



LE MAGAZINE 2A

Lettre de liaison

n° 26 février 2012



Publication mensuelle de l'association Anciens Aérodomes

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

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



Edito

En juillet 2008 lorsque nous avons créé cette première Lettre de Liaison produite par un groupe de passionnés, nous ne pensions pas qu'elle nous conduirait à ce magazine qui existe sous cette forme que vous connaissez depuis septembre dernier. Il s'agit pour quelques-uns d'entre nous d'un énorme travail de synthèse et de rédaction avec le défi de vous présenter chaque mois un magazine conséquent.

En ce début d'année 2012, notre association a choisi de s'investir dans différents projets à court terme mais aussi à plus long terme. Ces nouveaux investissements, que nous souhaitons faire avancer progressivement, vont nécessiter un engagement plus important pour les membres qui ont choisi d'y participer. Plusieurs sont aussi contributeurs de ce magazine et seront sans doute dans l'obligation de faire des choix dans notre vie associative ne pouvant "avoir plusieurs fers au feu".

L'activité de 2A n'est qu'un loisir et nous avons tous à côté notre vie familiale et professionnelle.

La régularité de cette publication ne pourra peut être plus se trouver assurée dans la forme mensuelle que vous lui connaissez mais nous mettrons tout en œuvre pour y arriver. Si nous nous trouvons certains mois, dans l'incapacité de répondre à nos engagements, ce choix nous aura permis de faire avancer nos projets comme préparer des expositions, des publications ou encore compléter l'atlas sur le site Internet afin qu'il devienne une véritable vitrine de notre association.

Merci de votre compréhension et de vos contributions.

Laurent Bailleul et le comité de rédaction 2A

Sommaire

Edito	page 1
L'aérodrome du mois	page 2
Le musée du mois	page 5
Avis de recherche	page 6
Mémoire d'aérodrome	page 7
Rapport d'activité	page 9
DVD / Livres / Revues	page 12
Liens web à consulter	page 13
Témoignage	page 14
Agenda	page 17
Adhésions récentes	page 17
Prochainement	page 17
Adhérer	page 18
Hier et Aujourd'hui	page 19

Crédit photo page de couverture :
Aérodrome de Gosselies, Belgique, vers 1928 (coll. Jean-Louis Roba)

L'aérodrome du mois

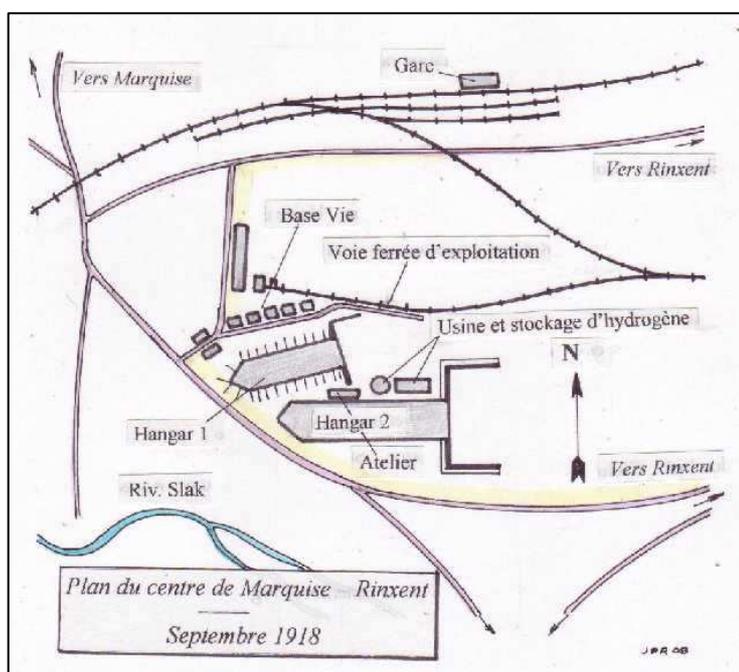
Hangars à dirigeables de Marquise-Rinxent¹
Le premier hangar de ce site « Hangar Dubois »

Jean Luc Charles, membre 2A

Fin de l'article du Magazine 2A n°24 sur les hangars à dirigeables :

« De plus Monsieur Feuilloy nous propose des photos des ports d'attache de Boulogne-Marquise-Rinxent, du Havre et de Montebourg. J'ai reçu les 30 photos légendées de ces ports. Superbes images que nous aurions pu vous présenter dans le magazine de ce mois mais ils auraient pris toutes les pages. Celles-ci vous seront présentées dans les prochains numéros. En voici quelques unes qui nous montrent un aspect méconnu de la côte Boulonnaise.

La totalité des textes ci-dessous viennent des documents plus complets de Monsieur Feuilloy.



« Leur histoire commence en 1915. Le Royaume-Uni crée un centre de dirigeables en France à Marquise-Rinxent. Trois vedettes de la classe SS y sont affectées. »

Premier document, comme on les aime à 2A, un plan de situation de ce camp
(Croquis de Marquise. Plan de J-P. Rossignol)

« Le centre de Marquise nous est cédé par l'Angleterre (!) et commence son service sous commandement français le 1^{er} janvier 1916. Précédemment, les installations fixes du port de dirigeables, prêtées par le ministère de la Guerre, ont été mises en place. Elles sont constituées par le hangar démontable de 80 m, la nourrice d'hydrogène et divers accessoires. »

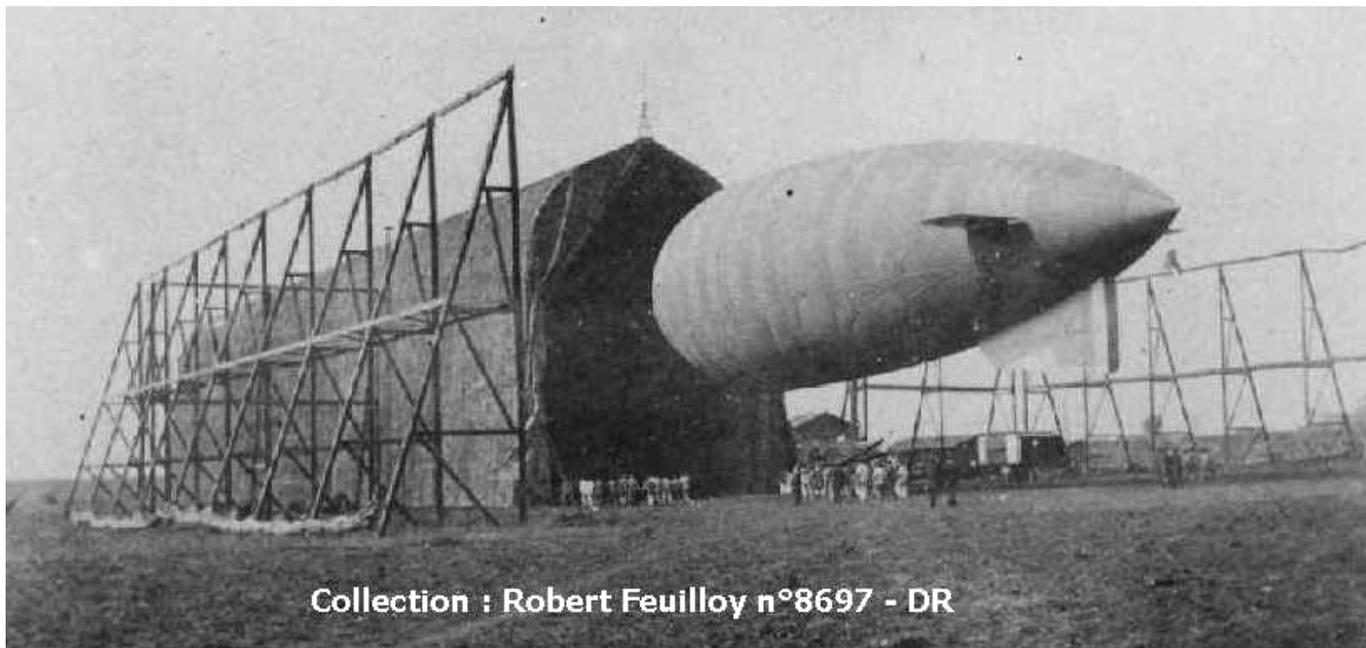


Collection : Robert Feuilloy n°11196 - DR

Vue du hangar Dubois, le premier hangar à dirigeable de Marquise. Janvier 1916 (Coll. de Saint Rémy)

¹ Prés de Boulogne-sur-Mer (département du Pas de Calais)

Les deux photos suivantes donnent des détails extérieurs de ce hangar dit « Dubois ».



Collection : Robert Feuilloy n°8697 - DR

Dirigeable VZ-0 entrant dans le hangar Dubois. Marquise septembre 1916. (Coll. R. Ducom)*

[L'EV1 René Ducom est commandant du port d'attache de Marquise du 22.11.1916 au 16.02.1917]*



Collection : Robert Feuilloy n°8700 - DR

Mai 1917 Hangar Dubois vu d'une vedette VZ. Les toiles de protection contre le vent manquent sur l'avant port. (Coll. R. Ducom)

Pour terminer avec le hangar Dubois une image en situation opérationnelle et ensuite la visualisation intérieure de la structure de ce hangar démontable.



Collection : Robert Feuilloy n°11728 - DR

Juillet 1917. La vedette VZ-1, au premier plan, et le dirigeable de fabrication anglaise SS-48 se disputent le hangar Dubois de Marquise (Coll. Desgouttes)



Collection : Robert Feuilloy n°8702 - DR

Nota : « Un rapport signale au 1er juin 1916 l'existence d'un hangar Bessonneau n°2 de 110 x 14 x 20 m . Il s'agit sans doute là du hangar Dubois dont nous avons parlé plus haut.

Le remplacement du hangar Dubois par un hangar fixe de 150 x 24 x 22 m et le lieu d'implantation de celui-ci ont été ordonnés le 26 septembre 1916.

1917 : La circulaire du 20 décembre 1916, relative aux autorités dont dépendent les centres d'aviation, modifie à nouveau le statut de Marquise. Sont désormais réunis, à compter du 1er janvier 1917, le centre d'aviation de Boulogne et le port d'attache de Marquise. Cette nouvelle unité prend le nom de centre d'aéronautique maritime de Boulogne-Marquise. »

Intérieur du hangar Dubois après la tempête du 28 août 1917
(Coll. R. Ducom)

Les 4 photos du second hangar, dit Garnier, de Boulogne-Marquise vous seront présentées dans un magazine ultérieur.

Le musée du mois

Musée de l'Aviation de Beauvais-Warluis



Scénettes

Messerschmitt Bf 108



Warluis à coté de Beauvais. Voir leur site : <http://musee.aviation.free.fr>

Avis de recherche

La collection de Gustave Steverlynck

Dans le magazine 24, en page 13 vous avez pu remarquer G. Steverlynck sortant d'un Breguet XIV. Le fanion régimentaire de cet avion, triangulaire coupé en deux ressemble à celui de la SPA 69 au détail près qu'il manque « le chat » dans la partie blanche.

Bien d'autres photos de « sa guerre » dans cette énorme collection. Deux aujourd'hui retiennent l'attention mais ils posent une question primordiale : **De quel aérodrome s'agit-il ?**



Collection : ONERA-Centre de Lille / Steverlynck n°81 - DR

L'arrière plan de la première photo est bien vallonné.



Collection : ONERA-Centre de Lille / Steverlynck n°82 - DR

La seconde dispose de 2 Bessoneaux.

Et en cherchant les détails sur les avions, qui seraient peut-être des SPAD VII, on retrouve le même insigne que dans le magazine 24.

Dans les papiers nombreux relatant la vie militaire de Gustave Steverlynck on retrouve le régiment SPA 76.

Le fanion de ce régiment ressemble beaucoup à ceux des avions photographiés ci-contre mais il y a inversion des nuances en noir et blanc.



Merci pour vos réponses.

Jean Luc Charles
(membre 2A)

Mémoire d'aérodrome

Clermont-Ferrand Auvergne Eugène Gilbert, pionnier de l'aviation en Auvergne *Pierre Pécastaingts*

Le voyageur qui arrive par la route à l'aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne, aussi connu sous le nom d'Aulnat, passe, probablement sans le remarquer à côté de l'aéroclub, devant un monument dédié à Eugène Gilbert.



Titulaire du brevet de pilote n° 240 obtenu le 24 septembre 1909, il est incorporé l'année suivante au corps des sapeurs aérostiers et obtient son brevet militaire le 31 août 1912.

Rendu à la vie civile, il bat plusieurs records mondiaux et en juin 1914 s'attribue la Coupe Michelin en couvrant 3000 kilomètres en 39h 35m 42s.

Durant la guerre, il est affecté aux côtés de Roland Garros à la MS 23. C'est le 27 juin 1915, au retour d'une mission de bombardement, que débute une rocambolesque aventure. Un ennui mécanique le contraint à se poser en territoire Suisse. Fait prisonnier et interné, il s'évade et franchit la frontière le 23 août suivant. Accueilli avec les honneurs, il obéit cinq jours plus tard à l'ordre du gouvernement français de retourner en Suisse car il aurait manqué à sa parole d'honneur donnée aux autorités helvétiques de ne pas tenter de s'échapper. Ce qui ne l'empêche pas de s'évader à nouveau en février 1916 accompagné d'un autre français mais tous deux sont repris. Persévérant dans son entreprise de retourner en France, il s'échappe une nouvelle fois à la fin du mois de mai et franchit la frontière avec succès près d'Annemasse.

Cependant, sa santé altérée durant sa captivité et par crainte de complications diplomatiques, le lieutenant Gilbert ne peut reprendre sa place parmi les combattants, il est affecté à la mise au point et à la réception des nouveaux appareils. Et c'est en essayant un Morane qu'il trouve la mort au soir du 16 mai 1918 dans le secteur de Villacoublay.

D'autres lieux en Auvergne témoignent de la mémoire d'Eugène Gilbert, une plaque sur son habitation à Beaumont et un monument à l'aérodrome de Brioude (Haute Loire) ainsi qu'à Vichy (Allier) dans le parc des Bourrins.

Mais revenons à Aulnat. Immanquable juste devant l'aérogare, la réplique grandeur nature en métal d'un Breguet-Michelin série IV construit entre 1916 et 1917 à 200 exemplaires rappelle l'activité industrielle aéronautique de la région.



Si on a la curiosité de s'approcher, on découvre sous l'avion un élément vestige de la "première piste en dur au monde" construite par Michelin en 1916, excusez du peu ...

De l'autre côté de la piste, au sein de l'Atelier Industriel de l'Aéronautique, un monument évoque les ouvriers fusillés pendant la 2^e Guerre Mondiale. Ce thème sera abordé dans un prochain numéro, sur un autre terrain.

Voir le lien : <http://www.aerosteles.net/oaci-lfqc>



Pierre PECASTAINGTS <http://www.aerosteles.net/>

Rapport d'activités pour
janvier 2012

3 janvier

Photo aérienne de Dreux



© Daniel Leygnat (membre 2A)

Les anciens taxiways allemands bien visibles, avec la ferme qui devait être un point important de la base et des restes de murs d'un hangar sur la droite.

3 janvier

Visite de l'aéroclub de VANNES MEUCON

Rencontre avec les dirigeants de l'aéroclub organisé par Daniel Flahaut. Historique de ce club et de l'aérodrome en cours.



© Daniel Flahaut

9 janvier

Cérémonie des vœux sur la BA 117

Invitation pour cette cérémonie dans laquelle le général Jean-Paul Palomeros a présenté les vœux de l'Armée de l'Air aux présidents de plusieurs associations nationales. Nous étions représenté par Laurent Bailleul et Guilhem Labeuw. Quelques mots bien sympathiques et d'encouragement ont été échangés avec le CEMAA.

8 janvier

T d'atterrissage détruit sur l'aérodrome de Boulogne-Alprecht.



© Thierry Paradis

9 janvier

Le hangar Caquot de Lyon est toujours menacé

Toujours visible à l'arrière plan mais avec de nouveaux hangars pour les services incendie. Combien de temps encore pour lui ?



© Guilhem Labeuw (membre 2A)

18 janvier

Mise à jour du site Internet

Concerne la liste du département 39 avec historique de Chissey-sur-Loue et Dole-Tavaux, liens vers le site Internet de Dan Gilberti.

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=559>

18 janvier

Photo de la BA 128 Metz-Frescaty



© Gérard Schutz

18 janvier

Photo de la BA 705 Tours



© Michel Feret

19 janvier

Atlas des aérodromes de Belgique

Information de Daniel Brackx. L'inventaire se poursuit. Nous pourrons bientôt développer ce nouvel Atlas sur notre site Internet.

22 janvier

Etudes bases OTAN dans l'Est

Daniel Jambot, membre 2A, rencontre les frères Baar sur le sujet de l'ancienne base canadienne de Marville.

22 janvier

Communication de la fiche projet 2014-1914

Il s'agit de la première version, d'autres suivront. Document disponible à l'envoi sur demande. Les thématiques sur lesquels nous nous proposons de travailler concerneront l'organisation des aérodromes durant la première guerre mondiale.

23 janvier

Les avions de Reims sont partis !

Article de l'Union nous informant que les avions en "pots de fleurs" de l'ex BA 112 sont enlevés un par un pour une autre destination ...



© l'Union

Egalement pour les avions de la BA 117 ...

Le Mirage et le Fouga sont au sol ...



© Jean Michel borde (membre 2A)

25 janvier

Salon de Provence

Question identification de la part de Jean-Pierre Dubois (membre 2A) :



© <http://www.hpks.com/piege/jp023.htm>

Oui, il s'agit bien de Salon de Provence. La photo a été prise dans les années 1950-1955 face aux trois hangars situés au Nord-Est.

Informations de Daniel Leygnat et Pierre-Alain Antoine.



Le même à l'endroit ! © Patrick Vinot-Préfontaine (membre 2A)

28 janvier

Mise à jour du site Internet

Concerne la page du département 28 (Eure-et-Loire), ajout de Dreux-Senonches

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=546>

" Dreux Senonches n'existe que depuis les années 50. C'était une base américaine située ouest / sud ouest de Dreux mais bien plus éloignée de la ville. Là, la piste en dur et les marguerites sont encore visibles. Les hangars ont été détruits l'an dernier. Il y a un projet de ferme solaire qui va recouvrir le tout. C'est vraiment un ancien aérodrome."

Contribution de Daniel Leygnat (Membre2A)

29 janvier

Liste des membres de notre association

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

En ligne sur notre site Internet. Un mot de passe est nécessaire pour y accéder.

Contacter news@anciens-aerodromes.com pour l'obtenir.

Chaque membre disposera à terme d'une page personnelle pour y placer ses coordonnées, ses thèmes de recherches, ses passions.

DVD / Livres / Revues

Huit aérodromes sur un plateau

Georges Beisson et Colette Guétienne



Format 24x24, 128 pages,

Bleu ciel Editions

Prix 30euro

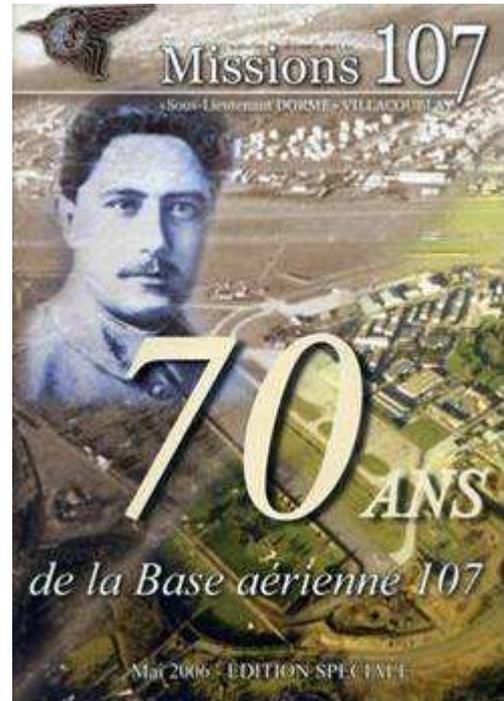
Témoins du passé, cet ouvrage évoque des événements particulièrement importants de l'histoire aéronautique : non seulement la création du premier aérodrome sur la commune de Toussus-le-Noble qui a fêté en 2007 son centenaire, mais aussi la présence au cours d'un siècle de huit plateformes concentrées dans un espace d'environ 25km² au sud -ouest de Paris, à une vingtaine de kilomètres de la tour Eiffel.

Publié avec le soutien de la commission Mémoire de l'aviation civile.

Nous contacter pour commandes !

news@anciens-aerodromes.com

70 ans de la Base aérienne 107



Publication interne de la base aérienne, édition spéciale du magazine de liaison, réalisé par le commandant Henry-Pierre Marquis, officier traditions de la base (membre 2A) et Marie-Claude Cadet, chargée de communication.

36 pages détaillant l'historique de la base "Sous-Lieutenant Dorme" de Villacoublay et de toutes les unités qui se sont succédées sur cette base aérienne prestigieuse.

Ouvrage disponible sur demande auprès de notre rédaction qui transmettra.

news@anciens-aerodromes.com

Tableau de bord



Publication de l'association SLHADA (Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation et de Documentation Aéronautique). Nombreux articles sur différents sujets.

Voir le site Internet de l'association : <http://www.slhada.fr>

Liens web à consulter

- L'Armée de l'Air quitte Colmar BA 132. reportage TV.

<http://www.youtube.com/watch?v=IHiD-3Sh1fY&feature=relmfu>

- Nouvelle mise à jour du site Meetings Aériens Historiques, coupe Deutsch de la Meurthe organisée par l'aéro-club de France le 19 mai 1935 à Étampes Mondésir

<http://meetingaeriens.blog4ever.com>

- Site Internet sur l'histoire de la base d'Orléans-Bricy :

<http://www.air-insignes.fr/article-19--ba-123-orleans-bricy.html>

- Site Internet de Bernard Ballanger "Les Anciens de la BA 180"

<http://bousfer.pagesperso-orange.fr/realbousfer/index.html>

- Magazine Air-Actualité en ligne sur calameo (voir sur notre site Internet, rubrique Armée de l'Air)

<http://www.calameo.com/books/000014334123e6e948060>

Voir par exemple la double page sur les bases actuelles de l'Armée de l'Air :



Témoignage

Andy ROONEY's STORY



Andy ROONEY est journaliste au "The Stars and Stripes". Il a un bureau en Angleterre d'où il écrit ses articles sur ce qu'il voit, entend et rend compte de ce qui se passe en Angleterre et parle avec les équipages des « fortress », des missions de bombardements en Allemagne, des tirs de la « Flak » et des combats aériens. Il est frustré, en proie à l'introspection ; lui, bien à l'abri, au chaud, dans un bureau, alors que tant de jeunes compatriotes partent au « casse pipe » tous les jours.

Sur la photo il présente son article à l'équipage du « Mission Belle »

Sept journalistes comme lui culpabilisent, ensemble ils prennent la décision de suivre une formation de mitrailleur et comme d'autres célébrités du « show biz » et du cinéma** décident de participer à l'action et faire partie d'un équipage de ces fameux bombardiers. Ne plus être que des comptables des 5 à 6% de perte. 15 à 20% des pilotes rentrent chez eux après 25 missions. La 26^{ème} mission de l'équipage du « Memphis belle » voyait leur retour au pays avec leur appareil aujourd'hui restauré. Malheureusement la plupart des aviateurs de la 8th AIR FORCE étaient soit KIA, MIA ou POW avant la 15^{ème} mission.

VIII Bomber



Noze Art du « BANSHEE »

ANDY a volé sur le B-17 « BANSHEE » du 360th bomb group pour une mission en Allemagne sur Wilhemshaven pour bombarder les usines « Focke Wulf » particulièrement bien protégée par la flak et les chasseurs de la Luftwaffe. Pendant cette mission le B-17 a été touché, un mitrailleur a sacrifié ses gants pour obturer un trou dans le plexiglas ; il a perdu deux doigts à cause du gel.

Le tuyau percé du masque à gaz du navigateur gelait aussi, ANDY a été lui chercher un kit de secours. Les déplacements à bord étaient compliqués par l'enchevêtrement de câbles et fils avec en plus le chargement des bombes et munitions ; ANDY retira son blouson pare-balles pour mieux circuler et pendant le trajet il préféra s'asseoir dessus pensant à tort que le danger ne pouvait venir que d'en dessous (sic). Il s'aperçu lui-même de son erreur quand il vit les chasseurs Allemands rapides, presque intouchables virevolter par-dessus et par-dessous tirant de toutes part. Il dira – « ces machines de destructions, minuscules, objectifs impossibles qui disparaissent sous la nuée aussi vite qu'ils étaient venus. » Pendant la mission il ne parle pas de sa peur. Paradoxalement c'est après coup qu'il y pense mais au moins là il a quelque chose à raconter et à écrire et maintenant il sait de quoi il parle ; il est dorénavant reporter de guerre et son métier il l'apprend sur le terrain comme l'ont fait avec lui Gladwin HILL de « l'associated press » et Bob POST du « New York Times. ANDY raconte un moment particulièrement

tragique quand au retour de mission un pilote dont la forteresse a été touchée communique qu'il va faire un atterrissage d'urgence ; il a deux moteurs HS, pas de système hydraulique donc pas de train d'atterrissage et le pire le mitrailleur de tourelle (ball turret) blessé est prisonnier dans sa bulle de plastique sous le ventre du bombardier..... !!! Toutes les missions n'étaient pas « Milk run ». Souvent les mitrailleurs entre eux se narguaient de savoir qui avait la meilleure place ? Il était convenu de reconnaître que recroquevillé comme un embryon ce mitrailleur offrait ainsi une cible plus petite ; donc la meilleure position pendant les missions.



*B-17 F-10-BO Fortress « MISSION BELLE » S/N 42-30197

Equipage :

Pilote Lieutenant Duane PANGLE
 Co pilote 2 nd Lt Onner D DAVIS
 Navigateur 2 nd Lt Samuel I KAISER
 Togglier T/Sgt Robert C BREASBOIS
 Radio T/Sgt James E GANT
 Mitrailleurs T/Sgt Herbert L WITHERINGTON
 Sgt Herold C JONES
 S/Sgt Thomas T CAVANAGH
 Tireurs S/Sgt Arthur V BRUMAT
 S/Sgt Vincent L CORLETO

Généralement 10 à bord d'un B-17, il arrivait d'y rajouter un bombardier, souvent un officier. Quelques fois un observateur, un photographe ou caméraman, un reporter ; des gens entraînés auparavant qui participaient activement à la mission.

La dernière MISSION

1944 04 11 MISSION POLITZ du 385th BG 551th BS « grande Ashfield » Angleterre.

Très endommagé au cours de la mission, le pilote décide d'aller en Suède. A 13h44 l'armée Suédoise (neutre) signale un avion US au sud de Utlangan ; c'est le « mission belle ». l'avion se crashe a 500 mètres au Nord de Kvarnen au Sud de Rorsang Kristianopel. Sur le MACR N° 3822 le lieu donné est Kristianopel Sud de Kal mar. C'est la ferme de John DAHLQUISTS.

Le B-17 frappe un mur de pierre, dans le choc la queue est arrachée. Sans train d'atterrissage, c'est l'aile droite qui a d'abord touché le sol. L'avion dans la poussière effectue un 180°, le dessous est complètement déchiré, un des quatre moteurs a explosé. Des ouvriers et leurs chevaux travaillaient sur les terres agricoles ; un miracle aucun ne fut blessé. De toutes parts, des curieux accourent avec des militaires Suédois qui prennent en charge l'équipage tous sains et saufs. Ils seront internés à LOKA (Värmland) du 12 avril 1944 au 9 octobre 1944. L'avion irréparable est resté longtemps sur place, il portait sur son flan les marques de ses 18 raids précédents. Il sera pillé par les autochtones. Une association d'histoire locale de Blekinge a récupéré le pistolet d'alarme



**CLARK GABLE, JOHN DEREK et WILLIAM WYLER ont réalisé des kilomètres de pellicules pendant les missions périlleuses au dessus de l'Allemagne pour raconter dans des films de propagande l'extraordinaire histoire des « MENPHIS BELLE » et du « LIBERTY BELLE » et plus romancée avec un nom crée pour la cause « un

bombardier nommé « LIBERTY LILY » avec un équipage trié sur le volet représentant un éventail complet de la population Américaine drivé avec brio par le célébriissime « CLARK GABLE ». Gérard JEUDY sur ARTE reprendra films et documents d'époque pour son film « la véritable histoire du LIBERTY LILY ».



Right: Andy Rooney poses for a photo with bombs.

Writing 69^{ème}

Walter CRONKITE	United Press
Paul MANNING	CBS Radio
Denton SCOTT	YANK Magazine
William WADE	International News Service
Homer BIGART	New York Herald Tribune

“LA LEGION DES DAMNES”

Huit journalistes civils et militaires ont été formés à Bovingdon Angleterre en 1943 par la 8th AF pour relater ses missions au dessus de l'Europe ; dans le but avoué de propagande et de recrutement de nouveaux pilotes. Ces hommes formés à toutes les tâches d'un équipage de forteresse, généralement interdites aux civils, devaient écrire une légende ; celle de « la légion des damnés ». Le projet tourna court dès les premières missions au dessus de l'Allemagne avec la mort de Bob POST qui disait n'avoir qu'une chance sur dix de revenir : la suite lui donne raison ; avec lui huit membres de l'équipage perdront la vie dans le bombardier abattu. Le groupe prendra le nom de « WRITING 69th » en hommage au célèbre régiment qui prit part à toutes les guerres depuis la révolution Américaine. Ils écriront longtemps sur tous les fronts les horreurs de la guerre, le sacrifice des héros et l'honneur des unités de l'armée Américaine. ANDY ROONEY est décédé des suites d'une complication post opératoire.

Le 4 novembre 2011 ; il avait 92 ans.

Sources : Information et photos d'actualité transmises par Millard COLLINS Tampabay FL

<http://hem.passagen.se/forcelanding/main.files/b17-1.htm>

<http://forum.armyairforces.com/B17GH-in-Sweden-m172182.aspx>

<http://www.greenharbor.com/wr69/story.html>

<http://rwebs.net/dispatch/output.asp?articleID=58>

Jean-Claude Carpentier (membre 2A)

Agenda

Rencontres 2A

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

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

Région Nord :

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

Prochaine réunion le 15 mars 2012

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 9 février 2012

Samedi 17 mars

Exposition "l'Hydraviation en Provence".

Lycée Pierre Mendès France à Vitrolles.

(Contact Henri Conan pour plus d'informations).

Les 30,31 mars et 1^{er} Avril, le Musée de l'Air va organiser le second rassemblement des musées aéronautiques. Un événement unique autour du patrimoine : musées, associations, collectionneurs... Nous y serons avec les associations adhérentes 2A !

14-15 avril pour la 10^{ème} édition de 20000 lieues dans les airs, Aéroclub d'Amiens. Présence de notre association avec plusieurs de nos membres.

16 septembre 2012

Meeting aérien de Lens-Benifontaine

Meeting aérien de Coulommiers

Adhésions récentes

Henry Pierre Marquis de Poitiers, région Poitou Charente Vendée. Officier de réserve sur la base aérienne de Villacoublay, en charge des traditions.

Bernard Thevenet de Orsay, Officier de réserve Air, collaborateur bénévole du SHD Air, auteur d'un livre sur les insignes des bases aériennes, membre du conseil d'administration de l'ANTAM.

Etienne Rachou de Paris, Directeur Général Délégué chez AirFrance. Il s'intéresse à l'histoire générale des terrains, habite Paris et peut participer aux études sur les départements 77-51 et 02.

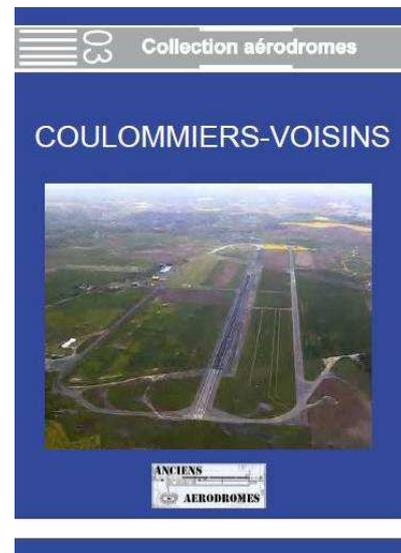
Valdemar Knopik de Dainville, région Nord. Officier de réserve de l'Armée de l'Air, président de l'ANORAA Nord Pas de Calais.

Prochainement

Article sur Sollières-Sardières (en deux parties). Article de Jean-Luc Charles avec la collaboration de René Turbil.

Le « terrain des Bruyères » à Reyrieux (Ain). Article de Paul Mathevet.

Le n°3 de la collection Aérodomes consacré à l'histoire de Coulommiers-Voisins. Parution 1^{er} trimestre 2012 !





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 2011-2012 reste fixé à **20euro** depuis notre création. Possibilité de régler par chèque bancaire par virement bancaire ou directement sur notre compte Paypal.

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

L'acceptation d'une demande d'adhésion passe ensuite par l'avis du Conseil d'Administration et du règlement de la cotisation. Adhérer c'est ensuite accepter les clauses de notre règlement comme dans chaque association.

Voir également la page de présentation sur notre site :

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

Et le formulaire de contact :

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

Rédaction

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

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

Version anglaise : Robert Copson

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

Comité de rédaction 2A – janvier 2012

Hier et Aujourd'hui



Bombardement de Brias (département 62) le 17 août 1943 par un groupe de B26 Marauders
(photos : USAF via www.fold3.com et Google Earth) via Sylvain CHRASTEK

