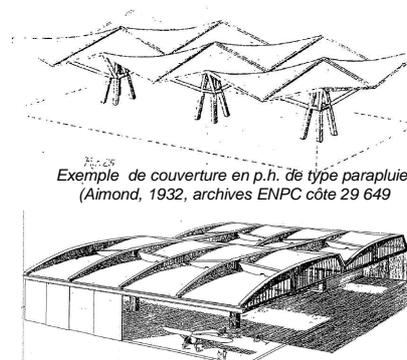
Source : Géoportail

En avril 1944, l'aviation alliée bombarde à son tour lourdement un des deux hangars « Poulmic », dont il ne reste aujourd'hui que le dallage. Le deuxième, moins touché d'après les photos aériennes d'époque, sera remis en état à partir de 1946.

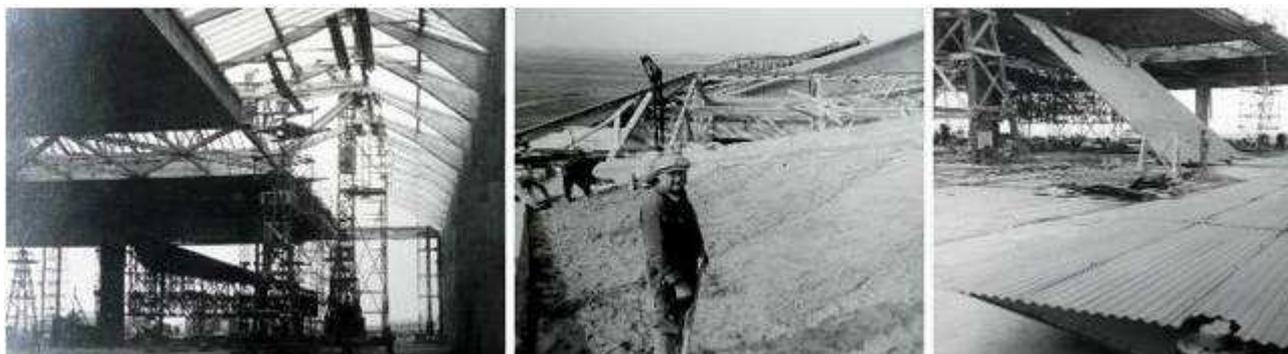
En 1951, le hangar « Poulmic » restant est affecté à l'Entrepôt de l'Armée de l'Air 601 (EAA 601) et sa destination, conserver les avions en état de vol, sera maintenue jusqu'à aujourd'hui. Durant les années qui suivirent, le maintien en condition des avions sera amélioré par la mise en place d'un contrôle de l'hygrométrie dans le hangar afin de lutter contre la corrosion.

A l'origine, F. Aimond, Ingénieur des Ponts et Chaussées au ministère de l'Air

Fernand Aimond (1902, Paris - 1984, Paris), polytechnicien entré aux Ponts et Chaussées en 1923, fera partie des ingénieurs détachés au Service des Bases du ministère de l'Air en 1929, où il aura en charge le développement de hangars pour avions jusqu'à la fin des années trente. Cette position particulière, du côté du « commanditaire », va lui permettre de concrétiser son travail de recherches sur les voiles minces en forme de paraboloides hyperboliques (p.h) qu'il sera un des tous premiers à étudier en 1933 avec l'ingénieur Bernard Laffaille, son « concurrent » dans le civil. C'est ainsi qu'il concevra le hangar de l'aéroport de Limoges-Feytiat (détruit), dont la forme structurelle ressemble à un vaste parapluie, inspirant directement les réalisations postérieures des hangars « Poulmic ».



Vue perspective du hangar parapluie à Limoges-Feytiat.
Source : Revue Travaux 1936

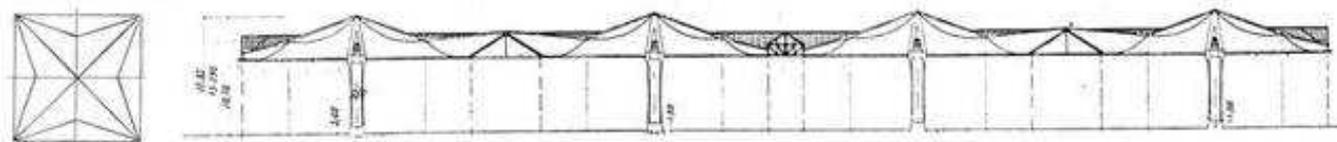


De gauche à droite : Vue depuis les lanterneaux côtés appentis. Vue du coulage d'un voile mince de couverture. Vue du levage d'une porte métallique Source : Service Local d'Infrastructure D.R

Caractéristiques dimensionnelles et structurelles ⁽¹⁾

Les dimensions d'ensemble du hangar « Poulmic » sont importantes : 185 m de longueur avec les appentis, 85 m de largeur et un peu plus de 10 m de hauteur utile au droit des portes.

Sa structure est constituée à l'origine de l'assemblage de huit « parapluies » carrés de 36 m de large, regroupés quatre par quatre par de grands lanterneaux vitrés de portée différente (5,5 à 11 m) suivant leur orientation. Les vitrages des lanterneaux ont été depuis remplacés par des couvertures en bacs métalliques ou translucides. Chaque parapluie est relié à trois autres parapluies par des poutres en béton armé, de sorte à créer un portique stable, avec seulement quatre poteaux d'appui pour une surface libre de plus de 7000 m². Dans le cas de Châteaudun, les deux hangars « Poulmic » ont été positionnés perpendiculairement aux voiries aéronautiques, de sorte à libérer trois côtés pour la sortie des avions tandis que des appentis sur deux niveaux sont venus fermer la dernière façade.



A gauche, vue en plan de la couverture d'un parapluie de 36 m de côté. A droite, coupe longitudinale du hangar, au droit des piliers centraux

Source : Revue L'architecture d'Aujourd'hui, 1936

Un « parapluie » est constitué de l'assemblage de quatre « quarts de parapluie ». Chacun d'entre eux comporte dans sa diagonale une poutre en béton armé à âme pleine, encastrée au sommet du poteau central et supportant un voile minces en béton (environ 5 cm d'épaisseur). Ce voile mince est constitué de quatre éléments triangulaires symétriques deux à deux par rapport au plan vertical de la poutre médiane.

Les poteaux au centre des parapluies sont creux et ont la forme d'un hyperboloïde de révolution. Ils mesurent deux mètres de diamètre dans leur partie la plus étroite.

A l'origine, des portes métalliques roulantes au sol venaient clore les trois faces du hangar. Elles ont été depuis majoritairement remplacées par des portes de type métal-textile et des panneaux de bardage fixes.

Equipements intérieurs :

Afin d'assurer la conservation dans les meilleures conditions d'une centaine d'avions prêts à être remis en service, le hangar a été doté d'équipements intérieurs novateurs pour l'époque :

- Tentes à air sec : Pour rester dans les plages de 40-45 % d'hygrométrie relative préconisées, des enveloppes à base de tentes spéciales (fabrication de la société Bachmann à l'époque), dites à air sec, ont été mises en place d'abord autour des avions, puis au niveau de chaque « parapluie ».
- Déshydrateur d'air : Six appareils utilisant un process par adsorption à roues de séchage.
- Sécurité incendie : le hangar est équipé d'une détection automatique d'incendie (multi ponctuelle) reliée à un système unique d'extinction incendie à base de poudre projetée à très haute pression.



*Vue des premières tentes à air sec disposées autour de chaque avion. Les lanterneaux étaient encore vitrés à l'époque.
source : site internet de la société Loesberger (anciennement Bachmann)*



*L'installation actuelle avec les grandes tentes à air sec, déployées sur tout le volume sous chaque parapluie
source : extrait du JDD51 - Base aérienne de Châteaudun. LCP- ECPAD. D.R*

Reportage photographique

		
<p>Châteaudun <i>Vue des couvertures en « parapluie » et des lanterneaux. Les voiles minces en béton ont été couverts d'une couverture bitumineuse.</i> <i>Coll. : G. Labeeuw</i></p>	<p>Châteaudun <i>Les appentis se situent sur la façade arrière à la différence de ceux de Lanvéoc.</i> <i>Coll. : G. Labeeuw</i></p>	<p>Châteaudun <i>Tout autour du hangar se trouvent de nombreux Mirage IVA, IVP, quelques F1 et 2000, ainsi que des Jaguars</i> <i>Coll. : G. Labeeuw</i></p>
		
<p>Châteaudun <i>Sur la droite on distingue la tente air sec de teinte bleue dans laquelle sont stockées sous hygrométrie contrôlée les avions.</i> <i>Coll. : G. Labeeuw</i></p>	<p>Châteaudun <i>Vue de la sous-face des couvertures parapluie, juste au-dessus des tentes air sec.</i> <i>Coll. : G. Labeeuw</i></p>	<p>Châteaudun <i>Les poteaux centraux supportent les parapluies. Ils mesurent plus de deux mètres de diamètre.</i> <i>Coll. : G. Labeeuw</i></p>
		
<p>Lanvéoc-Poulmic (détruit) <i>Photo de la construction en 1936 des hangars de Lanvéoc Poulmic. On distingue bien les poutres en béton reliant les poteaux 4 par 4.</i> <i>Source : Institut Français d'Architecture</i></p>	<p>Lanvéoc-Poulmic (détruit) <i>Vue des lanterneaux vitrés (photo 1936).</i> <i>Source : Institut Français d'Architecture</i></p>	<p>Lanvéoc-Poulmic (détruit) <i>Vue des voiles minces des parapluies et des appentis sur la façade la plus longue (photo 1936).</i> <i>Source : Institut Français d'Architecture</i></p>

Sources

⁽¹⁾ La plupart des données techniques sont issues de la revue *L'architecture d'aujourd'hui - 1936*

- Aviation News (revue) issue : June 2012 et site internet www.targeta.co.uk/chateaudun_2012.htm
- NOGUE N. Bernard Laffaille, de l'entreprise au bureau d'études : mode d'exercice et pensée technique. Thèse de doctorat. Juin 2001
- DUMONT M.-J. L'architecture de l'aéronautique en France 1900-1940 (Rapport non publié)
- ENPC Fichier Richard, notes de calcul de Fernand Aimond (côte ENPC 29649)
- Photos issues des archives du Service Local d'Infrastructure (2011) – Droits Réservés

L'aérodomome du mois

HISTOIRE DES AERODROMES DE L'AERONAUTIQUE NAVALE EN PAYS DE LORIENT

Partie 2

D'après Monsieur Pierre VILSALMON

Conservateur de la salle des traditions de la Base Aéronavale de Lann-Bihoué

1 – NAISSANCE DE LA BASE AERONAVALE DE LANN-BIHOUE

Dès 1933, la Chambre de Commerce de Lorient et du Morbihan se préoccupe de la recherche d'un terrain d'aviation dans le département.

En 1935, le 26 juin, le président de l'aéroclub du Morbihan demande à la Chambre de Commerce de s'intéresser moralement et pécuniairement à la création d'un Aérodomome et d'une école de pilotage dans le département.

Une commission est créée et se réunit pour la première fois le 29 juillet.

Le 21 octobre, le Ministère de l'Air retient l'emplacement du terrain au lieu dit « Lann-Bihoué », nom d'une grande ferme située pratiquement au niveau de la croisée des pistes actuelles, pour une superficie de 40 hectares. L'avant projet présenté par la Chambre de Commerce de Lorient est approuvé le 12 novembre 1936 mais il faut attendre le 18 décembre 1937 pour que le Président de la République, Albert Lebrun classe le projet d'utilité publique.

De nombreuses expropriations retardent les travaux et c'est le 6 juillet 1938 que la Chambre de Commerce du Morbihan fait l'acquisition des 15 hectares de la ferme de « Kervittel » qui a changé de propriétaire et qui va donner naissance à une des plus grandes bases d'Europe.

En 1939, après des expropriations laborieuses, la superficie passe à 43 hectares, mais du fait de la déclaration de guerre, le 3 septembre, la CCM renonce à ses ambitions aéronautiques et c'est la Marine qui en devient propriétaire le 22 décembre.

La première base de Lann-Bihoué est créée le 12 avril 1940, les travaux de construction d'un grand hangar et d'un poste de garde commencent... C'est hélas trop tard car, le 21 juin 1940, Lorient subit le triste sort des villes occupées.



Photo de la salle de traditions de la Base Aéronavale de Lann-Bihoué

2 - OCCUPATION ALLEMANDE (1940 – 1945) - LA BASE DE KERLIN BASTARD

La nécessité pour les allemands de posséder une base afin d'assurer la sécurité des sous-marins de l'Amiral Doenitz, ainsi que la surveillance de l'Atlantique Nord jusqu'au « 15 ouest » à partir de la côte française, fait que le site de Lann-Bihoué est retenu. En novembre 1940, la construction de la base « KERLIN BASTAR », nom d'un village voisin, est décidée et mars 1941 voit le début de gigantesques travaux, réalisés avec de puissants engins mécaniques appartenant à l'entreprise française Razel de Paris et à l'organisation allemande TODT.

Les problèmes d'expropriations ne sont plus d'actualité et les 43 hectares passent allègrement à 1200 hectares répartis sur les communes de Ploemeur, Quéven et Guidel.

L'ensemble des travaux est achevé en moins d'un an et demi, mais jusqu'en août 1944 les Allemands, dans un souci de perfection, ne cessent d'améliorer la base en réalisant d'importants travaux de terrassement et en construisant de nouveaux hangars.

La main d'œuvre importante (jusqu'à 17 000 personnes auraient été employées sur le chantier), composée d'une partie recrutée sur place – il fallait bien vivre – le reste en provenance des différents pays occupés, les moyens mécaniques imposants, les matériaux pris sur place ou à proximité acheminés par camions et voies ferrées font que les travaux sont rondement menés.

La piste Est/Ouest, longue de 2000 mètres sur 80 mètres de large semble achevée en 1941 et la Nord/Sud en avril 1942. A cette date une piste en herbe, longue de 1100 mètres sur 100 mètres de large, est aménagée parallèlement à la piste Est/Ouest.



Photo aérienne provenant de la salle de traditions de la Base Aéronavale de Lann-Bihoué

Il faut également signaler la construction d'une vingtaine de kilomètres de chemins de roulement d'une largeur de 12 à 14 mètres, de quelques 75 hangars dont 54 de grande taille, d'abris bétonnés destinés à abriter les installations vitales et les postes de commandement, de bunkers, d'enceintes bétonnées abritant les installations de DCA et des dépôts de munitions.

Pour loger ce nombreux personnel qui doit vivre sur la base, plus d'une centaine de baraques, pratiquement toutes en bois et de même modèle, est bâtie ainsi que quelques constructions plus importantes, en bois également, servant de carré ou de réfectoire.

L'année 1941 s'écoule sans que Kerlin Bastard participe vraiment à la guerre mais voit l'installation du groupe aérien III KG 40, composé de un ou deux Staffeln (escadrille) et équipé de bimoteurs Heinkel He 111 dans le secteur de Kerembars.

De même, au mois de mars, le commandement de la Luftflotte 3 basée à Lorient devient responsable du Fliegerführer Atlantik (FA) qui a pour missions la reconnaissance très large (13°15' ouest), effectué e par des « F 200 Kurier », au profit et en liaison avec les « U Boote » et l'attaque des navires alliés à l'aide de He 111.

A partir de mai 1942 les Staffeln n° 13, 14, 15, et 16, du VKG40, équipés du Ju 88 C-6 et du Bü 131 (Bücker) constituent un nouveau groupe qui opère à partir de Kerlin Bastard.

Le 5 août de la même année le groupe II ZGI armé de chasseurs lourds Messerschmitt Bf 110 G2 quitte le front méditerranéen et s'installe à Lorient. Une partie de ces appareils opère à partir de Lanvéoc Poulmic.

Le 23 septembre 1943 Kerlin Bastard est sérieusement bombardé par quelque 60 appareils américains et alliés et, les raids s'intensifiant, l'activité de la base décroît sensiblement à partir de 1944. Les Staffeln du VKG40 sont regroupés au sein du I ZG I qui met en œuvre des Ju 88, Bü 131 (prévu pour le PA « Graffzeppelin ») et des FI pour des missions d'entraînement et de liaison.

A noter que pendant toute cette période la base accueille et assure le soutien logistique de tous types d'appareils (planeurs, Ju 52, chasseurs Me109 et He177).



Photo de la salle de traditions de la Base Aéronavale de Lann-Bihoué

Dès le 7 juin 1944, (lendemain du débarquement des alliés en Normandie) le bombardements sont pratiquement quotidiens et, début août, la Luftwaffe, consciente de la supériorité alliée, décide d'évacuer ses bases menacées de l'Ouest. Kerlin Bastard se vide de ses avions et les Allemands détruisent les pistes, les hangars et quelques appareils inaptes au vol.

Kerlin Bastard a vécu !!!

(à suivre ...)

Daniel Flahaut, membre 2A

Le musée du mois

Aérodrome de Nervesa Della Bataglia (Italie)

Il ne s'agit pas d'un musée mais d'un lieu qui contient de nombreuses pièces qui pourraient bien en constituer un ! L'aérodrome de Nervesa Della Battaglia abrite la collection de Giancarlo Zanardo Jonathan, plusieurs appareils en état de vol avec un authentique hangar Bessonneau remonté sur le site.

Localisation : Via Fra' Giocondo, NERVESA della BATTAGLIA – TREVISO

Coordonnées géographiques : 45° - 50' - 38" NORD / 12° - 11' - 63" EST

Piste en herbe de 1.000 ml x 30 ml



(photos extraites du site Internet http://www.gajnervesa.it/jonathan_collection.html)



(Coll Davide Olivati)

<http://www.airplane-pictures.net/photo/217315/d-esys-airport-overview-airport-overview-apron/>



Remerciements : Davide Olivati et Giancarlo Zanardo Jonathan

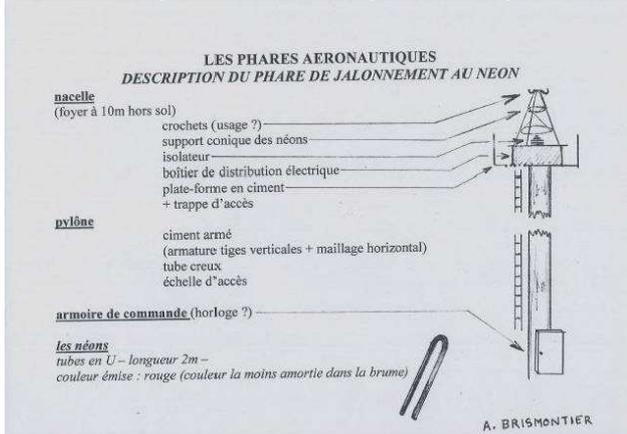
**Rapport d'activités pour
décembre 2012**

Erratum magazine décembre 2012

La légende de la photo de couverture indique un "Simoun" alors qu'il s'agit en fait d'un Caudron Goéland que l'on mentionne pourtant bien en page 11

Identification document

Dans le magazine de décembre, le schéma publié dans l'article sur les phares aéronautiques n'était pas identifié.



L'auteur a pris contact avec nous. Il s'agit d'André Brismontier et il nous transmet d'autres informations : "J'en profite pour vous préciser que l'usage des crochets en haut du support conique s'est confirmé par la découverte de néons que j'ai pu examiner grâce à Louis Delalonde. La dimension et la section des tubes permet de dire que ces crochets servaient à fixer les néons par leur partie supérieure, les contacts électriques se trouvant au niveau des deux pointes du U tourné vers le bas, comme le montre mon schéma. Il nous reste à comprendre comment ces tubes étaient clippés sur la base et s'ils disposaient d'une protection extérieure car ils sont extrêmement fragiles."

1^{er} décembre

Une délégation Japonaise à Lesquin en 1941

Dans le cadre de ses recherches pour retracer l'histoire de cet aérodrome, Pierre Antoine Courouble nous transmet une série de photos sur une délégation d'officier Japonais venue sur Lille-Lesquin en 1941.



(Coll. Pierre-Antoine Courouble)

5 décembre

Complément de notre article sur les Phares

Envoi de Daniel Flahaut, membre 2A, extrait de l'illustration de 1939.



6 décembre

Melun-Villaroche 25 juin 2011



(Coll. François Besse)

Reportage photo sur le survol de ce terrain. En attente de mise à jour de notre atlas.

6 décembre

Commission Mémoire de l'aviation civile

Notre association été représenté par Jean-Michel Borde et Guilhem Labeeuw. Information sur l'état d'avancement de la numérisation de la Base Aérienne de Reims et du site Internet sur les hangars.

6 décembre

Découverte d'un nouveau phare

A Kolbsheim (dept 67) à 3 km N-N-O AD Entzheim.
Phare à éclats blanc électrique, 3 éclats blancs toutes les 6 s 2 groupés et 1 isolé. (Info JC Augst).
Coordonnées : 48°34'N 7°36'E



(Coll. Jean-Claude Augst)

10 décembre

Article sur notre association dans aerobuzz ...

<http://www.aerobuzz.fr/spip.php?article3074>

11 décembre

Fréquentation de notre site Internet

2700 visites sur la journée !!!!

21 décembre

Histoire des pilotes Portugais durant la 1ere GM



(Coll. Francis Bedei, membre 2A)

Nous l'avions évoqué dans notre précédent magazine, des informations inédites commencent à nous parvenir. Celles-ci feront l'objet d'un prochain article. Merci à l'ensemble de nos contributeurs et nos traducteurs.

21 décembre

Réunion de travail à Larmor Plage

Concerne le projet de livre sur la base navale de Lahn-Bihoué. Le groupe de travail se forme avec quelques nouveaux adhérents.

24 décembre

Les aérodromes autour de Valenciennes

Un autre groupe de travail se forme autour d'un projet de livre. Merci à Jean-Luc Charles, François Paquet et Benjamin Bourel pour cet investissement.



Trith Hurtebise : Cense de Hurtebise, lieu indéterminé sur Trith : voir Album de Croÿ
<http://www.stilages.info/les/7258/lepe/region/59/croy.htm>

29 décembre

Facebook et 2A

Nous sommes présents sur Facebook même si nous ne l'alimentons pas. A ce jour, déjà 467 amis !
Merci de votre fidélité.

31 décembre

Terminons l'année sur une belle image



Reproduction 3D du hangar de Creil. Merci à Jean Philippe Ferand, Etienne Pacuszka et Robert Collin.

Une association

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

Hangar Aéro Collection (H.A.C)



Association qui a pour objet la préservation d'un hangar ancien Allemand de la 2ème guerre mondiale situé sur la base IGN de Creil afin de l'implanter sur l'aérodrome de Troyes-Barbercy.

Egalement:

- hébergement d'avions anciens, de collection, reproductions ou assimilés
- préservation d'objets et accessoires aéronautiques présentant un intérêt historique,
- remise en état et maintien de fonctionnement pour certains de ces objets et accessoires,
- collecte d'objets, de documents, de témoignages et ouvrages sur le patrimoine aéronautique et l'histoire de l'aviation.

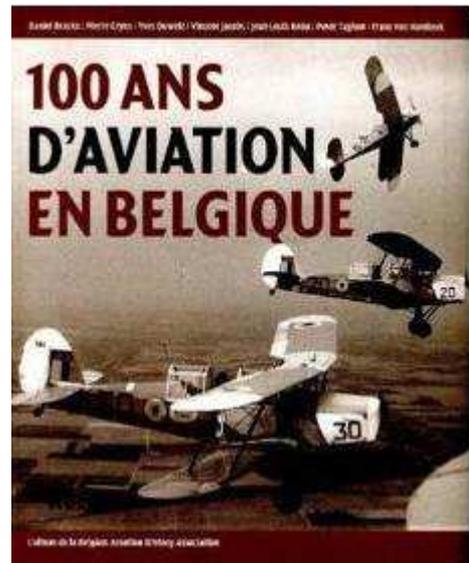
Contact Robert Collin robert.collin@neuf.fr

Association membre 2A

DVD / Livres / Revues

100 ans d'aviation en Belgique

Ouvrage collectif



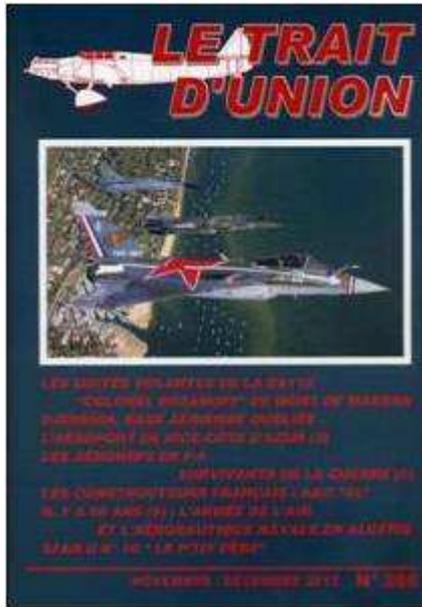
Avec plus de 400 photo, l'épopée passionnante de l'histoire de l'aviation en Belgique. Un ouvrage collectif écrit par Daniel Brackx, Pierre Cryns, Yves Duwelz, Vincent Jacobs, Jean-Louis Roba, Peter Taghon, Frans Van Humbeek.

Pour toute commande, nous contacter :

news@anciens-aerodromes.com

Le Trait d'Union

N°266 nov / dec 2012



Journal de la Branche Française d'Air Britain. Dans lequel vous retrouverez des articles de Patrick Vinot-Préfontaine et Jean-Luc Charles, membres 2A

Pour toute commande, nous contacter :

news@anciens-aerodromes.com

LIMOUSINS du CIEL

Jacques CHEYMOL – Alain FRADET



Cet ouvrage édité par le Conservatoire Aéronautique Limousin est le fruit des recherches de Jacques CHEYMOL et d'Alain FRADET aidés par plusieurs membres du Conservatoire dont son Conservateur Jacques TAURISSON. D'autres membres ont participé à la saisie des textes et à leur correction, ce qui en fait une oeuvre commune.

Le CAL poursuit ainsi son action de préservation de la mémoire de l'aviation en Limousin qui est son but premier.

Les personnes présentées sont celles pour lesquelles nos recherches étaient suffisamment avancées. Pour d'autres Limousins du Ciel, nous poursuivons nos investigations qui donneront lieu à un deuxième volume.

Contact : Fernande BONNEMAIN
fernande.bonnemain@orange.fr



Liens web à consulter

- Histoire de l'aéronautique dans le Cher

<http://www.cg18.fr/dossier-pedagogique-aeronautique/article.php?laref=1>

- Nouveau site Internet des Ailes Historiques du Rhin

<http://www.aileshistoriquesdurhin.fr>

- Article sur le site **Pilotermag**, sur notre magazine ! Merci Monsieur François Besse !

http://www.pilotermag.com/Pilotermag/Le_Blog/Entrees/2012/12/6_SAUVEGARDE_MEMORIELLE.html

- Histoire d'aviateurs

<http://aviateurs.e-monsite.com/pages/1946-et-annees-suivantes/1946-et-annees-suivantes.html>

- Site dédié à l'aviation de collection Française

<http://foxalphazoulou.overblog.com/>

- Article sur notre association sur **infos.aero**

<http://www.infos.aero/anciens-aerodromes>

- Les amis des groupes lourds et du groupe Lorraine

<http://halifax346et347.canalblog.com/archives/2012/12/13/25903244.html>

- Le serveur patrimoine "mémoire de l'aviation civile" réalisé par la DGAC est maintenant accessible :

<http://patrimoine-memoire.aviation-civile.gouv.fr/>

- Calendrier des meetings 2013 sur l'Echarpe Blanche :

<http://www.lecharpeblanche.fr/calendrier-des-meetings-2013/>

- Mise à jour du site Meetings Aériens. La fête aérienne de Nice 29 mars 1931.

<http://meetingaeriens.blog4ever.com>

Agenda

Réunions - 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^{ème} jeudi des mois impairs à partir de 18h30 au Restaurant "Le Relaix", rue du Faubourg d'Arras à Lille ou route d'Arras à Faches Thumesnil (suivant le trottoir).
Prochaine réunion le 17 janvier.

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, 10ème Métro gare de l'est.
Prochaine réunion le

Participations 2A pour des expos et meetings

4 et 5 mai 2013, 11ème édition de « 20000 lieux dans les airs » Aérodrome d'Amiens-Glisy.
Comme l'an dernier, notre association y sera présente avec un stand.

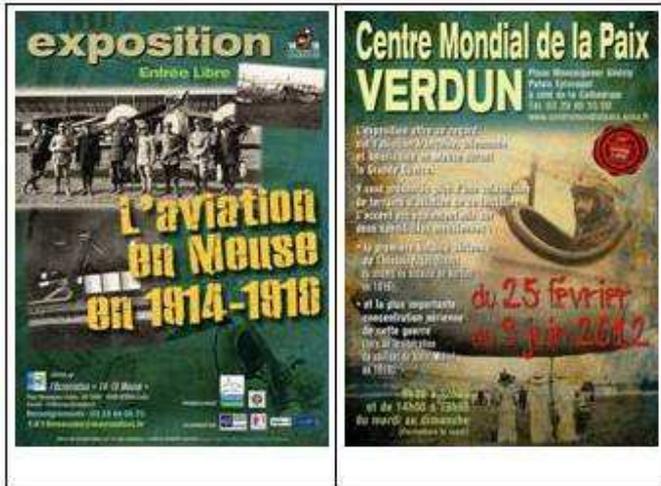
22 septembre 2013

Exposition Cercle d'Histoire et Modélisme du Hainaut-Cambresis (membre 2A)

Salle Maréchal à Cambrai, ancienne gare annexe, quartier Victor Hugo.

Autres événements

Du 25 février au 3 juin 2012 s'est tenue à Verdun, au centre mondial de la Paix, une exposition sur « L'aviation en Meuse 1914/1918, organisée par l'association « 14-18 Meuse » téléphone 03 29 86 00 70 J.M. Piquart (membre 2A).



L'exposition étant itinérante, d'autres lieux et dates sont prévus pour 2013.

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 :

- Atlas département du Nord, page Tourmignies

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=3785>

- Liste département de la Charente

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=527>

- Retrouvez nos vœux et vos vœux sur notre page d'accueil.

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

Adhésions récentes

Gilles Rosenberger, région Picardie

Liste des membres en ligne sur notre site. Page privée, codes d'accès ... à demander si vous l'avez oublié !

Chaque membre à jour de sa cotisation dispose d'un identifiant perso. Celui-ci vous permet d'accéder aux pages individuelles.

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

Des hommes, leurs machines et leurs terrains

C'est sur une idée originale d'un de nos membres que cette rubrique est créée. Nous y parlerons comme l'indique le titre des hommes de nos terrains d'aviations. Cette rubrique est ouverte à tous nos « personnages » que nous trouvons méritant, dans le sens aéronautique du terme, mais à la condition que l'on puisse le ou les raccrocher à un aérodrome.

Aérodrome de Lille-Ronchin – Premier utilisateur – Fernand Scrive

Jean Luc Charles, membre 2A

Nous sommes au début du 20^{ème} Siècle. Un industriel lillois du textile Fernand Scrive scrute la presse afin d'y trouver des idées qui lui permettront de voler à bas coût et par là même d'utiliser ses fabrications.

Un recueil de tous ces entrefilets d'articles nous est parvenu. Il y puise sont inspiration. Avant de se lancer dans cette aventure il pense à réaliser des maquettes de son invention dite « Sport de Planement ». Nous somme à ce moment là en 1905. Il lance de la toiture de son usine lilloise cet embryon d'avion à échelle réduite qui a pourtant 2 mètres d'envergure.

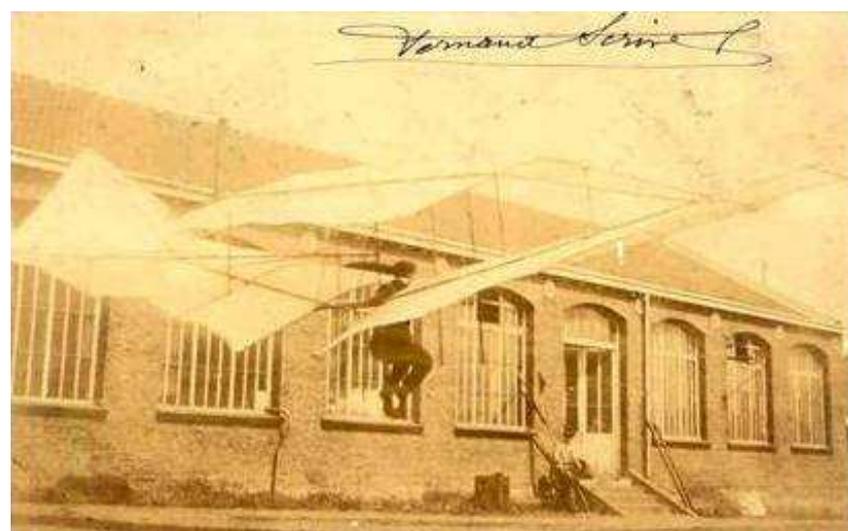
Ces débuts prometteurs aboutiront le 1^{er} septembre 1907 à la création de la « Société » Nord-Aviation. Celle-ci sera affiliée environ un an plus tard à la nouvelle Société d'encouragement à l'aviation basée à Juvisy.

Les premiers vols humains sur cette nouvelle formule, que l'on appellerait aujourd'hui « planeur », se feront dans la cour de son usine puis sur un terrain à Wasquehal. Très vite notre équipe prendra ses quartiers sur le terrain de Ronchin-lez-Lille*. A noter que ce terrain, limitrophe du champ de manœuvre du 43^{ème} Régiment d'Infanterie et destiné à recevoir des engins volants, se trouvait en lisière sud-est de l'enceinte fortifiée de la ville de Lille.



Fernand Scrive s'entraînant à lancer cette maquette.

Collection : ONERA-Centre de Lille / Gourlet-Scrive - DR

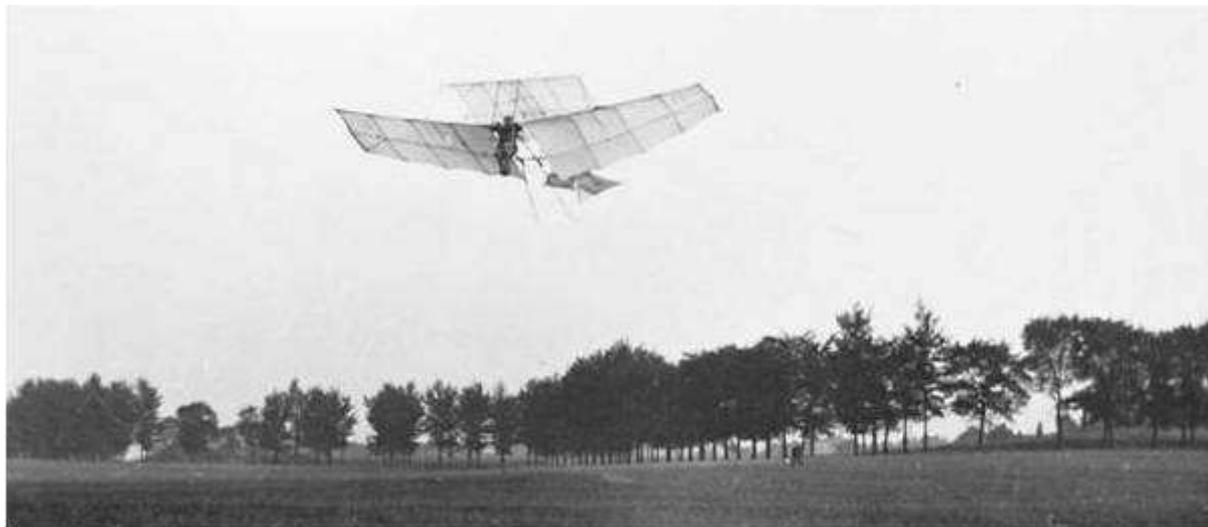


Fernand Scrive, l'inventeur de cette formule originale travaillera sans relâche pour promouvoir son Sport de Planement. Il sera le Président de cette société jusqu'en début de 1912. Pour des raisons de santé il cèdera la présidence au Comte Alfred de Montigny.

Premier type d'entraînement en réel cette fois et dans la cour de la fabrique.

Collection : La Mémoire de Ronchin - DR

L'aventure de cette société, de ses machines et des exploits de ses membres a été développé dans un recueil édité par l'Association Culturelle et Historique de Faches Thumesnil. Ce document de 28 pages est en ligne à cette adresse : http://achft.ville-fachesthumesnil.org/bull_83_04.php



Joli vol de Fernand Scrive sur le terrain de Ronchin-lez-Lille.

Collection : ONERA-Centre de Lille / Gourlet-Scrive - DR



Admirez l'allure de Fernand Scrive. L'insigne sur la casquette est celui du Nord-Aviation.

C'est pendant la guerre 14-18 que ce créateur, inventeur, visionnaire pour son temps et sa région, trouvera la mort le 26 avril 1917 lors d'un bombardement ennemi. C'est son épouse Marguerite Vigin qui reprendra courageusement la charge de l'entreprise familiale de textile.

Collection : Gourlet-Scrive – DR - Extrait des Echos Sportif de décembre 1911



*L'emblème du Nord Aviation.
Dessin original de la main de Fernand Scrive*

* Notre collègue Matthieu, membre de 2A nous a envoyé un fichier très précieux, copie d'un article de l'Aéro en 1912. C'est une liste de terrains d'aviation en activité ou en construction en France en fin 1912. On y spécifie bien qu'en 1912 les noms des délégués pour le terrain de Ronchin-lez-Lille étaient De Montigny et Mahieu. Qu'il y avait au moins un hangar sur ce terrain et que ce terrain était sous la juridiction du 1^{er} Corps d'Armée.

A suivre ...

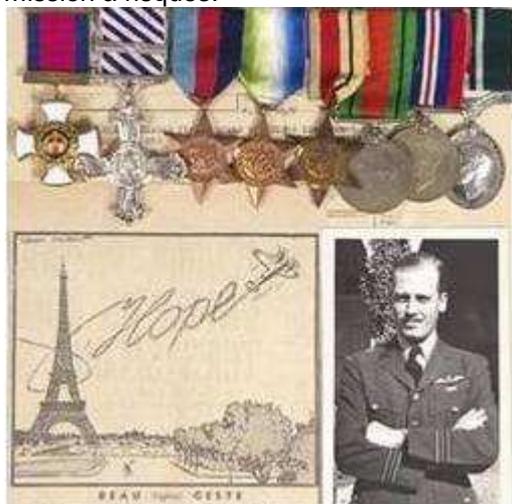
Fait d'armes

**Histoire de l'audacieux survol de Paris
le 12 juin 1942 par un avion de la RAF**



Ken GATWARD effectua l'un des plus audacieux raids de la Deuxième Guerre mondiale. Informé par un agent français du SOE, répondant au nom de Pierre de Vomécourt, Benjamin Cockburn, autre agent du SOE (quatre missions en France) fit parvenir à Londres, au printemps 1942, l'information selon laquelle un défilé militaire allemand descendait les Champs-Élysées, chaque jour entre 12h15 et 12h45.

L'Air Ministry décida de perturber cette cérémonie par un survol d'un avion de la RAF. Cette mission incombait au Fighter Command mais l'autonomie des Spitfire était un peu juste en 1942. Un avion sortait du lot, c'était le Bristol Beaufighter mais sa mission était la chasse de nuit et comme ces appareils étaient équipés de matériels de guerre électronique classés « Top Secret », il n'était pas possible de prendre le risque de les voir se faire descendre au-dessus du territoire ennemi. Il fut donc décidé que ce serait un Beaufighter du Coastal Command qui effectuerait la mission. Le commandant en chef du Coastal Command, l' Air Chief Marshall Sir Philip Joubert de la Ferté (un probable descendant d'Huguenot), contacta le F/L (capitaine) Ken Gatward et lui demanda s'il était volontaire pour une mission à risques.



Gatward était réputé pour sa dextérité lors des missions à très très basse altitude. Ce dernier accepta sans connaître la mission et demanda à son navigateur attiré, le sergent George Fern qui accepta également les yeux fermés. Ils appartenaient tous les deux au Sqn 236 basé à Wattisham, Suffolk.

La mission consistait à voler à basse altitude depuis le sud de l'Angleterre, mitrailler le défilé militaire sur les Champs-Élysées et si possible ouvrir le feu sur l'Hôtel de la Marine, place de la Concorde et rentrer par le même chemin au Royaume-Uni.



Les conditions d'exécution de la mission dépendaient de la MTO et par trois fois, dès le début du mois de juin 1942, le vol dut faire demi-tour (en effet, il fallait bénéficier d'une couverture nuageuse pour traverser la Manche mais d'un temps clair au-dessus de l'objectif. Avant la quatrième tentative, l'équipage eu l'idée de se procurer une bannière tricolore qu'il sépara en deux parties. Les deux parties furent lestées par des poids afin de les larguer sur les objectifs.

Le 12 juin 1942, la MTO correspondant aux impératifs de réussite requis, Le Bristol « Beaufighter » Mk1C, codé T4800 et immatriculé ND-C décolla de la base de Thorney Island (sud de l'Angleterre) à 11h29 et se posa sur la base de Northolt (banlieue de Londres) à 13h53 où l'ACM Joubert de la Ferté attendait l'équipage en bout de taxiway dans sa voiture noire afin de recevoir personnellement le compte-rendu de la mission.

Gatward et Fern décollèrent de Thorney Island sous une pluie battante. La pluie s'arrêta de tomber à la verticale des côtes françaises et le soleil brilla à partir de Rouen. Le vol s'effectua à une hauteur de moins de 100 pieds ? mais un stupide corbeau percuta l'entrée d'air du radiateur d'huile du Beaufighter et la température de cette dernière augmenta sérieusement.

Arrivés en vue de la Tour Eiffel, Gatward l'enroula par le Sud et cabrant en virant à gauche, il remonta les Champs-Élysées à 12h27.

« Je me souviendrai toujours de l'étonnement de la foule dans les rues de Paris en apercevant notre avion volant à la hauteur des toits. Malheureusement, le renseignement quant à l'heure de la parade semblait erroné et nous sommes arrivés un peu en avance », écrivit Gatward.

Cependant, Fern réussit à lancer la bannière lestée à la verticale de l'Arc de Triomphe. Lors de la première prise d'axe, le pilote avait repéré l'Hôtel de la Marine, qui abritait l'état-major de la Kriegsmarine et des bureaux de la Gestapo. Faisant demi-tour par le sud de la Seine, l'avion cabra face à la Place



de la Concorde et mitrilla la façade de l'Hôtel de la Marine au canon de 20mm. La rafale terrifia les sentinelles SS, au grand plaisir de Gatward qui les vit déguerpir pour sauver leurs vies. Fern, le calme ancien instituteur, de Forest of Dean, avec un large sourire, lança la seconde partie de la bannière au milieu de tirs de balles traçantes ennemies.

L'avion prit immédiatement le cap retour vers l'Angleterre, toujours à très basse altitude afin d'éviter, comme à l'aller, la Flak allemande, réputée adroite.

La « dépouille » du corbeau s'étant probablement détachée de l'entrée d'air du radiateur d'huile, la température des moteurs et de l'intérieur du cockpit commença à décroître. Pendant les attaques, Fern avait eu le temps de prendre de précieuses photos dont une du Grand Palais où on pouvait lire un panneau réclame de la « Vie Nouvelle ».

Comme prévu, l'avion se posa normalement à RAF Northolt. Des renseignements ultérieurs apprirent aux Alliés que les troupes allemandes étaient rassemblées pour le défilé de midi sur les Champs-Élysées dans une rue adjacente mais que ce dernier avait été annulé à cause de la confusion occasionnée par l'attaque aérienne.

Le F/L Gatward reçut la DFC pour cet exploit, quant au sergent Fern, il fut cité puis reçut la DFM.

Alfred Kitchener Gatward est né en 1914 dans l'appartement au-dessus du poste de police de Hornsey, à Londres où son père était inspecteur de police en chef. Après avoir fait ses études au Saint-Georges College de Palmers Green, il devint reporter dans le journal local puis entra dans une fabrique de papiers peints. Il s'engagea en 1937 dans la RAF Volunteer Reserves.

Sergent pilote à l'ouverture des hostilités, il devint officier en 1940 et vola sur Blenheim au sein du Sqn 53 où il effectua de nombreux raids à basse altitude. En 1941, il passa sur Beaufighter avec le Sqn 236. Après le raid sur Paris, il devint le secrétaire particulier du Lt-Gen Mason MacFarlane, gouverneur de Gibraltar.

En juin 1943, Gatward redevint opérationnel comme commandant d'escadrille au sein du Sqn 404 (RCAF) opérant depuis le terrain de Wick. A la suite de la disparition du commandant d'unité, Gatward devint le commandant de cet escadron, volant sur Beaufighter Mk 10. Au cours de son commandement, il orchestra et prit la tête d'un raid de 24 Beaufighter où l'escadron détruisit, dans les eaux norvégiennes, quatre chasseurs de mines et un destroyer ennemis. A la fin de la guerre, le Wing Commander (Lieutenant-colonel) Gatward était à la tête du 157 Wing, stationné sur le terrain de Hawklinge près de Douvres. Gatward perdit, lors de la guerre, ses deux frères, Frederick et Douglas.

En 1946, il devint officier de liaison auprès de l'armée de l'air américaine en Allemagne. En 1955, le Group Captain (colonel) Gatward prit le commandement de la base de RAF Odiham (sud-ouest de Londres) puis servit au Supreme Headquarters Allied Powers Europe (SHAPE) à Rocquencourt près de Versailles.

Il termina sa carrière de trente années au sein de la RAF à l'Air Cadet Headquarters à White Waltham (ouest de Londres). Aujourd'hui, ce terrain est le plus grand aéro-club du Royaume, ancienne base de la RAF jusqu'en 1982, le Prince Philip, duc d'Edimbourg, y a appris à piloter sur Chipmunk.

Ce fut également le terrain des sociétés De Havilland et Fairey.

Le 24 juin 1989, le grand hangar Fairey servit à l'organisation d'une gigantesque 'Rave Party' avec plus de 11 000 participants ce qui fit nommer le terrain par le journal « Sun », l'Ecstasy Airport.

Depuis chaque année au mois d'août, est organisé un grand rassemblement des moyens de transport anciens. Le terrain sert également de décor pour des tournages de films aéronautiques d'époque.

Alfred Kitchener (« Ken ») Gatward est décédé à Colchester le 19 novembre 1998. Ses souvenirs personnels ont été dispersés lors d'une vente aux enchères organisées par ses héritiers en novembre 2012. Le sergent Fern devint officier et termina la guerre comme « Station Navigator Officer » de la base de North Coates en 1944.

Cet exploit, resté confidentiel, a participé à donner de l'espoir aux Français écrasés par l'envahisseur et ce en attendant le Débarquement de 1944 et la Libération tant espérée.

Pierre-Alain Antoine, membre 2A

Retour sur un événement

14 janvier 2008 Visite de JUVINCOURT

Comment naît une association ? Par la publication d'un simple article dans le JO de la République ? Suite à une assemblée générale fondatrice ? Oui, ces premiers pas administratifs sont incontournable mais vous avez toujours des événements bien plus profondément ancrés dans la mémoire des "premiers membres". Président-Fondateur de l'association Anciens Aérodroemes depuis les débuts, je vous propose en quelques lignes de remonter aux sources ... un certain 14 janvier 2008 !

Juvin-court-Et-Damary est une commune du département de l'Aisne au bord de la départementale qui relie Laon à Reims. Nombre de voyageurs qui passent près de ce lieu ignorent certainement à quoi devaient servir les quelques abris de béton visibles en bord de route. Datent-ils de la Première Guerre mondiale ou de la Seconde ? Lorsque l'on survole le site en avion, à quoi se rapportent ces pistes et ces ouvrages ?



*(Coll. Jean-Luc van Campenhout,
Royal Patagonian Squadron, membre 2A)*



*(Coll. Jean-Luc van Campenhout,
Royal Patagonian Squadron, membre 2A)*

Le site est très riche en histoire : passage de plusieurs invasions, mais c'est aussi celui d'un ancien aérodrome qui vit se succéder des escadrilles françaises, anglaises et également allemandes. Se sont ces derniers qui aménagèrent dans les bois de nombreux abris et pistes bétonnées dans le courant la Seconde Guerre mondiale.

C'est de cette base aérienne que débuta la première mission opérationnelle d'un avion à réaction en juillet 1944 visant à photographier la flotte Alliée au large des plages Normandes. Plusieurs escadrilles y furent déployées comme "Einsatzkommando Shenk" avec ses Me 262 A2a du 22.08.1944 au 28.08.1944 et des Me 262 A de la KG 51 "Edelweiss" I Gruppe le 27 et le 28 août 1944. Ce fut également pour ces appareils à réaction les premières tentatives opérationnelles d'utilisation en tant que bombardier. Ces Me 262 furent utilisés en opération contre l'avance alliée près de la Seine, au Nord-Ouest de Paris et contre Melun. Après la Libération, c'est aussi sur ce terrain que plusieurs centaines de prisonniers libérés de nationalité australienne "touchèrent" la terre de France avant de repartir vers l'Angleterre, ultime étape avant de regagner leur pays.

Ce lieu est également un lieu de mémoire pour notre association car il fut, en 2008, l'occasion d'une première réunion de travail, notre première rencontre associative. Retour sur l'événement ...

En 2006-2007, dans le cadre de mes recherches sur les sites V1 de Picardie, j'avais amorcé avec Jean-Luc Van Campenhout les débuts d'une longue collaboration. Recherches en centre d'archives couplées avec des explorations sur sites et surtout planification de survols pour prise de photos aériennes. Nous avons eu à cette occasion beaucoup de pensées pour ces jeunes pilotes qui tentaient de repérer des objectifs au sol afin de les prendre pour cible. Dans le cadre de ces survols, comme nous avons repéré bon nombre de terrains d'aviation, l'idée de débiter une recherche sur ces lieux a vite germé avec ouverture d'un site Internet afin de faire partager nos découvertes.

Contacts avec des auteurs, fréquentation des forums, échanges d'informations ... très vite l'activité de recherche a pris de l'ampleur grâce à Internet. Nous avons rapidement inscrit dans la liste des sites à visiter, celui de Juvincourt et une première visite fut planifiée en janvier 2008, journée d'exploration que nous avons "ouvert" à d'autres passionnés sollicités via des forums sur l'histoire de l'aviation. C'est ainsi que nous nous sommes retrouvés près d'une douzaine de visiteurs-explorateurs, sans aucun contact antérieur. Seule la passion était commune ainsi que le partage de nos connaissances sur la période concernée.



(Coll. Jean-Michel Borde, membre 2A)

C'est ainsi que fut construit le **groupe de recherche sur les anciens aérodromes**, groupe qui allait s'étoffer au fil des mois pour présenter, aux cotés de l'ANORAA (Association Nationale des Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air) et de l'ANSORAA (Association Nationale des sous-Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air), un stand de 25m² à l'occasion de la commémoration du centenaire du premier vol des frères Caudron au Crotoy en mai 2009. Cet événement sera le second catalyseur de la création de l'**association Anciens Aérodromes**, le 3 octobre 2009 à Paris sur les conseil éclairé de Pierre Lauroua, de la commission mémoire de l'aviation civile. Intérêt pour la recherche historique et l'histoire de ces lieux de mémoire, travail d'équipe, respect mutuel et convivialité, telles sont quelques unes des valeurs de notre association.



(Coll. Jean-Michel Borde, membre 2A)

Oui, l'association Anciens Aérodromes a commencé son chemin sur les terres de Juvincourt en juin 2008 à l'occasion d'une rencontre de passionnés souhaitant partager leurs connaissances. Première rencontre physique pour des personnes qui ne se connaissaient que virtuellement par messagerie.

Quelques jours plus tard, nous étions tous plus riches en connaissances avec les histoires d'Erich Sommer, avec son Arado ... du séjour de "l'Einsatzkommando Shenk" avec ses Me 262 A2a ... et du F.O James Bathgate venu avec son Lysander, de sa lointaine New Zealand pour y rester *ad vitam æternam* ...

Laurent Bailleul



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 champ 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 2012-2013 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

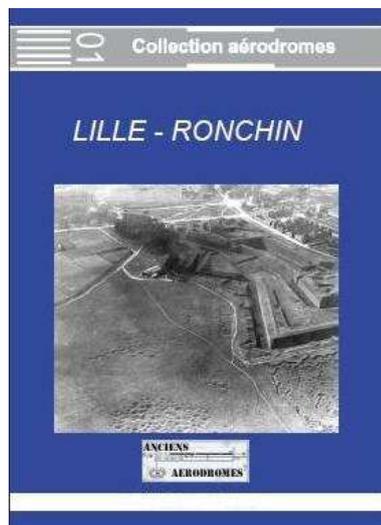
Magazine mensuel de l'association Anciens Aérodromes. Rédigé avec la participation de nos membres. Destiné aux membres de l'association mais également aux abonnés. Inscription possible sur notre liste d'envoi par simple demande. La régularité de cette publication et le contenu varie selon les contributions 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-Luc Charles, Jean-Claude Carpentier, Daniel Flahaut, Guilhem Labeeuw

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

Comité de rédaction 2A – janvier 2013

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

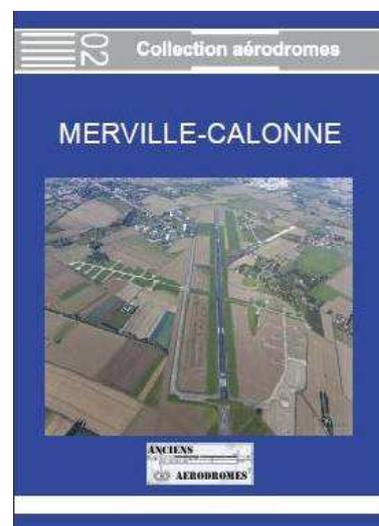
Prix de vente **5€** (frais de port **2.50euro**)

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

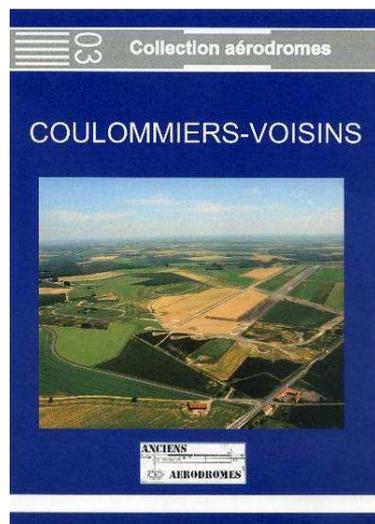
Prix de vente **8€** (frais de port **2.50euro**)



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