

LE MAGAZINE 2A
Lettre de liaison
n° 43 – novembre 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

Depuis la création de notre association, octobre est devenu le mois de notre Assemblée Générale. Nous avons pris coutume de la tenir à chaque fois dans une région différente afin de permettre à nos membres de se rencontrer plus facilement.

L'année 2013 n'aura pas dérogé à cette habitude avec une assemblée en Bourgogne, dans le village de Dornecy. Pour rompre avec le caractère très statuaire de ce type d'instances, nous avons choisi de les faire suivre d'un événement particulier et très convivial avec parfois une visite de site ou encore une conférence ou groupe de travail où chacun peut s'exprimer ...

Etant pour cette année présents en Bourgogne, nous nous devons de parcourir le site de Cravant, tout au moins pour la partie centre V, celle où devaient être montés les Leo 45. Cette découverte a été permise grâce à l'aide de nos collègues de l'association Aviatroglo qui nous avaient au préalable montré un phare aérien encore parfaitement conservé à Mailly-le-Château.

Nous allons maintenant réfléchir à l'organisation de la prochaine AG pour 2014 ... promis, nous ne décevrons pas nos membres et nos invités !
La date sera bientôt fixée !

Laurent Bailleul

SOMMAIRE



- 1** Edito
- 2** **L'infrastructure du mois**
Spécial infrastructures 14/18, Les hangars « Bessonneau » – *Guilhem Labeeuw*
- 4** **Des terrains, des avions et des hommes**
La troisième dimension (partie 2) – *Jean-Claude Carpentier*
- 8** **2014-2018 Commémorations de la Première Guerre mondiale**
Romorantin 1917-1918 (suite) - *Jean-Claude Carpentier et Didier Dubant*
- 12** **Le musée du mois**
Museo Aeronautica Del Peru
LIMA (Pérou) – *Patrick Vinot-Préfontaine*
- 15** **Rapport d'activité** – Octobre 2013
- 17** **DVD/Livres/revues**
- 14** **Sites Internet à découvrir - Adhésions**

Crédit photo page de couverture

Résultat du passage d'une tornade sur Istres en mars 1940. Au premier plan le Bloch 200 n°175 "2".
A noter que tous les avions sont démunis de moteurs. Révision ou désarmement ?
Collection : Anciens-Aérodromes / M-F Repillet - DR"

L'infrastructure du mois

Spécial infrastructures 14/18 – Les hangars « Bessonneau »

Guilhem Labeeuw (membre 2A)

En ce début de novembre, alors que les cérémonies du centenaire de la Grande Guerre viennent tout juste d'être lancées, la rubrique infrastructure profite de cette actualité pour revenir sur le plus emblématique des hangars de campagne, le « Bessonneau », ou plus exactement **LES** « Bessonneau », en reproduisant in extenso un article écrit en juin dernier pour le Cercle d'Histoire Bailleulois.

C'est aussi l'occasion d'annoncer le travail d'expositions thématiques sur la Grande Guerre qui va mobiliser fortement l'association durant ces prochains mois. Dans le domaine de l'infrastructure de 14-18, des panneaux viendront présenter les différentes typologies de bâtiments : baraques Adrian, tentes, postes de secours, hangars de campagne et hangars sur les terrains de l'arrière ...

Ainsi, cette exposition permettra au grand public de mieux comprendre le rôle de ces installations largement représentées sur les cartes postales.

Nous remercions par avance tous ceux qui pourraient nous aider dans cette tâche, en nous communiquant des informations, témoignages ou en nous autorisant à reproduire des documents figurés (carte postale, gravure, dessin, photographie ou plan). Alors n'hésitez pas à contacter les référents (Thierry Géhan et Guilhem Labeeuw) via l'adresse mail news@anciens-aerodromes.com.

Reproduction de l'article écrit pour le Cercle d'Histoire Bailleulois (voir rubrique Livres)

Histoire sommaire des hangars « Bessonneau »

Les établissements Bessonneau

Ancrés dans l'imaginaire populaire, les hangars « Bessonneau » sont vite devenus au début du siècle l'archétype du hangar pour avion, élément indispensable de tout champ d'aviation au côté des baraques Adrian. Qui n'a par ailleurs jamais aperçu leur silhouette sur une carte postale ou sur un dessin de Marcel Jeanjean ?



Photo d'un diorama de Bessonneau (diorama présenté au Musée de l'Air et de l'Espace)

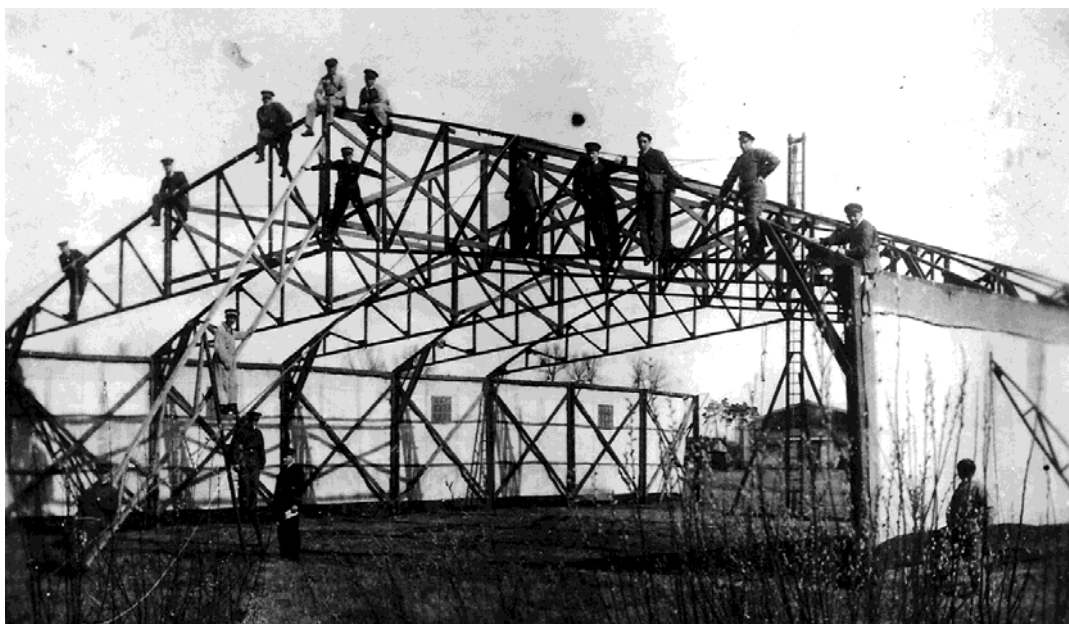
Leur histoire commence en 1910 au détour de la première course Angers-Saumur pour laquelle René Gasnier, fondateur de l'aéroclub d'Avrillé, avait sollicité le concours des établissements Bessonneau, Société anonyme des Filatures, Corderies et Tissages d'Angers fondée le 17 décembre 1901, pour installer de grandes tentes en toiles destinées à protéger les avions. Julien Bessonneau fils, né en 1880, en est progressivement devenu le principal actionnaire et administrateur après avoir racheté de nombreuses entreprises angevines de textile. En 1912, la fourniture de tentes par les établissements Bessonneau pour le circuit de l'Anjou, circuit de 150 km dans le triangle Angers-Saumur-Cholet, est citée par le magazine L'Illustration qui permet à l'entreprise de se faire connaître plus largement. Avec la guerre de 1914, ce type de hangar démontable en bois et toile va connaître un développement sans précédent sur les terrains de campagne grâce à la commande militaire qui s'organise en créant des compagnies de monteuses de hangars. Avec plus de 1000 exemplaires construits, les hangars Bessonneau vont faire tourner les usines des établissements Bessonneau, en particulier l'usine consacrée aux tissages « Ecce Homo » à Angers.

Incontournables lors de la première guerre mondiale, ces structures légères vont néanmoins rapidement disparaître du paysage des aérodromes, en raison d'une gestion hasardeuse de l'entreprise et du développement des structures en béton ou métalliques plus adaptées aux dimensions grandissantes des avions. Il en resterait aujourd'hui moins d'une dizaine en France, démontés, modifiés ou réutilisés pour des destinations agricoles.

Les différents modèles de hangars « Bessonneau »

Hangar destiné à être facilement démontable (par exemple par une compagnie de 24 hommes en deux jours), sa structure est constituée d'une charpente en sapin recouverte d'une toile de chanvre enduite. Il existait différentes tailles de Bessonneau, les plus petits mesurant 20 m par 20m tandis que les plus grands atteignaient 20 ou 26 m par 28 m, ces derniers s'avérant les plus répandus. La charpente est composée de fermes triangulées en pièces de bois massifs reposant sur des poteaux en bois et retenus de chaque côté par des contreforts triangulés en forme de fuseau. Dans le sens de la longueur, de grandes pannes en bois elles-mêmes triangulées et des contreventements latéraux viennent rigidifier l'ensemble.

L'étanchéité des hangars était assurée grâce aux toiles de chanvre enduites dont l'entreprise Bessonneau avait fait sa spécialité. Munies de portières en toile en guise de porte, les hangars pouvaient être entièrement refermés, ne laissant que quelques ouvertures en toile transparente.



Hangar Bessonneau en cours de montage (Collection SHD)

Des terrains, des avions et des hommes

La troisième dimension (partie 2)

Par Jean-Claude Carpentier

1910 : LES AVIONS DE L'ARMEE

L'aéronautique civile et militaire devient un spectacle rentable et très couru avec de nombreuses fêtes aériennes sur des terrains d'aviation improvisés ; champs de manœuvres, polygones de tir, hippodromes ou simples prairies suffisamment vastes et plates aux abords des villes ou dans des petits villages où un passionné avait pouvoir de l'organiser. Ce sont les réglementations des instances concernées qui concentreront les exhibitions, fêtes aériennes et expériences aéronautiques sur des terrains spécialement aménagés pour les courses d'aéroplanes : les « Aérodroomes ». Pour la ville d'Orléans les pilotes civils et militaires évoluent aux Groues et à Cercottes où les terrains non clôturés ne sont que des « champs de manœuvres militaires » sur lesquels les autorités militaires ont un temps toléré les expériences aéronautiques des civils et adapté leurs propres exhibitions. En 1910 ces terrains ne correspondent plus aux exigences et réglementations en vigueur.



Les « GROUES » : FRANTZ sur SAVARY

TRACTATIONS ET MARCHANDAGES

De 1896 à 1907, la situation est confuse entre la ville et les autorités militaires où, de conventions en délibérations échelonnées et hasardeuses, on assiste à un véritable marchandage entre les édiles, le ministère de la guerre et Georges CLEMENCEAU lui-même. L'affaire démarre réellement quand le 28 décembre 1909 il est question de recevoir un régiment de cavalerie au V^oCA à Orléans (ou à Gien ...?) Là, il est réclamé à la ville une subvention de 800 000 Francs pour le casernement dudit régiment et un champ de manœuvres.

Une manœuvre, la ville ne va pas s'en priver. Elle annonce aux autorités militaires qu'elle souhaite récupérer SON terrain de l'île Arrault prétextant en plus que les convois militaires casernés au nord de la ville doivent la traverser pour accéder au terrain et que cela nuit à la circulation en ville et à la tranquillité des habitants.

Le ministère de la guerre n'y voit pas d'inconvénients si la ville d'Orléans met à la disposition de la garnison un espace suffisant et accessible pour recevoir les militaires présents et à venir.

La ville fera une demande aux domaines pour un futur champ de manœuvres englobant une zone à exproprier en vue d'y créer un « Champ d'Aviation ».

PROJETS

Cercottes : « la ferme du pendu » ainsi nommée du temps où les « fourches patibulaires » des « justices seigneuriales » trônaient au nord du village sur la « route de Paris ».

Ormes : « la ferme du bois Girard » là où Maurice FARMAN s'est posé dans son ville à ville « Buc-Chartres » « Chartres-Orléans ». Dans les années 20, nous en reparlerons suite à un atterrissage de Mr Pierre COT (ministre passionné d'aviation) à Saran pour envisager un grand terrain d'aviation à l'ouest d'Orléans. Ce projet aboutira un peu plus à l'ouest dans la Beauce dite « pouilleuse » à Boulay-les-Barres que l'on connaît aujourd'hui sous le nom de « BRICY »

Saran : la « ferme du grand Sarry » et les « Chimoutons » sont les quatre projets proposés par la ville d'Orléans au Ministère de la Guerre. Le Génie et le Général HIRSHAUER en poste à cet époque jugent « Chimoutons » idéalement placé et accessible par plusieurs voies qui ne traversent aucune agglomération et ne sont pas sur des « grands routes ».

Vales hésitations entre « Chimoutons » et « Grand Sarry » qui sera un des projets les plus abouti. Le prix des terrains en culture est le plus grand problème d'autant plus que la ville d'Orléans prévoit un terrain de plus de 100 ha ; comme pour « Port Aviation » 90 ha pour l'aviation et de 30 à 50 ha pour la cavalerie.

C'est le général HIRSCHAUER qui s'impatiente et décide que le terrain choisi est et sera les « Chimoutons » pour les raisons évoquées précédemment. Il classera le projet d'utilité publique, le sort en est jeté Saran, accueillera le terrain d'aviation d'Orléans.

A cause des prix des terrains situés au sud de l'emprise, plus fertiles que ceux situés au nord, la ville d'Orléans révisera ses ambitions à la baisse avec un terrain ramené à 90 ha : 50 pour l'aviation 40 pour le champ de manœuvres des cavaliers.

Monsieur Gabriel DEBACQ, maire de Saran, défendra âprement les intérêts de sa commune (voies publiques dans l'emprise) et de ses administrés. Les acquisitions se feront toutes à l'amiable, sans recours à l'expropriation, mais elles seront échelonnées de 1912 à 1928, interrompues pendant le premier conflit mondial.

Le département accorde une subvention puis demande un remboursement du dépassement ; discussions, conventions, tractations, promesses de vente, acquisitions financement avec toujours en toile de fond « l'Île Arrault » comme argument dans un des derniers chantages.

LES DIFFICULTES DE L'INSTALLATION

La ville d'Orléans imposera aux militaires la présence de l'aviation civile en application de la convention de 1912. L'état s'y refuse. Suite à de longues tractations où il est encore question pour l'armée de récupérer en plus du « champ d'aviation » de Saran le champ de manœuvres de « l'Île Arrault », la ville d'Orléans s'engage à laisser la jouissance gratuite du terrain, sans contre-partie aux militaires à la condition que ceux-ci établissent sur ce terrain une activité aéronautique durable. Comme l'état y trouve avantage, les deux parties éviteront une longue procédure. Mais comme le général SACONNEY classera l'aérodrome de Saran en 1920 « terrain d'atterrissage » c'est-à-dire « terrain de secours » l'armée se désengagera et ne respectant pas la condition définie, elle versera 100 000 Francs d'indemnité à la ville d'Orléans. Ce terrain a-t-il été créé trop tôt pour satisfaire la future armée de l'air ou trop tard pour compter parmi les terrains mythiques des pionniers de l'aviation ? Ce qui est certain, c'est que les habitudes ont la peau dure et que les pilotes qu'ils soient civils ou militaires ne connaissent à Orléans que « les Groues » ou « Cercottes » et préfèrent s'y poser plutôt que sur un terrain non aménagé, non clôturé, sans dépôt de carburant où il faut faire plusieurs kilomètres pour trouver un téléphone aux « Aydes », dans le faubourg Bannier. Seul le Génie y installera une station radio (centre d'écoute du « plateau de Saran » parfois nommé « plateau des Aydes ») qui restera en service jusqu'en 1919.

De 1914 à 1918 Orléans est une importante base arrière. Bien que ce soient « les Groues » et Cercottes » qui sont répertoriés comme terrains d'aviation d'Orléans, ceux-ci sont utilisés l'un comme camp de prisonniers Allemands, l'autre pour l'AS (Artillerie Spéciale) du commandant ESTIENNE (le père des chars). C'est malgré tout à Saran que les avions militaires pourront se poser pour des révisions, entretiens et réparations. Les demandes de billets de logement ne laissent aucun doute sur la destination des différents officiers hébergés sur place.



Le terrain de Saran est aménagé en 1920. Il est équipé de tous les accessoires et équipements qui en font un véritable aérodrome. Malgré tout, il est classé « terrain de secours » et rattaché à l'aéroport de « la ville neuve d'Orly ».

En bas : la rue passe debout, à droite (est) de bas en haut, l'ancienne route de Chartres, en haut à gauche (ouest) le cercle de localisation.

UN DIMANCHE A SARAN

Les soixante années d'activités aéronautiques de cet aérodrome seront toujours mouvementées, connaissant des fortunes diverses selon les tracés de l'Histoire. Son existence souvent contestée ne ternie pas son passé même si certains insistent sur « son rôle secondaire ». Y a-t-il des seconds rôles dans l'HISTOIRE ? Chacun de ces lieux qui ont été trop souvent le théâtre d'aventures humaines, parfois tragiques, mettant en cause soit des erreurs humaines soit des incidents mécaniques ont aussi été des lieux de fête qui rassemblaient des dizaines de milliers de personnes autour d'une passion commune : l'AVIATION.

Sur la ligne 1 du tramway d'Orléans, au terminus de Bel-Air, en haut du faubourg Bannier à Saran, le « Wattman* » déversait le dimanche quelques-uns des 68 000 orléanais curieux de voir les avions évoluer sur leur aérodrome.

**Nom donné au conducteur des tramways électriques. A Orléans, avant d'être électrifiés, « les trams » étaient hippomobiles. L'électrification des lignes a suscité diverses réactions négatives. Cependant au début du siècle dernier le tram d'Orléans transportait 5 millions de voyageurs par an.*

LES DIFFICULTES DE L'INNOVATION

Si les avions, les terrains et les hommes de l'aventure de l'aviation nous paraissent aujourd'hui évidents tant par la rapidité des progrès techniques que par le succès de leurs appareils et de leur implantations régionales, Voisin à Paris, Garros à Vincennes, Blériot et Farman à Etampes et Esnault Pelterie à Boulogne, il en est d'autres qui n'ont pas connu la réussite et la notoriété dans leur ville ou village, ni ailleurs non plus. Quant aux terrains, les villes n'ont pas toutes eut la chance d'héberger un pionnier avionneur et ensuite de se trouver sur le trajet des lignes nationales et internationales tracées arbitrairement, qu'elles soit civiles, militaires ou les deux. Des terrains, même anciens, lieux des premières expériences aéronautiques ont été abandonnés ; soit trop petits, trop près des villes, mal exposés ou ayant double activité comme les champs de manœuvres militaires, polygones de tirs ou hippodromes. Pour Orléans, et ce n'est pas un cas isolé, le terrain de Saran pourtant idéalement placé (proche de Paris, sur les routes du sud/ouest) ne sera pas retenu comme escale

indispensable ni par les militaires ni par les compagnies aériennes. Par contre il sera apprécié comme étant un terrain de secours et d'exercices adéquat pour les escadrilles militaires, les vols touristiques et les vols ponctuels interrompus soit par une panne, soit par une météo capricieuse ; et consolation pour la ville d'Orléans pour les meetings. C'est d'ailleurs la seule consolation pour cette ville qui cherche toujours désespérément à promouvoir SON aérodomme aujourd'hui à Saint-Denis de l'Hôtel pour lequel le département investira 4 100 000 de francs pour ce terrain d'aviation sportive qui ne recevra que des petits avions d'aéroclubs, et si l'aéroclub composé de membres efficaces et dynamiques propose des activités multiples, la tentative d'aéroport peine à trouver son avenir. Pourtant ce n'est pas à cause du manque d'intérêt des élus de la région Centre qui multiplient les projets : achat d'avions, diverses propositions d'héliport et, ou, d'hélistation. La ville cherche une solution compte tenu que l'aérotrain qui mettait Orléans à 25 mn de Paris n'a pas abouti, que le TGV l'a oublié et que la circulation routière la bouchonne et l'isole. Avec 8 passagers/jour en 1984 elle a bien tenté d'allécher des compagnies pour des lignes régulières entre « Orléans-le Bourget » très proche de Roissy ou directement « Orléans-Roissy », « Orléans-Orly » et accès à « l'héliport d'Issy les Moulineaux ». Ce ne sont pas les idées qui manquent.

ET L'ANCIEN AERODROME ?



La ville de SARAN, à droite (de la Loire) a tout à gagner dans cette décision régionale d'urbaniser « l'ancien aérodomme » qui depuis le 16 décembre 1968 aura fait couler beaucoup plus d'encre que pour sa création. Pensez qu'un Saranais de plus de quarante ans n'a jamais vu d'avions sur ce terrain, que tous les nouveaux arrivants depuis cette date dans cette commune n'ont toujours entendu parler que de « l'ancien aérodomme » !... Qui peut imaginer comment un jour des avions pouvaient survoler autant d'immeubles et pavillons ?...

La ville de SARAN ambitieuse, active et prospère, s'enrichit d'un quartier neuf et fonctionnel, laissant place à des zones aérées dites « coulée verte », « espaces publics » et « boulevards urbains ». Elle en profite pour réaménager en le rénovant son centre-ville, lui conservant son aspect de village rural qui fit son charme et l'attachement de ses habitants.



Fouilles sur le parking de la pharmacie
(Coll Chantal SARRADIN)

2014-2018

Commémorations de la Première Guerre mondiale

Nous présenterons sous cette rubrique des articles sur la Première Guerre mondiale et nos projets à venir durant ces quatre années de commémoration.

Suite à l'article paru le mois dernier dans cette rubrique, voici un ensemble de photos retrouvées sur Romorantin (sources en fin d'articles)

ROMORANTIN 1917-1918 (suite) Air Service Production n°2

Jean-Claude Carpentier et Didier Dubant

Comme à « Kelly Field », les *Squadrons* de construction Aero arrivent sur des terrains où tout est à construire.



Les terrains nus où va être construit le centre de production



Les ouvriers chinois au travail



Les bâtiments sortent de terre



Les gros travaux et des hommes qui rentrent des chantiers extérieurs



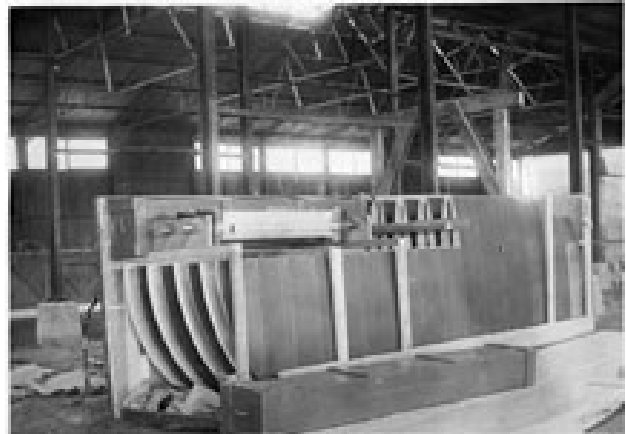
Les hommes terminent leurs baraques, à droite : la poste



L'arrivée des DH-4 par le train, à droite : les moteurs « Liberty »



Assemblage des avions



Les ailes



Test des altimètres



Produit fini



Major Robert J BATES, le Commandant

Si les "Sammies"* de l'AEF ont eu à défricher en Sologne les terrains du futur centre de production de l'Air Service, ils n'ont pas eu et pas vu de piquants autres que les poils et les dents des sangliers. Par contre, en cherchant un peu, ils ont du ramasser des girolles chères à « Raboliot ».

* « YANKS » de Yankee ou « SAMMY » qui vient de « Oncle Sam » ; les troupes de l'US Army et les marines préféraient « DOUGHBOY » même si ce nom leur vient de la frontière Mexicaine où, couverts de poussière, ils ressemblaient à « des bonnes pâtes roulés dans la farine ». Ce surnom ne les dérangeait pas et il est devenu indélébile, attaché aux soldats américains de l'AEF pour la WWI. Depuis on utilise surtout « G.I » (Government Issue). Les « Ray ban » sont G.I., le « Zippo » ne l'est pas.

Images vues sur :

<http://www.gievres.fr/patrimoine.php>

<http://pruniersensologne.chez.com/avia.htm>

<http://pruniersensologne.free.fr/gie.htm>

http://157.89.125.233:8080/LibraryServices/ImageDatabaseServlet?words=binder+walter&submit_button=Submit+request

Le musée du mois

MUSEO AERONÁUTICA DEL PERÚ LIMA (Pérou)

Patrick Vinot Préfontaine, membre TU/BFAB



NA-50A sur pylône (Coll. Patrick Vinot-Préfontaine)

Voici un musée aéronautique situé bien loin de chez nous ! Mais il faut reconnaître que les collections des musées d'Amérique Latine dans leur ensemble, sont pleins de trésors.

Un musée à double détente

Ce musée, fondé le 15 décembre 1959, s'est constitué progressivement à partir des années 60, dans l'enceinte de la Base Aerea Las Palmas incluant l'Institut d'Études Historiques Aéronautiques et Aérospatiales. Il a été inauguré dans son aspect actuel, le 23 juillet 1996, par le président Alberto Fujimori. Bien qu'il honore les pionniers péruviens de l'aviation, il faut reconnaître qu'il a une forte connotation militaire.

Sa première partie se compose de salles imposantes, dans un bâtiment semblable à une aérogare des années 30 (ex-Pavillon des Cadets de l'École des Officiers de la Force Aérienne), abritant des photos, modèles, documents, bustes, médailles, tous à la gloire des ailes péruviennes. Dans la cour d'honneur et le patio de ces bâtiments sont exposés une dizaine d'appareils militaires.

Derrière ces bâtiments, d'autres avions plus modernes sont stationnés, et d'autres sont stockés un peu plus loin, non accessibles.

Relevons tout de suite une particularité ! Dans l'esprit des militaires qui gèrent le site, il s'agit de deux collections. Comme la visite doit toujours être sollicitée bien à l'avance, il faut penser à présenter

deux demandes... et ce n'est pas tout : être autorisé à visiter n'inclut pas automatiquement le droit de photographier. Il faut le demander séparément, et pour chaque secteur ! Une fois ces quatre autorisations obtenues, il n'y a plus de problème, et l'on est accompagné tout au long de la visite par des élèves de l'École, qui s'entraînent ainsi à la pratique des langues étrangères.

Les collections

Au fil de son histoire, la Force Aérienne Péruvienne s'est procurée des avions et hélicoptères provenant de la plupart des pays dotés d'une industrie aéronautique, et le musée reflète cette diversité. Attardons-nous sur quelques belles pièces.

Dans la cour d'honneur, outre une réplique de Blériot XI, se trouvent deux avions qui sont les ultimes survivants de leur type : le chasseur North American NA-50A, et le bombardier d'assaut Douglas DB-8A-3P.

Un autre avion unique est exposé dans le patio : l'Ansaldo SVA.5 *Cusco* des années 20, largement restauré.



Ansaldo SVA.5 Cusco (Coll. Patrick Vinot-Prefontaine)

Une salle est dévolue au pionnier péruvien Jorge Chavez-Dartnell (né à Paris le 13 juin 1887). Il avait appris à voler en France, avait battu des records d'altitude sous le nom abrégé de Géo Chavez, et restera célèbre pour avoir réussi la première traversée des Alpes, entre la Suisse et l'Italie, le 23 septembre 1910, sur son Blériot XI *Gypaète*. Ce succès se termina hélas par la mort du pilote, quatre jours plus tard, des suites de son accident à l'atterrissage à Domodossola.

Pour visiter

Le musée est situé dans l'enceinte de la Base Aerea Las Palmas, à Surco, dans les faubourgs sud de Lima. Compte tenu du quartier et de l'insécurité ambiante, il est préférable de s'y rendre avec un taxi **qui vous attendra afin d'être payé au retour.**

Il est ouvert du lundi au vendredi, de 8h à 13h et de 14h à 16h. L'admission est gratuite. Même pour les Péruviens, il faut passer par les demandes préalables d'autorisations expliquées plus haut, à demander par internet via : museo_fap@fap.mil.pe, ou museoaeronautico96@yahoo.com ou encore musarperu@hotmail.com

Pendant la visite, se conformer aux règles : les militaires péruviens sont fiers et chatouilleux sur la discipline... Et ne pas oublier que le pays a constamment eu des relations difficiles avec plusieurs de ses voisins, et qu'il se considère sur la défensive armée. N'allons pas ruiner la belle image de la France par des comportements incivils !

Cela dit, pour ceux qui auront l'occasion de visiter le Pérou, consacrer une matinée à la visite du musée est vraiment gratifiant. Collection variée et originale, présentation impeccable, et accueil nickel... pour autant qu'on respecte les procédures !



Le surréaliste Autobolido de Paulet-Mostajo (Coll. Patrick Vinot-Prefontaine)

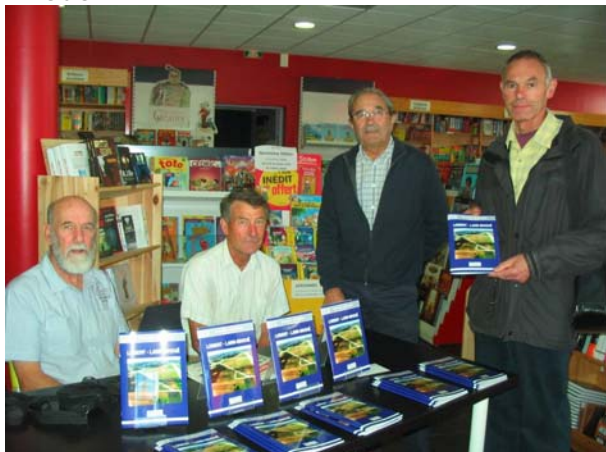
Rapport d'activité

Octobre

5 octobre

Dédicace Librairie Sillage

Après-midi de dédicaces pour le livre Lann-Bihoué.



Jean Yves Le Lan, Jean Robic, Pierre Vilsalmon
(Coll. personnelle)

8 octobre

Réunion de travail – Projet Habsheim

Sur Paris, réunion avec Pierre Labaudinière et Lionel Luttenbacher. Le projet avance, le manuscrit initial se complète.

12 octobre

Assemblée Générale de 2A

A Dornecy en Bourgogne dans une salle de cinéma privée chez l'un de nos membres Frédéric Rolland.



(Coll. Laurent Bailleul)

Suivie le lendemain d'une visite du phare aéronautique de Mailly-Le-Château et de Cravant avec des membres de l'association Aviatroglo désormais membre 2A.



Photo de groupe
(Coll. Jean-Michel Borde)

16 octobre

Hangar CN de Chatillon sur Seine

Transmis par Daniel Dalby, lecteur de notre magazine.



(Coll. Daniel Dalby)

20 octobre

Montaudran, espace Mémoire dédié à l'Aéropostale

Information Transmises par Henri Conan, Association Mémoire de l'Hydraviation.

''Toulouse Montaudran Aerospace s'étalera sur 60 hectares et comprendra trois sites. Outre le lieu consacré à la mémoire de cet endroit emblématique, un site économique et industriel va également s'y implanter. Un véritable pôle de compétitivité dans le domaine de l'aéronautique et de l'espace, à l'image de l'Oncopole. Enfin, un espace de vie prendra forme avec des logements, des commerces et des jardins publics. Ces derniers évoqueront sur 3,5 ha les paysages rencontrés par les pionniers de l'aéropostale en survolant

les différents pays : Espagne, Maroc, Sénégal,...

Ces trois pôles seront accessibles grâce à l'ancienne piste de vol de près de deux kilomètres, un lien permanent entre chaque site pour les piétons, les vélos et les transports en commun."



Des structures pour rendre hommage aux pionniers de l'aviation./Photo DDM

19-20 octobre

Salon Aéropuces au Bourget

Présence de nos livres sur le stand BFAB-TU avec Pierre Labaudinière.



(Coll. Pierre Labaudinière)

21 octobre

Conférence BA 110 Creil

Présentation du Colonel Mille.

Présence 2A : Yves Gambert, Jacques Calcine, Antoine Depta et Laurent Bailleul.

23 octobre

Réunion sur la BA 110

Dans le cadre des préparations des commémorations de la Première Guerre mondiale sur le département de l'Oise.

Présence de Yves Gambert, Jacques Calcine et Laurent Bailleul.

26 octobre

Le Touquet

Un nouvel album photos sur notre compte Flickr. Il concerne l'aérodomme de Le Touquet. Collection Jean-Louis Roba.

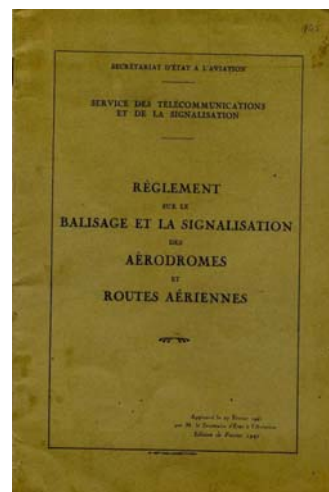


Spitfire en 1940 capturé sur l'aérodomme par les troupes Allemandes.
(Coll. Jean-Louis Roba)

28 octobre

Règlement de 1941 sur le balisage et la signalisation

Document transmis par Paul Mathevet, disponible maintenant sur notre compte Flickr.



Observation de Daniel Jousse (LMBC) :

"Ce document de février 1941 est établi par Vichy et concerne (à mon avis) la France sud, avant qu'elle ne soit envahie par les Allemands en novembre 1942.

Il est à la fois
- assez virtuel (les vols de nuit n'étant plus autorisés),

- il reprend beaucoup de la réglementation antérieure notamment sur les moyens de signalisation,

- il structure (un peu plus que les textes précédents) les différentes catégories de phare aéronautique,

- il innove en matière d'atterrissage par mauvaise visibilité, brume... Très clairement, il intègre les dernières innovations mises au point par Air Bleu (et Didier Dorat) qui s'était lancé dans les vols postaux de nuit quelques mois avant la déclaration de guerre."

DVD / Livres / Revues

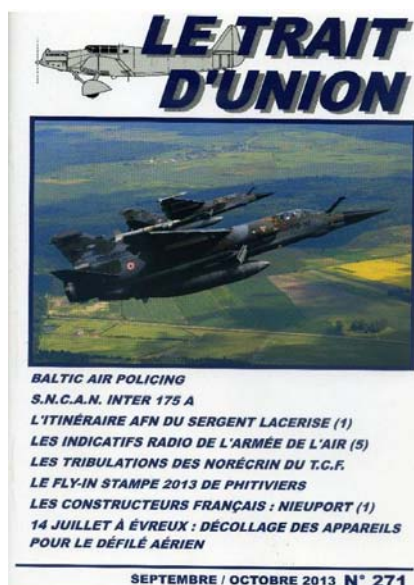
Film de Frédéric Rolland sur notre
AG en Bourgogne



<http://www.dailymotion.com/Anciens-aerodromes#video=x11fnc1>

-oOo-

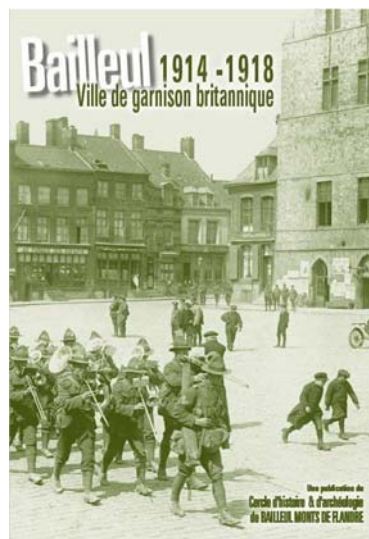
Le Trait d'Union
Septembre / octobre 2013
N°271



Magazine de l'association (membre 2A) BFAB.
Commande possible, nous contacter :

news@anciens-aerodromes.com

Bailleul 1914-1918
Ville de garnison britannique



Entre 1914 et 1918, Bailleul fut le siège de 3 occupations ; deux allemandes et une anglaise. Trois aérodroomes seront en service durant ce conflit sur le territoire de Bailleul.

L'ouvrage contient 232 pages noir et blanc et couleur, au format 21x29,7cm au prix de 15 euros. Les frais de port pour la France sont de 6.30 euro, pour l'Europe 13.2 euro et hors Europe 14,2 euro.

Livre publié par le Cercle d'Histoire et d'Archéologie de Bailleul - Monts de Flandres.

Participation de notre association à la description des trois aérodroomes du RFC présents sur cette commune.

Commande possible, nous contacter :

news@anciens-aerodromes.com

Sites Internet, à découvrir

- Reportage sur l'association Ailes Historiques du Rhin (membre 2A)
http://www.alsace20.tv/VOD/News/24h_en_Alsace/Les_ailes_historiques_du_Rhin-a8FaO3Cd9q
- Archives Canada, 1ere Guerre Mondiale
<http://www.museedelaguerre.ca/cwm/exhibitions/guerre/reconnaissance-f.aspx>
- Un excellent documentaire entièrement en couleur filmé par un pilote de Lancaster pendant la II Guerre Mondiale. Un document rare.
<https://www.youtube.com/watch?v=z-cVw7Xb6Nk>
- Magazine Tripale, aviation de loisir et ancienne. Très bonne qualité !
<http://www.tmtv.fr/espace-magazine-pxl-27.html>

Adhésions récentes

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>

- **Association Aviatroglo**. Voir leur site :
<http://www.aviatroglo.fr>
Adhésion en la personne du Président Didier Lauret.
- **Corny Pierre**, région Pays de Loire.
Créateur du site :
<http://www.historique.wassmer.free.fr>
- **Drobycheff Michel**, région Aquitaine

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^{ème} jeudi des mois impairs à partir de 18h30 au Restaurant "L'Hélice", Aérodomes de Merville-Calonne.

Prochaine réunion le 22 novembre

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 12 décembre

Présences 2A pour des expos et meetings

23 et 24 novembre

Exposition modélisme Modelmania 2013, complexe Louis Griffon, rue Pierre de Coubertin à Monchecourt (59)

Autres événements

7 novembre 2013 au siège de l'association « Familles de France » à Fleury les Aubrais.

Conférence de Jean-Claude Carpentier et du Groupe d'Histoire Locale de Saran sur les Phares Aéronautiques.

Novembre 2013. Trois présentations de l'exposition « Roland Garros héros de la Méditerranée » :

- ADP Maison de l'Environnement et du Développement durable du **lundi 18 au mercredi 27 novembre 2013** face au n°73 de l'avenue Jean-Pierre Bénard 91200 Athis-Mons

Conférence Par M. Philippe Gros le
vendredi 22 novembre de 19 à 21 h.

- au STAC DGAC du **2 au 13 décembre 2013**. 31 av du Maréchal Leclerc 94 Bonneuil-sur-Marne
- **27 novembre** conférence sur l'histoire et la vie de Roland Garros à partir de 18h00 à la Mairie du 15ème arrondissement de Paris, présentée par Daniel FLAHAUT. Elle sera suivie d'un repas au restaurant Hypopotamus au prix de 28 € inscription à l'avance par tel au 0660713691 organisée par ANSORAA PARIS. Il dédicacera le livre sur Lorient – Lann-Bihoué au restaurant.

100 ANS D'AVIATION A CHALLES-LES-EAUX

Chambéry

Samedi 9 novembre 2013 de 9h00 à 17h00

Le colloque aura lieu au Manège à Chambéry (331, rue de la République, au centre-ville).

Jean-Noël Violette dédicacera à l'occasion son livre « Challes avec deux ailes ».

Une soirée exceptionnelle aura lieu à 20 h 30 au Manège avec une conférence de Michel Tognini, pilote d'essais et astronaute.

Exposition de 42 panneaux à la Galerie Euréka au Carré Curial (5 novembre/4 janvier 2014)

Organisation de l'AAAF et de Challes Aviation

SOUS LA PRESIDENCE D'HONNEUR DE :

Messieurs Eric Jalon, Préfet de la Savoie, Louis Besson, Président de Chambéry Métropole et Michel Tognini, astronaute.

L'association Anciens Aérodomes est membre du comité d'honneur.

Mardi 12 novembre 2013

Lycée Jean Mermoz à MONTPELLIER,

au 717 avenue Jean Mermoz, inauguration de l'exposition Jean Mermoz à partir de 14h30 suivie d'une conférence sur la vie de l'aviateur puis de la découverte de son buste offert par France Chatriot, fille de la sculptrice Rosette Chatriot.

LES SAMEDIS DE L'HISTOIRE DE LA 3AF

Samedi 16 novembre 2013 (14 h 30) -

MUSÉE FRANÇAIS DE LA CARTE A JOUER

"LES 50 ANS DU FALCON 20"

Conférence de Jean-François Georges (Président d'Honneur de l'Aéro-Club de France)

MUSÉE FRANÇAIS DE LA CARTE A JOUER

16, rue Auguste Gervais ISSY-LES-MOULINEAUX
Métro 12 (Mairie d'Issy)

Jeudi 28 Novembre 2013

L'Académie de l'Air et de l'Espace organise un colloque sur : "Les 30 ans d'aéronautique et d'espace, et demain ?"

Lieu : Auditorium de l'Université Paul Sabatier, Toulouse III, 118 route de Narbonne

- 31400 TOULOUSE

Métro : Ligne B - Station « Université Paul Sabatier »

Route : Périphérique extérieur, sortie 23

Inscription : Mme Maya Pujol

Email : congres@cdt-haute-garonne.fr

Tél. +33-(0)5 61 99 70 63

Tarifs : Colloque : 400 €

Colloque + dîner de gala : 480 €

7 décembre Au musée de l'Air et de l'Espace du Bourget.

Conférence Roland Garros par la 3AF.

L'association Anciens Aérodomes est membre du comité d'honneur.

Adhérer

Anciens Aérodrome est une association 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 privés afin de financer la mise en œuvre d'actions correspondant au mandat 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 compétences est national (avec des extensions vers d'autres pays Européens suivant les participations de nos membres). Chacun peut apporter sa contribution à nos projets selon son intérêt personnel.

Nos thématiques de recherche concernent 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 œuvre 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 20 euros 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 réciproquement 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 aussi accepter les clauses de notre règlement intérieur, comme dans toute association.

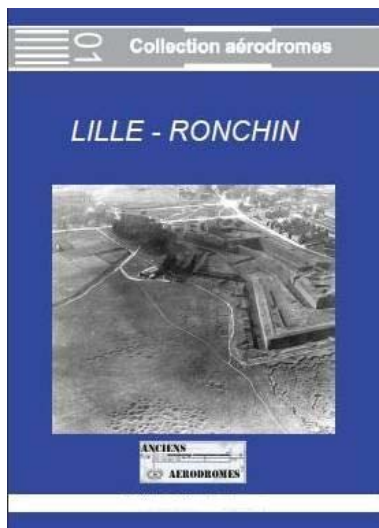
Voir également la page de présentation sur notre site :

http://www.anciens-aerodromes.com/?page_id=944

Et le formulaire de contact :

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

Nos publications livrets

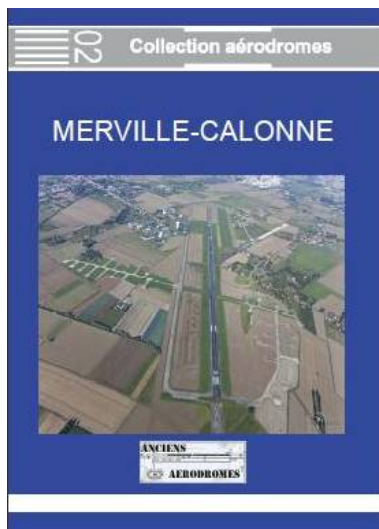


ISBN n°978-2-919572-00-7

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

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

Prix de vente **5 €** (frais de port **2.50 €**) à l'unité

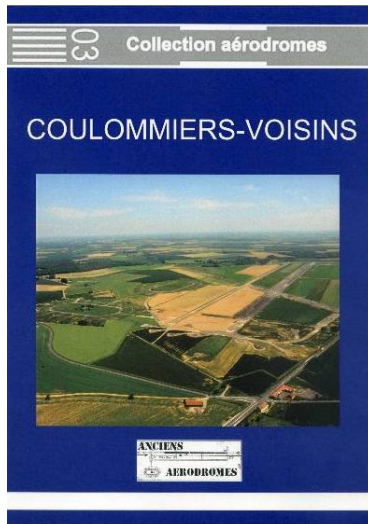


ISBN n°978-2-919572-01-4

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 **2.50 €**) à l'unité

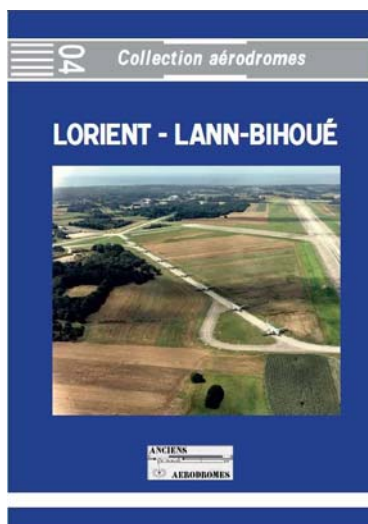


ISBN n°978-2-919572-02-1

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

Prix de vente 8 € (frais de port 2.50 €) à l'unité

!!!! NOUVEAU !!!!



ISBN n°978-2-919572-03-8

76 pages, 130 photos d'époque et actuelles, format 17x24
Publication septembre 2013

Prix de vente 10 € (frais de port 2.50 €) à l'unité

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

Les quatre livrets : 30 euro + 4.50euro port

© Editions Anciens Aérodroomes

Nos publications DVD

Témoignages d'Anciens Aérodommes film reportage documentaire

Jean-Michel Borde, Frédéric Rolland



Toutes les associations n'ont pas un docteur en cinéma, comme Frédéric Rolland, qui est aussi pilote et passionné d'aéronautique. Avec notre vice-président Jean-Michel, ils se sont lancés, fin mars, c'était un samedi de grisaille et pas un temps à faire de belles images mais tant pis, la chaleur des témoignages remplace largement les watts des spots !

Pas moins de 26 interviews, autant sympathiques que spontanés, toutes les belles histoires que nous aimons et, comme le dit si bien Catherine Maunoury, la mémoire, ça ne vient pas comme cela, c'est compliqué.

Peu importe en 43 minutes, nos amis ont tout mis dans la boîte, enfin, en ligne, sur Daily Motion, vous pouvez lire directement le film à partir de notre site Web. Copies Blu Ray et DVD bientôt disponibles.

Consultation sur notre site :

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=11531>

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, Thierry Gehan

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

Comité de rédaction 2A – Novembre 2013

Pour le magazine

Une envie d'écriture ... un projet d'article ... un témoignage à partager ... un reportage de visite ...

Vous êtes membres 2A ou lecteur de ce magazine,

Adressez votre projet au comité de rédaction !

Merci !

L'ensemble de nos magazines est disponible sur notre site