



LE MAGAZINE 2A
Lettre de liaison
n° 45 – janvier 2014



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 2014, je tiens en mon nom et en celui de notre conseil d'administration à vous présenter nos meilleurs vœux.

2014 sera une année dominée par les commémorations : celle de la Grande Guerre puis celle de la Libération de 1944. Nous nous sommes engagés à vous présenter des actions sur ces thématiques et en particulier sur le conflit 14-18. Vous pourrez nous retrouver tout au long de l'année lors de meetings comme La Ferté Alais, Meaux-Esbly et Amiens-Glisy mais également au travers de la publication de nouveaux livres 2A ou bien encore de nouvelles pages sur notre site Internet.

De 1914 à 1918, l'aéronautique s'est prodigieusement développée ainsi que ses infrastructures militaires puis civiles. Nous nous efforcerons dans les mois à venir de vous présenter ces évolutions. Un grand merci à tous nos membres et contributeurs extérieurs, qui participent à ce travail associatif.

Bonne lecture de ce premier magazine de l'année, le 45^{ème} de notre association !

Laurent Bailleul

SOMMAIRE



- 1** Edito
- 2** **Les vœux du Président**
Laurent Bailleul
- 3** **L'aérodrome du mois**
Paray-le-Monial au lieu dit La Forêt – Paul Mathevet et Gérard Bredillet
- 5** **Des terrains, des avions et des hommes**
Sections de projecteurs du Génie – Jean-Claude Carpentier
- 8** **Rapport d'activité**
Décembre 2013
- 10** **2014-2018 Commémorations de la Grande Guerre**
Camps d'aviation en Seine et Marne – Jean-Claude Carpentier
- 13** **DVD/Livres/revues**
- 18** **Le Site Internet du mois**
Wood for wood
- 22** **Nos publications**

Crédit photo page de couverture

*Soptwith Triplan devant un Bessonneau. Terrain inconnu.
(Coll. Jean-Louis Roba)*

Les vœux du Président

2014, une année de commémorations !

Nous célébrerons prochainement deux faits historiques marquants : le 70ème anniversaire du débarquement de Normandie et la commémoration du centenaire de la Première Guerre mondiale. Ces deux événements seront abondamment célébrés, tant sur les lieux mêmes que dans de nombreuses publications diverses et variées. Nous ne pouvons que nous réjouir de voir ainsi cette mémoire transmise devenir un fantastique travail de compilation et d'échange entre des historiens professionnels, des historiens amateurs ou de simples passionnés qui vivent au quotidien cet engouement de l'histoire et de sa transmission.

Dans ce domaine, j'apprécie pleinement depuis 2009 d'être le représentant de cette association qui s'intéresse à l'histoire de nos aérodomes, qu'ils soient terrains de campagne, éphémères ou durables, terrains d'aviation civils ou militaires, lieux historiques ou restés anonymes dans le flux de l'histoire. J'apprécie beaucoup l'ampleur du travail réalisé par l'ensemble de nos membres et les échanges conviviaux que nous réalisons avec d'autres associations autour de projets communs. Merci de vous engager à pérenniser cet état d'esprit.

Ces réalisations permettent ainsi de transmettre ce que nous avons découvert, mettre en valeur des lieux ou des documents et/ou partager ensemble cette passion qui nous réunit. Sur ce constat, le mot association trouve pleinement sa signification.

Durant toute cette année 2014, notre association sera avec ses membres engagée dans la mise en place de projets comme bien d'autres associations partageant les mêmes buts, comités d'histoire régionaux, groupes de travail, écrivains, réalisateurs de documentaires ainsi que le plus anonyme participant sur des forums d'expression en ligne sur la toile.

Je formule les vœux que cette année 2014 vous soit donc profitable dans la conduite de vos passions mais surtout qu'elle se fasse dans le respect du travail d'autrui ou de la libre expression de chacun. Tout le monde peut apporter son témoignage, ses recherches, ses connaissances. Il est déplorable d'assister à ces tensions, critiques, voire haine (et oui !) ... envers des auteurs qui n'ont pour seul but que de transmettre leur savoir. Il suffit de se pencher sur la toile pour constater l'existence de ces rivalités, pitoyables querelles d'egos, expression de suffisance, autant de faits déplorables qui gâchent toujours le plaisir de la recherche. Exit ce comportement de chez nous et formulons le vœu que cela disparaisse de la toile !

Cultivons cette valeur de tolérance, trop souvent oubliée de nos jours.

Laurent Bailleul

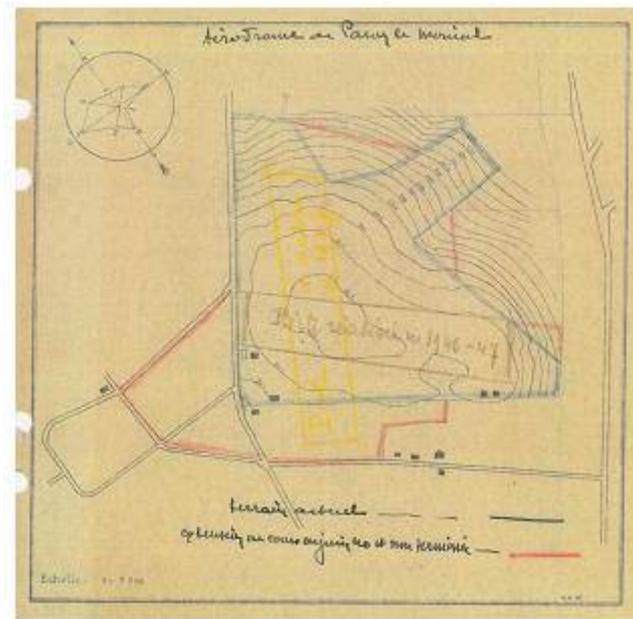
Président fondateur de l'association Anciens Aérodomes



L'aérodroome du mois

L'Aérodroome de Paray-le-Monial, au lieu dit « La Forêt »

Paul Mathevet et Gérard Bredillet



Plan de l'aérodroome de Paray - 4 avril 1947

Sur le plateau qu'occupe le terrain actuel de « La Forêt » s'étendaient, il y a fort longtemps, des bois magnifiques ... Ils furent coupés sous Louis XIV en vue de la construction d'un monastère ... C'est finalement une tout autre destinée qu'apporta le XXème siècle ...

En 1912 eut lieu à Paray le Monial, sur le terrain de l'hippodrome, le premier meeting aérien organisé dans cette ville. Il connut un succès considérable, à la hauteur de l'engouement pour les débuts de l'aviation et pour ces premiers héros des temps modernes : les aviateurs.

La première guerre mondiale devait confirmer l'intérêt de l'aviation et, par la suite, un peu partout, selon un maillage souhaité par les autorités de l'époque, on se mit à réaliser des aérodroomes.

En 1921, d'anciens pilotes militaires vinrent en reconnaissance sur le plateau de la Forêt. Une enquête fut ouverte en vue de l'achat du terrain et les autorités compétentes émettent un avis favorable en date du 15 janvier 1921

Fin des années 1920, il fut décidé de jalonner les routes aériennes pour le vol de nuit avec l'aide de phare de repérage d'aérodroome émettant chacun une lettre attribuée de l'alphabet morse. De type à éclipse, ces phares fonctionnaient soit à l'acétylène, leur portée étaient alors de 20 à 25 km, soit, de préférence, à l'électricité et étaient alors visibles à une quarantaine de kilomètres.

Plusieurs routes aériennes sillonnaient la France dont :

« 2 Internationales » Paris-Londres et Paris-Bruxelles.

Quant aux routes aériennes intérieures, il y avait :

- Paris-Tours-Poitiers-Bordeaux.
- Bordeaux-Agen-Toulouse-Carcassonne-Montpellier-Marseille
- Paris-Melun-Auxerre-Chalon-Macon-Lyon-Valence-Avignon-Marseille.

Cette dernière ligne aura une variante au départ de Melun et passant par Montargis, Briare, Cosne, Nevers, Paray-le-Monial et ensuite rejoint Lyon et Marseille par la vallée du Rhône.

La 1ère de ces deux lignes était conseillée par beau temps. Celle passant par Paray par mauvais temps.

Pour Paray le Monial, l'indicatif morse du phare de repérage sera la lettre C.



La maison de gardien du terrain date des années 1930. Mme Laville l'a quitté en 1968 qui aura pour remplaçants Mr et Mme Dubois jusqu'en 1974. (Coll. Paul Mathevet)

En 1931, pour la Coupe DUNLOP, l'étape du 24 août, Vichy-Lyon passe par Paray le Monial et Macon. Etape de 188 km. La coupe Dunlop étant l'équivalent du Tour de France aérien d'aujourd'hui.

.....

(Suite de l'article sur notre site <http://www.anciens-aerodromes.com/?p=14325>)

Des terrains, des avions et des hommes

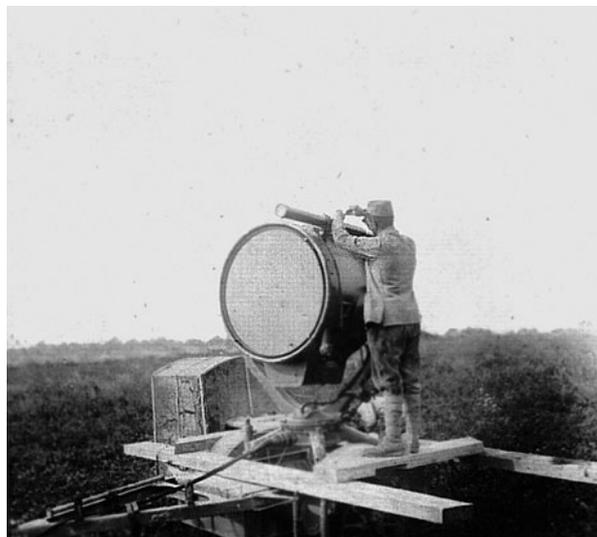
Sections de projecteurs du Génie

Jean-Claude Carpentier (membre 2A)

Services du Génie

Les 92 éléments de trains de combat de la 9^e compagnie existant à la mobilisation étaient portés, au 1^{er} mai 1914, au chiffre de 406. Les parcs du génie d'armée, de corps d'armée, de divisions isolées, s'élevaient, au cours de la même période, de 53 à 98. 2 200 projecteurs nouveaux étaient livrés ; il y en avait 284 à la mobilisation. Le nombre des postes radiotélégraphiques était porté de 21 à 266.

2 800 postes de T. S. F. pour avions étaient organisés. 212 000 kilomètres de câbles conducteurs étaient construits ou réalisés par voie d'achat, alors qu'il y en avait à peine 150 kilomètres à la mobilisation.

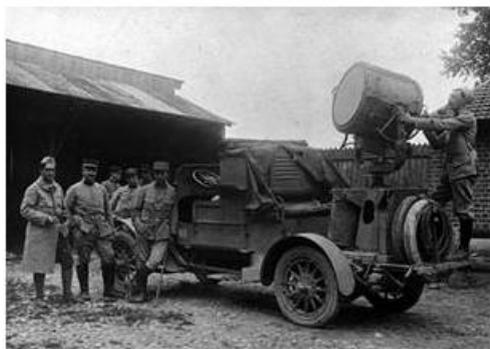


Un des deux projecteurs de guidage avion et de DCA du terrain de Rosnay.

Il n'appartenait pas au terrain mais au Génie du Corps d'Armée qui le mettait à disposition des unités qui en faisait la demande. Il servait surtout à indiquer le terrain aux avions qui rentraient de mission de nuit et qui se guidaient uniquement à la boussole.

La lunette supérieure servait à pointer le projecteur sur une cible (un avion)

(Photo Jules Brunswick transmise par son petit-fils Jean-Michel Roche. Photo d'origine Stéréo 4,3 x 4,3.)



Projecteurs

Un peloton avait 10 projecteurs de 15 cm, 3 de 30 cm et 2 de 60 ou 90 cm.

Une compagnie avait 6 projecteurs de 90 cm, plus des projecteurs fixes sur véhicules qui pouvaient être soit des wagonnets sur voies étroites, wagons sur voies ferrées, voitures hippomobiles, voitures automobiles, quelques fois sur remorques.

Section de projecteurs de campagne SAP N°4

Dans leur progression vers différents cantonnements, leurs missions consistent à aider l'infanterie et l'artillerie. Quand ces unités n'ont pas besoin de leur service, les hommes confectionnent des « boudins Ribard » et des casiers à obus. On les remarque dans leur progression de la « Grottes des Bovettes » (juin 1915), à l'aérodrome de Nancy (octobre 1916. Certainement le plateau de Malzéville voire Vb 101), pour leur affectation à la défense aérienne contre les bombardements de nuit. Cette section passera par le camp de Mourmelon et l'aérodrome de Rosnay (voire escadrille F 210). Aucun témoignage de cette section de projecteurs ne précise s'ils ont servi au balisage, au repérage ou au jalonnement pour le départ ou le retour de nos bombardiers en missions nocturnes.

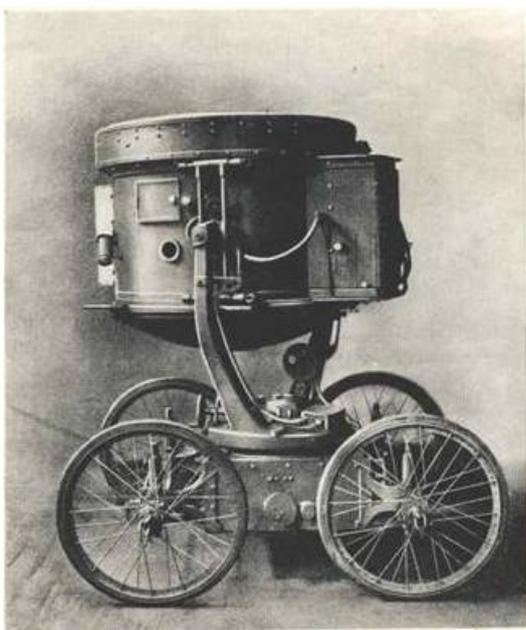


Fig. 4. — Projecteur orienté verticalement pour fouiller le ciel.



Renault EE 6 cyl. avec un projecteur de 60 cm. Cette Renault est ici en poste pour la signalisation optique des avions (ici des Farman ?) lors des atterrissages.

Projecteur sur roue de 90 cm (Breguet ?) habituellement transporté par un camion qui pouvait être un Renault EP



Voitures RENAULT groupe électrogène avec projecteur. Rebaptisées pour les SAP « auto projecteur » et ou « voiture photoélectrique »

Les avions Voisin furent équipés de canons et/ou de projecteurs : « Avion canon » et « Avion projecteur ». Sous l'éolienne qui les alimente, on peut voir la rampe de trois projecteurs. Pour le canon qui n'était pas fixe, il fut rapidement abandonné à cause de son poids et son manque d'efficacité.



Jean LESCUYER VB 101

Sapeurs du Génie

La technique a servi autant l'aviation que les projecteurs qui ont évolué sans cesse pendant le conflit. Les projecteurs oxyacétyléniques montés sur charrois hippomobiles ont été rapidement remplacés par des projecteurs électriques montés sur camions et voitures automobiles sur lesquels une dynamo alimentait le projecteur. Ces véhicules mis à la disposition des unités qui les demandaient pouvaient intervenir rapidement en aide lors d'une bataille sur le front, d'une attaque aérienne, d'un réglage de tir pour l'artillerie et, nous le constatons par divers récits, pour la protection d'un aérodrome en étant sur place : repérage, guidage et jalonnement du retour de mission des bombardiers de nuit.

Sources :

A partir du journal « l'ILLUSTRATION » n°3931 du 6 juillet 1918. Phares et Balises, le Génie sections de projecteurs

Albin DENIS les escadrilles de bombardement, les avions bombardiers du conflit 1914-1918, témoignages des AS de 14-18, les aérodromes de départ des missions de bombardement

http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/page_centaine.htm

MICHELIN et l'aviation, les constructeurs des phares et projecteurs, Carrière de Jacques Théodore SACONNEY, les lignes aériennes du SNAé. Moteurs et avions de 14-18.

Rapport d'activité

Décembre 2013

6 décembre

Paris, soutenance de thèse

Le capitaine de l'Armée de l'air Mickaël Aubout a soutenu une thèse de troisième cycle de l'Université Paris IV Sorbonne sur le sujet : « Géographie politique et militaire du réseau des bases aériennes françaises (1909-2012) ». On a remarqué, parmi un jury prestigieux, le général Laurent et le lieutenant-colonel de Lespinois. Présent lors de la création de notre association, Mickaël Aubout a consacré ses travaux à une thématique qui nous est chère. D'où la présence dans la salle lors de la soutenance de Jean-Michel et Jean-Eudes Borde et Thierry Géhan.

Félicitations mon Capitaine !

<http://www.paris-sorbonne.fr/les-actualites/agenda-des-soutenances/toutes-les-soutenances/article/m-micka-el-aubout-geographie>

De l'auteur ; <http://rha.revues.org/7291>

3 et 6 décembre

Visite patrimoine du BAAN sur la BA 110 de Creil



(Coll. Laurent Bailleul)

Accompagnement d'un officier du BAAN pour Laurent Bailleul (DPBA). Prise de contact et exposé de la politique patrimoniale dans l'Armée de l'Air.

9 décembre

Article de presse, projet musée ex base aérienne de Metz-Frescaty

Article transmis par Daniel Jambot, membre 2A, sur un projet de musée de l'aviation sur

l'ex Base Aérienne de Metz-Frescaty. Poursuite des consultations et rencontres.



10 décembre

Recherche conjointe au SHD

Rencontre de différents responsables sur le Service Historique de la Défense à Vincennes. Mission de la BA 110 de Creil dans le cadre des commémorations de la 1ère Guerre Mondiale. Présence de Jacques Calcine, Yves Gambert, Jean-Michel Borde, Thierry Géhan et Laurent Bailleul.

Collecte de nombreux clichés de documents d'archives avec références. Excellent accueil des personnels.

15 décembre

Faire face.

La numérisation entraîne de grands changements dans l'approche éditoriale et notre association est contrainte de s'adapter, dans la perspective de poursuivre ses publications dans des conditions qualitatives acceptables, tant pour les lecteurs que les auteurs. Après des mois de luttes homériques, autant que classiques, pour tenter de régler conflits et problèmes de compatibilité entre les environnements de chacun, le comité a décidé de doter l'association de moyens conformes à l'état de l'art actuel. Cela s'est nécessairement traduit par des investissements, au prix de quelques calculs d'optimisation. Il a fallu travailler sur deux axes principaux, compatibilité des stations de travail et de leur équipement logiciel et acquisition de nouveaux services de messagerie *hosted exchange* et de bureau virtuel partagé.

Ce dernier service est certainement le plus efficace puisqu'il élimine la notion de fichier à faire circuler entre chacun, au gré des compatibilités et de leur volume, forcément exorbitant. Dorénavant, le master en ligne est

accessible aux autorisés qui travaillent directement dessus, sans nécessité particulière d'équipement de leur terminal.

Grand confort et rapidité sont attendus avec des tours de main certainement à perfectionner dans les semaines et les mois qui viennent. Le présent magazine en est le premier produit ainsi réalisé. En résultat, une montée en compétence collective qui permettra d'assumer l'ambitieux plan de charge que s'est donné l'association, notamment en 2014.

Objectif faire moins d'informatique et plus d'ouvrages !!!! Retour bienvenu au cœur de métier, qui finissait par s'estomper dans les brumes opaques de la technologie Paradoxe, nous sommes dans le *Cloud* mais la nébulosité s'estompe et l'on y voit plus clair. LFQT est repassé *bleu* ! La chaîne de publication est rétablie, tous les maillons sont en place, l'auteur, l'iconographe, le directeur, le relecteur, le graphiste. Cette chaîne nous permet d'intégrer la maîtrise technique jusqu'au PDF imprimeur. Un mois de mise en page et un mois d'impression avant livraison sont incompressibles car ils font la qualité de l'objet que vous avez en main, le temps se gagnant ailleurs. La leçon à retenir ? Fin du gratuit, chacun utilisant le sien, par principe incompatible avec le voisin, ces services sont parfaits pour travailler seul dans son coin mais pas en groupe, rapidement et confortablement. Fin de l'ordinateur perso, le poids du MCO¹ est devenu tel, comme en aéronautique, qu'il faut comme pour les flottes avions, sortir la calculatrice et transpirer. Mesurer l'impact des décisions, au moins sur trois ans, anticiper les évolutions à venir, provisionner l'effort de maintenance, cribler le marché pour discerner les solutions crédibles des autres. On arrive vite au concept de système de systèmes, inventé par d'autres, utile à tout le monde pour faire face.

Nom de baptême : **Merville, LFQT** pour aller plus vite. Notre bureau, devenu virtuel, est resté basé au siège. La différence par rapport à l'original c'est le volume de trafic en tour de piste, surtout à certaines heures. L'officier d'appontage est obligé de battre des bras comme un furieux !

Ce qui reste à inventer ? Le management qui va avec pour faire coopérer les opérateurs du drone dans un dialogue équipage cohérent,

sans perdre de vue le but des opérations. Pour cela nous avons notre président, qui apprend vite et sait ce qu'il faut faire ! Il y aura toujours un pilote dans l'avion ! Enfin, c'est lui qui le dit.

16 décembre

Photos Première Guerre mondiale

Classement de nouvelles photos sur notre compte Flickr. Quelques aérodromes Français provenant du fonds documentaire de Jean-Louis Roba.

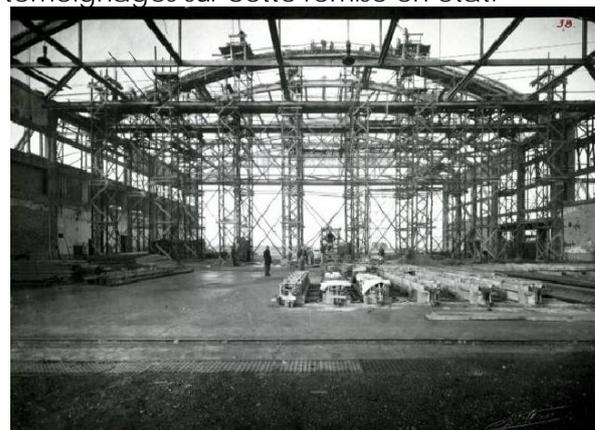


Nieuport sur le terrain de Art sur Meurthe - Dept 54 (Coll. Jean-Louis Roba)

23 décembre

Le Bourget en 1945

Envoi par Frédéric Domblides (membre 2A) d'une cinquantaine de photos sur les reconstructions au Bourget en 1945. Origine pas encore identifiée mais de très beaux témoignages sur cette remise en état.



(Coll. droits réservés, via Frederic Domblides)

28 décembre

Vœux 2014

Envoi des vœux 2014 à l'ensemble de nos membres et correspondants. Les cartes que nous venons de recevoir sont placées sur une page dans notre site Internet.

Merci à l'ensemble de nos contributeurs.

¹ *Maintien en condition opérationnelle.*



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.

Camps d'aviation en Seine & Marne

Jean-Claude Carpentier

Ce n'est pas par hasard que la Seine & Marne abrita de 1914 à 1918 quelques terrains d'aviation que l'on appelait « Camp d'aviation » qui n'étaient pas des aérodroomes mais seulement des terrains provisoires souvent installés à la hâte sur des terres agricoles empruntées à des fermes. Cette région a été le théâtre des deux batailles de la Marne (septembre 1914 et septembre 1918) et placée entre le CRP (Camp Retranché de Paris) et le front au nord du département et donc confrontée aux différents mouvements des troupes en fonction des attaques et des replis avant que les soldats ne creusent des tranchées ; le front se stabilisa.

L'aviation n'est pas en reste, la région de Meaux avait l'expérience aéronautique grâce à l'aérostation ; c'est donc logiquement que les aéroplanes s'installèrent en Seine & Marne.

May-en-Multien serait un des premiers terrains d'aviation de la région et le plus important à recevoir des escadrilles françaises en temps de paix. Avec le début du conflit et l'évolution spectaculaire du nombre d'escadrilles, il est nécessaire de créer de nouveaux stationnements. Il faut faire vite ; des « Bessoneau » pour les avions sur les terres d'une ferme près d'un village bien situé et facile d'accès pour héberger pilotes et personnel chez l'habitant*. Le stationnement est provisoire, le temps de recevoir et de se familiariser avec des avions armés en attendant l'affectation sur le front. Le sud du département, plus calme et proche des installations de subsistances et matériels militaires, recevra des installations et parcs des réserves de l'aéronautique qui assureront l'équipement des escadrilles.



A Touquin, les officiers et pilotes du 95th aéro squadron (Maude la mule) logent au château de la Malvoisine

Les Anglais passeront et stationneront sur les terrains de la Seine & Marne, remplaceront ou stationneront en même temps que des escadrilles françaises ou américaines. De nouveaux terrains seront créés quand la capacité d'un terrain ne suffit plus à héberger les hommes et le matériel. Les terrains peuvent être provisoires, utilisés que le temps d'équiper une escadrille et retourner à la culture dès

leur départ pour le front ; certains seront réutilisés plus tard pour recevoir une escadrille qui aurait besoin de panser ses plaies et réparer ses avions. Sur d'autres terrains on maintient des escadrilles en alerte ou on les prépare à une mission spécifique en territoire ennemi. Ces terrains du nord du département sont destinés à héberger, recevoir, préparer, armer ou remettre en état de service les escadrilles partant ou revenant du front. La plupart de ces terrains retourneront à l'agriculture en

1919. Au sud, vers Melun, il semble que les terrains de l'aéronautique militaire abritent les fournitures et matériel des « Réserves Générales de l'Aéronautique » RGAé ; accessoires, pièces de rechange et munitions et les « Parcs d'aviation »*, un par armée fournissent les avions.

*Parc N°1 : 5^{ème} armée, 1^{ère} armée Parc N°5. Les parcs étaient subordonnés par l'IMA (Inspection du Matériel de l'Aviation) à laquelle il fallait adresser les demandes. Les groupements de combats et de bombardement avaient aussi leur parc ; exemple le groupe de bombardement N°1 = parc N° 101.

US ARMY AIR SERVICE



L'Air Service reçoit un Salmson 2A2

L'USAS recevra :

557 Salmson 2A2

877 SPAD XIII

103 SPAD VII

181 Nieuport 28

L'arrivée tardive des Américains ne passe pas inaperçue en Seine & Marne. Les cadets de l'Air Service ont fait un long voyage initiatique depuis Kelly Field (TX) jusqu'à un port français en passant par l'Angleterre, puis c'est la formation chez les constructeurs et motoristes pour les personnels au sol et dans le centre de la France qui est à l'époque le plus grand centre

aéronautique du monde de Tours à Issoudun et Romorantin pour l'observation, la photographie et le pilotage ; ensuite Cazaux pour le tir. Basés sur différents terrains de Seine & Marne, entre autres, ils reçoivent des avions français en provenance du « Camp d'Orly » ou l'AEF a construit son dépôt en quatre vingt jours en Hurepoix à Paray Vieille Poste, sur le plateau de « Longboyau », ancien terrain de secours du 1^{er} aérodrome au monde « Port Aviation » là où se posait en catastrophe des avions à cocarde en face du café « le fer à cheval » de Massy Palaiseau. Des témoins rapportent avoir vu des avions de chasse à perte de vue le long de la route de Fontainebleau entre La Villeneuve, La Vielle Poste et la route de Paray à Orly.

Notes de l'auteur



Cette étude n'est qu'une approche concernant les terrains d'aviation sur une région que je ne connais pas. Un brouillon en quelque sorte sur un sujet que je découvre et sur lequel il est difficile de trouver des archives. Je me suis basé sur les stationnements des escadrilles et les installations des magasins généraux de l'aviation plus quelques témoignages de pilotes illustres et reconnus ou pas. L'étendu de ce département et sa position stratégique entre la capitale et le front n'exclut pas qu'il y ai eu ailleurs d'autres terrains de replis, d'alerte et d'armement de nouvelles escadrilles qu'elles soient françaises, américaines, britanniques et pourquoi pas belges. Les Belges côtoyaient les Américains à Orly et ils étaient formés à partir des écoles de Juvisy-sur-Orge, proche de Port Aviation et sur des terrains hâtivement

aménagés dans les environs.

Je pensais trouver davantage de renseignements sur les sites avec les stationnements des aéro squadrons de l'Air Service mais eux aussi donnent la priorité à leurs actions sur les terrains du front lors

des batailles les plus célèbres. Une chance de ce côté ; ils aiment tout particulièrement raconter leurs journées de fêtes nationales ou autres occasions de s'amuser entre eux quand les batailles leur en laissent le temps. Ils festoient souvent à l'arrière avec les autochtones dans les salles des fêtes des villages qui les hébergent et racontent ainsi avec force détails ; le camp, les gens et le village et ses environs.

Je découvre toujours un nouveau terrain au moment de clore cet article.

77 NAIVES-EN-BLOIS ? 77 n'est pas le département, simplement le classement 77^{ème} terrain en MEUSE. Un doute sur le stationnement de la SPA 77 (croix de Jérusalem) le 9 juillet 1918 : - « elle quitte TILLE et arrive à AUGERS, Seine et Marne ».

Serait-ce AUGERS-EN-BRIE ? On peut lire ailleurs « Les ANGERS » St Ouen-en-Brie. Seule certitude ; c'est entre Melun et Provins, donc au sud du département.

« L'époque où les armées sur terre ou les marines sur mer pouvaient décider du destin d'une nation en guerre est révolue. La principale force de défense et la puissance de porter la guerre chez l'ennemi est passée dans les airs. » Brigadier general (Billy) William MITCHELL



Sources:

http://fr.wikipedia.org/wiki/Aviation_durant_la_Premi%C3%A8re_Guerre_mondiale

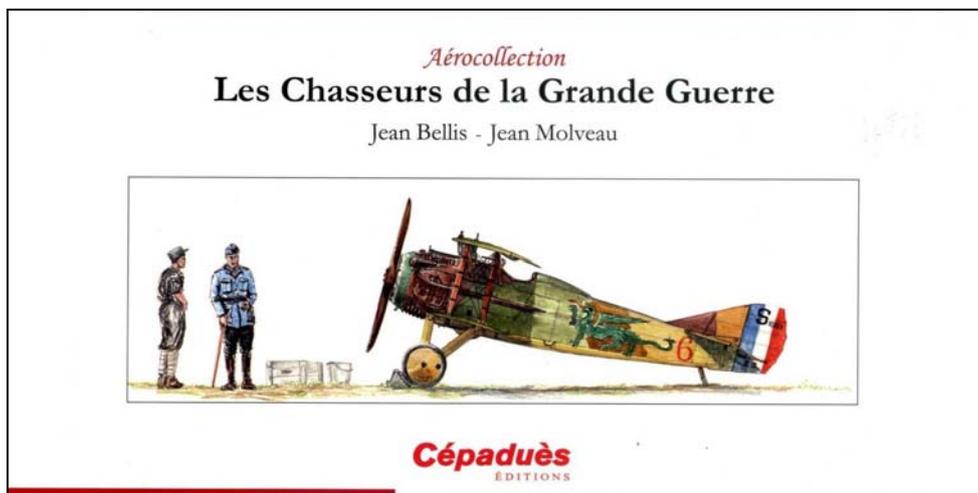
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:1st_Aero_Squadron_Salmson_2_A2-3.jpg

http://www.criticalpast.com/video/65675022379_Salmson-2-A-2-aircraft_Lieutenant-Frank-A-Llewellyn_flight-goggles_aircraft-takes-off

DVD / Livres / Revues

Les Chasseurs de la Grande Guerre

Jean Bellis – Jean Molveau

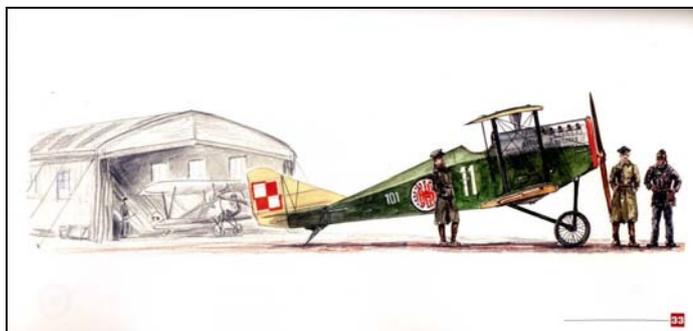


Second livret de la collection "Aérocollection"

Format 30x15, 40 pages, textes de Jean Molveau et illustrations de Jean Bellis

Prix : 15 euro

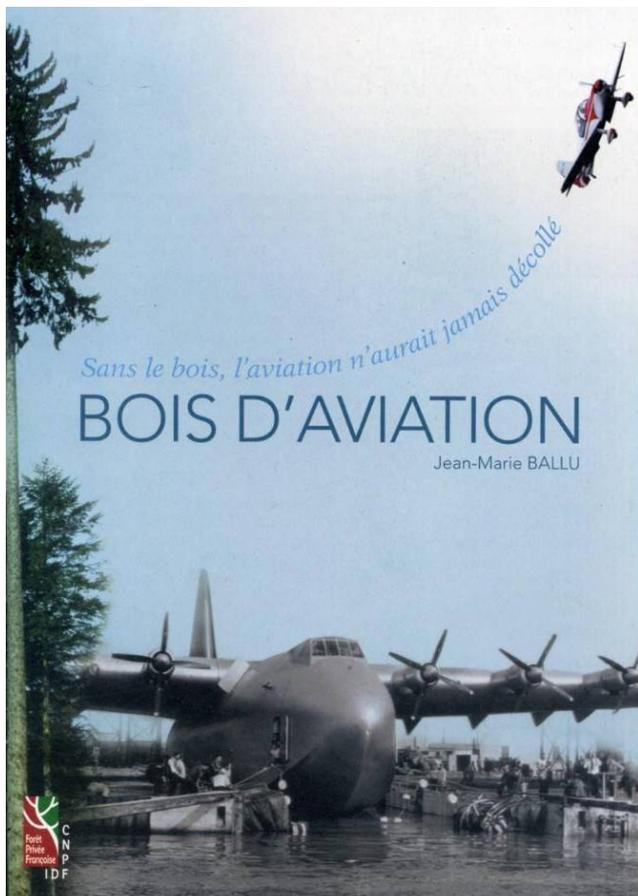
Contact : Editions Cepaduès <http://www.cephadues.com/pages/Livre/Livre.aspx?ID=10895>



Bois d'Aviation

Sans le bois, l'aviation n'aurait jamais décollé

Jean-Marie Ballu



Le bois a permis l'envol de l'aviation et, pendant un siècle, son épanouissement.

Matériau facile à travailler, léger, souple, résistant et largement disponible, il est naturellement devenu le premier matériau de structure puis de revêtement, avec le bois moulé ou le très fin contreplaqué.

Les premiers constructeurs d'avions, souvent des marins, s'entourèrent de menuisiers. C'est en dentelle de bois, toile et fils de fer, que tous les inventeurs bricolèrent leurs prototypes pour tenter de voler. Que de pistes essayées, rêves ou délires de bois, avant d'arriver aux solutions volantes. Les ballons et dirigeables firent également appel au bois comme les premiers planeurs, hélicoptères, ailes volantes et avions, même ceux à réactions, tous furent en bois. Il est toujours utilisé dans la construction aéronautique légère !

Il y a à peine plus d'un siècle, les premiers « avionneurs » se sont inspirés des graines (ailes volantes de la nature), des bateaux et des oiseaux, en copiant jusqu'à leurs os creux, en évitant leurs bois.

Après le frêne, résistant et élastique, et le bambou, les résineux à accroissements fins l'emportèrent rapidement. Quant aux hélices,

elles furent sculptées en bois précieux : noyer, acajou...

Au gré d'une réflexion historique et technique, l'auteur nous entraîne dans les menuiseries et les ateliers bois des avions, assister aux tâtonnements avant les premiers envols, au choix des meilleurs bois d'aviation en forêt, aux techniques d'assemblage de ces bois pour garantir la légèreté et la sûreté.

Il retrace la construction de nombre d'avions de légende, civils ou militaires, comme celle du célèbre Mosquito anglais, chasseur en bois de la Seconde Guerre mondiale plus rapide que ceux en métal, ou celle du plus grand avion jamais construit au monde, avec 18 m d'envergure de plus que l'A 380, le Spruce goose d'Howard Hughes. Il traite de l'évolution de la construction des avions de chaque époque, sans oublier les hydravions et la naissance de l'aéronavale.

Après un siècle, le bois est toujours présent dans l'aviation populaire et de compétition, CAP 10 et suivants. Il est resté longtemps en tête dans la vitesse et l'acrobatie jusqu'aux années 2000, et les meilleurs pilotes de voltige volaient encore il y a peu sur bois, pur ou composite. Enfin l'auteur, en professionnel de la forêt, nous rappelle que le bois, naturel, renouvelable et écologique, est le seul matériau qui consomme du CO2 et produit de l'oxygène dans son processus de fabrication !

Présentation de l'auteur

Issu d'une famille de forestiers, l'auteur, agronome et ingénieur général fait une grande partie de sa carrière à l'Office National des Forêts avant de la terminer « forêt, paysages » au ministère de l'Agriculture.

Le livre BOIS D'AVIATION

192 pages, format 24 x 30 cm, tranchefile, couverture rigide, **37 €**.

Présence de QR codes (« flashcodes ») pour compléter l'information sous forme de vidéos.

Commande :

Par correspondance au CNPF/IDF, 47 rue de Chaillot, 75116 Paris. Tél. : 01 47 20 72 15.

Ou sur leur site Internet <http://www.foretpriveefrancaise.com> Courriel : idf-librairie@cnpf.fr.

Livre édité avec les soutiens du Musée de l'Air et de l'Espace, du Service Historique de la Défense et de celui de la Fondation Sommer.

Prix 37 € + frais d'envoi + 7 € pour 1 à 2 exemplaires
+ 9 € de 3 à 9 exemplaires
+ 16 € au-delà

Ce qu'ils en ont pensé...

Le Service Historique de la Défense avec son directeur, le général Vincent Leroi :

"Du bambou de la « Demoiselle » de Santos-Dumont au balsa et au bouleau composant le légendaire « Mosquito » de la RAF, le bois a accompagné et souvent permis tous les progrès de l'aéronautique. On prend toute la mesure de l'importance de ce matériau abondant, résistant et souple dans le développement des machines volantes au travers de cet ouvrage magistral. L'auteur y revisite en toute impartialité l'histoire de l'aéronautique, avec comme point d'orgue l'époque des pionniers et l'essor de l'aéronautique militaire. Le Service historique de la Défense a été heureux d'apporter son concours à ce beau projet".

Catherine Maunoury, Directrice du Musée de l'Air et de l'Espace (MAE, Le Bourget) :

"Je souhaite beaucoup de succès à ce très beau livre."

Et dans sa préface du livre : "[...] après avoir lu ce bel ouvrage de Jean-Marie Ballu. Qui, mieux qu'un amoureux des arbres et des essences sylvestres, pouvait raconter la belle histoire qui lie le bois à l'aviation ? Seul un forestier, cultivé et curieux comme Jean-Marie Ballu, pouvait inviter les têtes-en-l'air que nous sommes parfois à suivre le conseil de Bernard de Clairvaux : nous trouverons, disait-il, plus de sagesse auprès des arbres de nos forêts que dans bien des livres..."

Michel Polacco, Secrétaire Général de l'Information du Groupe Radio France et Spécialiste Aéronautique-Espace-Défense :

"Bien bonne idée. Bien traitée. Bravo."

Christian Ravel, Vice-Président Patrimoine et Archives du Musée Régional de l'Air d'Angers :

"Le bois est le matériau noble de l'aviation depuis plus d'un siècle. De la frêle cage à poule d'avant la Première Guerre mondiale, aux avions de tourisme performants en passant par le Mosquito de la dernière guerre, la construction bois mêle rigueur, beauté de la matière et efficacité. C'est le matériau de l'artisan au meilleur sens du terme.

Le livre de Jean-Marie Ballu nous en fait ressortir avec bonheur tous les sortilèges et les tours de main. À lire et à relire sans modération. C'est un ouvrage remarquable qui met en valeur autant le matériel que les hommes."

Jacques Reder, journaliste (ancien d'Aéroports de Paris) :

"... formidable livre "Bois d'aviation" qui traite de l'utilisation du bois dans la construction des avions ! Il a déjà écrit deux autres ouvrages du même genre sur les « Bois de marine » et les « Bois de musique ». Magnifique et passionnant."

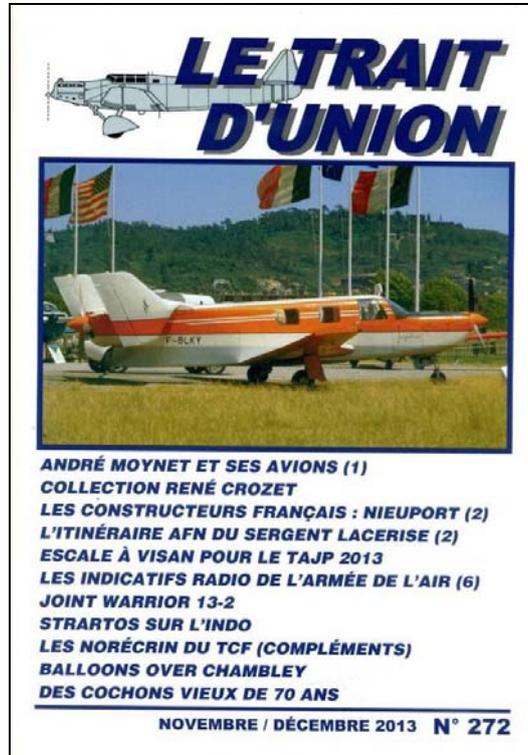
Jean Salis, Avionneur et restaurateur d'avions de collection ("Musée Volant Salis" et "Salis Aviation" à l'aérodomes de Cerny - La Ferté Alais) :

"La nature a offert à l'homme la matière la plus noble qui soit, le bois, et son génie a su la façonner. Aborder l'aviation sous cet angle ne manquait pas d'attrait pour les amoureux des avions de bois et de toile et en particulier pour ceux qui comme moi ont pu associer au plaisir de les restaurer ou de les construire, le bonheur de voler. Jean-Marie Ballu y a parfaitement réussi et nous comble par cet ouvrage exceptionnel."

LE TRAIT D'UNION

N°272

Novembre / Décembre 2013



Dernier magazine pour l'année 2013 édité par l'association Branche Française d'Air Britain (BFAB), membre 2A.

De nombreux articles très intéressants.

Commande possible, nous contacter : news@anciens-aerodromes.com

Note de la rédaction :

Cette rubrique était jusqu'à maintenant réservée à nos membres qu'ils soient auteurs ou associations éditant des ouvrages. A partir de ce mois, nous mettons à disposition cet espace à d'autres auteurs qui souhaitent informer nos lecteurs de leurs nouvelles parutions. Il ne s'agira pas de grandes recensions coûteuses en temps pour nos membres, juste un espace relais pour communiquer au plus grand nombre.

Si vous souhaitez voir votre livre figurer dans cette rubrique, merci de nous envoyer l'ouvrage en service de presse. Nous contacter news@anciens-aerodromes.com

Toutes nos félicitations anticipées pour votre prochaine publication !

Sites Internet, a découvrir

- Pour nos lecteurs qui s'intéressent aux radars Allemands de la seconde guerre mondiale

<http://www.deutschesatlantikwallarchiv.de/radar/heute/rheute.htm>

- Caravelle de Montfavet (84)

http://www.pyperpote.tonsite.biz/patrimoines/index.php?option=com_content&view=article&id=124:sud-est-se-210-caravelle-iii-nd-242--f-boha-montfavet-84&catid=2:pots-de-fleur&Itemid=5

- La Première Guerre mondiale vue du ciel

<http://lagrandeguerre.blog.lemonde.fr/2013/12/11/la-premiere-guerre-mondiale-vue-du-ciel-13/>

- Le site d'Albin Denis, à découvrir ou redécouvrir car c'est un classique de la thématique 14-18

http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille003_02.htm

- Projet de reconstruction numérique d'un MB152

<http://youtu.be/zcxvhlUpffw>

- Histoire de l'aérodroeme de Tarbes

<http://www.loucrup65.fr/pgie1992.htm>

- Les visites patrimoine de Bernard Cocriamont (membre 2A)

<http://www.fzg76.com/>

- Nouveau site de l'association des Amis Audressellois d'Edmond Marin la Meslée. Un air de déjà vu ? normal, ils sont membre 2A !!!

<http://aaemm.anciens-aerodromes.com/?p=14158>

- Aviation Society of Antwerpen

<http://www.asa-be.com/>

- Géographie de la ville en guerre

<http://geographie-ville-en-guerre.blogspot.fr/2008/10/histoire-de-la-geographie-militaire.html>

- Voeux magazine Tripale

<http://www.tmtv.fr/espace-magazine-pxl-27.html>

Mises à jour site 2A

Poursuite des mises à jour sur l'atlas en ligne en particulier pour la région Picardie. Les aérodroemes 14-18 des départements Oise, Somme et Aisne sont complétés avec ajout en particulier des localisations estimées de nombreux terrains.

Nous tenons à remercier particulièrement Jacques Calcine (membre 2A) et Roger Austin qui apportent tous deux de multiples informations.

Nous disposons à ce jour d'un recensement de **434 terrains** (toutes périodes confondues)

Somme **161**

Aisne **190**

Oise **83**

Le département de la Somme sera prochainement l'objet d'une publication qui reprendra l'ensemble des aérodroemes 14-18. Une publication synthétique disposant de QR code permettant d'accéder aux pages du site et autres options. La parution de ce livre, premier d'une nouvelle série 2A, la collection Atlas se fera pour juin 2014.

D'autres projets sont actuellement envisagés pour les départements du Nord et du Pas-de-Calais également pour la période 14-18.

Le Site Internet du mois

Nouvelle rubrique ! Envoyez-nous vos textes ! Un seul but "promouvoir votre travail !

Wood for wood

Le film

ZOOM: Un site qui fait feux de tout bois !

Le mois dernier nous signalions la naissance d'un nouveau site web, créé par notre collègue ardéchois Pierre Antoine Courouble, consacré à l'affaire des bombes en bois <http://www.woodforwood.net/>. Un site référence sur la question qui servira également de support à un web-documentaire qu'il réalise sur ce sujet et qu'il explore avec opiniâtreté depuis sept ans. Référent Lille-Lesquin, Pierre-Antoine achève également un volumineux ouvrage sur l'histoire du

champ d'aviation qui paraîtra dans le courant de l'année 2014. Passionné par l'écriture et l'image, il nous prépare aussi un moyen métrage de reconstitution historique aérienne dans le cadre du centenaire de la Première Guerre mondiale, mais nous y reviendrons... Le site "wood for wood" présente la bande annonce du film, un onglet "Hypothèses" qui dresse un état des lieux très complet sur le sujet. Un onglet "Témoignages" recense une liste de plus de 300 témoins et témoignages sur cette étonnante affaire dont de nombreux vétérans, pilotes et officiers des deux camps. Dans l'onglet "Commentaires et réactions" se découvrent des prises de



positions sur le sujet qui émanent d'autorités aéronautiques et historiques (historiens, journalistes spécialisés, officiers supérieurs de l'AA). Un forum est accessible en lien avec une page Facebook consacré au site. Le tout est agrémenté de plusieurs albums photos ainsi que de nombreux liens, vidéos et ressources bibliographiques.

Le site reflète le véritable travail d'investigation mené par son auteur avec un recensement méthodique des lieux, des témoignages (parfois accompagnés d'enregistrements vidéo de témoins encore vivants), recherche et identification des projectiles concernés...

La version française a été mise en ligne fin novembre et affichait un mois après 947 visites et plus de 408 "likes" issus pour l'essentiel du réseau social Facebook. Un site qui devrait voir son audience augmentée à partir de janvier 2014, date où les versions anglaises, allemandes et néerlandaises seront mises en lignes.

Comme l'a écrit sir David Whiting, fils de Lord Dowding : "*Désormais il n'y a plus de mythe sur les bombes en bois, mais un fait historiquement prouvé*". Reste à trouver derrière des faits établis, la ou les bonnes explications : initiatives individuelles de pilotes, moqueries des réseaux de Résistance, actions psywar du SOE?....

Sur ces différentes pistes le site ne clôt pas le débat mais l'alimente tout au contraire.

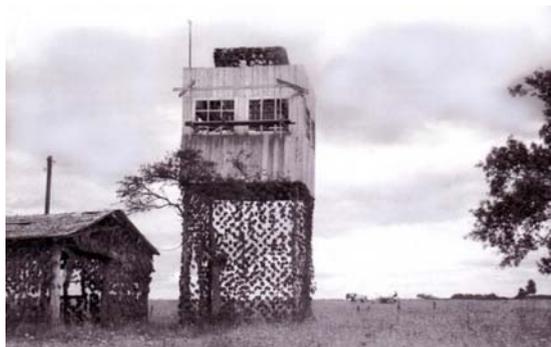
Laurent Bailleul

Site web : <http://www.woodforwood.net>

Page Facebook :

<https://www.facebook.com/pages/Wood-for-wood/561667803903434>

(Coll Pierre-Antoine Courouble)



Identification photo

Recherche d'un lieu



(Coll. Jean-Louis Roba)

Lysander photographié par des soldats allemands en 1940. Quel peut être le lieu ? Hangar en arrière-plan, présence d'un phare aéronautique. Une mention au dos de la photo indiquait Cosne-sur-Loire. Hors, selon Daniel Jousse et Louis Delalonde (membre 2A et LMBC) il n'y avait pas de phare sur ce terrain, alors ... le débat est ouvert !

« Sans *serial* apparent ni fanion de *squadron* (qui vient juste d'être découpé, sur la photo la plus antérieure où apparaît encore la cocarde) , il est bien difficile d'identifier ce Lysander !

Peut-être par la localisation, ou la liste des pertes ?

Nos amis P. Jung et JP. Dubois, adeptes du forum AB-X d'Air-Britain, pourront-ils solliciter un moustachu spécialiste de ce type d'avion ?

En juin 40, les Lizzie de la RAF assuraient plutôt des liaisons que des reconnaissances. Pendant la débâcle, certains ont été signalés sur le terrain de Briare (Loiret), qui n'est pas éloigné de Cosne s/Loire. » » Patrick Vinot-Préfontaine

"Le Lysander a été pris à Abbeville et appartient sans doute au Sq 26 (le phare et la ligne d'arbres le long de l'alors N28 ne laissent pas de doute!)" Jean-Valery Masset

"Si c'est Abbeville c'était au début de la guerre, les arbres encore là. Sur le plan du terrain on voit bien l'emplacement du phare qui donnait la lettre F.....ce phare avait été mis en place pour la ligne Paris-Londres. Jean-Louis Beurain

Donc, la localisation se resserre, il s'agirait d'Abbeville !

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", Aérodom de Merville-Calonne.

Prochaine réunion le 16 janvier 2014

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 13 février 2014

Présences 2A pour des expos et meetings

13-14-15 Juin 2014 Fête aérienne du centenaire Marne 14-18
Aérodom de Meaux-Esbly. Meeting aérien sur le thème des commémorations 14-18.

13-14-15 septembre 2014

Meeting Aérien du centenaire Somme 14-18
Aérodom d'Amiens-Glisy

Autres événements

26 décembre 2013

Carnet gris – Décès de l'Adjudant de réserve de l'Armée de l'air, Claude Perrot, président du Groupement Ile de France de l'ANSORAA. Arpète, ancien élève de l'Ecole de Rochefort, Claude Perrot laisse dans les mémoires le sourire ravi de l'aviateur qui, avant de le rejoindre, aura passé sa vie les yeux au ciel, jamais lassé de contempler l'infini, parfois aussi l'insondable ou l'indescriptible, et d'en faire profiter tous ses camarades reconnaissants de ses traits d'humour. Son habitude était de citer

Saint-Exupéry en bas de ses messages. Une de ces dernières citations était : "Aimez ceux que vous commandez. Mais sans le leur dire." Allez, Claude, la réciproque n'est pas vraie, tout le monde t'adorait et tu vas nous manquer. Cent ans d'aéronautique militaire se sont écoulés et grâce à des gens comme toi, si une page se tourne, nous n'avons pas lu le mot fin sur la suivante.

Du 6 au 11 janvier 2014 « Mémoires de l'hydravation » va présenter l'exposition « Roland Garros héros de la Méditerranée »
Horaires : 10 / 12 h et 14 / 18 h

Grace à la délégation PACA de la Fédération des ULM, prêt d'un simulateur de vol, le 11 janvier 2014

Du 29 janvier au 29 juin 2014

« Boulogne-Billancourt à la conquête du ciel ! Des pionniers de l'aviation à la grande industrie. »

Exposition au MA-30/Musée des Années Trente de Boulogne-Billancourt et dans la nef de l'espace Landowski.

La ville de Boulogne-Billancourt, sous l'impulsion de Pierre-Christophe Baguet, Maire de Boulogne-Billancourt et Isaure de Beauval, Maire-adjointe en charge de la Culture, présente au MA-30/Musée des Années Trente et dans la nef de l'espace Landowski une exposition sur le thème de l'aviation.

Vernissage le mardi 28 janvier 2014 à partir de 19 heures au MA-30

Contact : Cécile Fize 01 55 18 40 42

CONFERENCES

Conférence du 13 janvier 2014, à 19h30 :

« J'ai fait beaucoup d'aérogares »

Par Paul ANDREU Ingénieur et architecte

Présenté par Jean-François FEUILLETTE AÉCF – Commission HAL

Les conférences ont lieu à 19 h 30 dans les Salons de l'Aéro-Club de France – 6 rue Galilée – 75016 Paris – Métro Boissière
Frais de participation de 4 euros.

Merci de confirmer votre présence auprès de :

L'Aéro-Club de France

communication@aeroclub.com ou

01 47 23 72 72

Adhérer

Anciens Aérodomes 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 aérodomes 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 2013-2014 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.

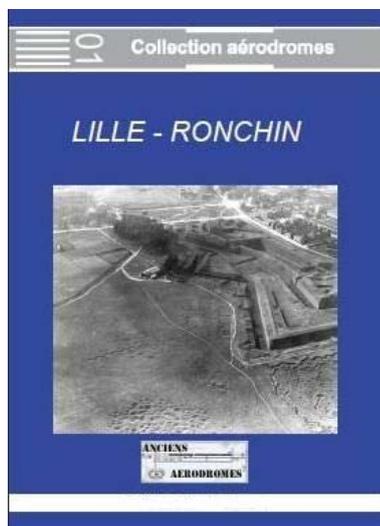
Ce formulaire est disponible après demande sur news@anciens-aerodromes.com ou par courrier à l'adresse de notre siège. Ce document permet de se présenter, inscrire ses coordonnées, sa participation à des publications, son passé aéronautique, ses compétences et sa région de recherche, autant d'éléments 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

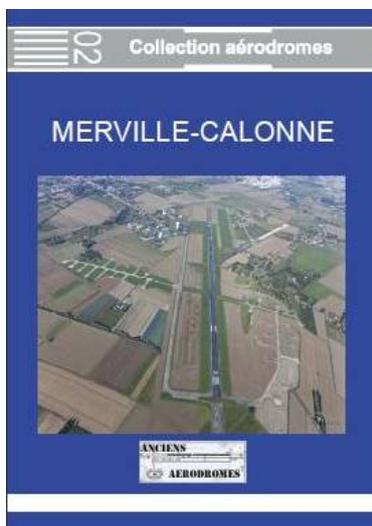
Et le formulaire de contact :
<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=260>

Nos publications livrets



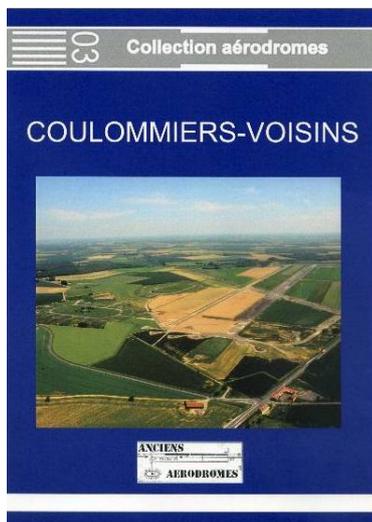
ISBN n°978-2-919572-00-7

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



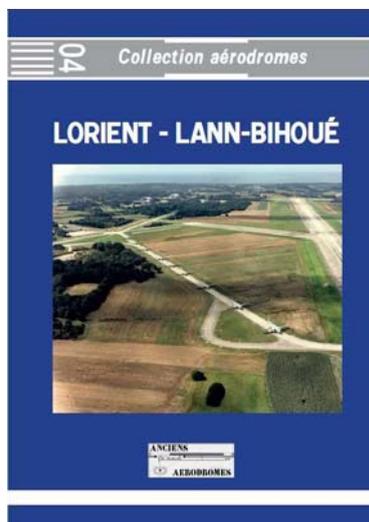
ISBN n°978-2-919572-01-4

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



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 Aérodromes 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, Jean-Michel Borde, Guilhem Labeeuw, Alain Graton, Jean-Luc Charles, Jean-Claude Carpentier, Daniel Flahaut, Thierry Géhan

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

Comité de rédaction 2A – janvier 2014

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 !

Retrouvez l'ensemble de nos magazines disponibles sur notre site