



LE MAGAZINE 2A
Lettre de liaison
n° 46 – février 2014



EDITO

46ème numéro du magazine 2A et premier de cette année 2014 qui sera très riche en événements commémoratifs. Nous allons nous efforcer de conserver une régularité pour cette publication qui est pour nous une occasion de communiquer sur nos projet et permet également à nos membres de vous transmettre le fruit de leur travail.

Vous découvrirez dans la rubrique **l'aérodrome du mois** un bref historique des trois terrains d'aviation de la commune de Bailleul, localité qui eu le privilège lors de la Première Guerre mondiale de disposer de trois aérodromes du RFC. Vous découvrirez aussi le premier article de Jean-Louis Roba sur les incidents frontaliers qui précédèrent la Première Guerre mondiale, d'autres suivront sur ces épisodes méconnus. La rubrique **Infrastructure du mois** ouvre une série d'articles de Thierry Géhan sur les baraques de casernement qui équipèrent il y a cent ans les premiers aérodromes de campagne.

Bonne lecture et à bientôt sur nos nouveaux projets !

Laurent Bailleul

SOMMAIRE



- 1 **Edito**
- 2 **L'aérodrome du mois**
Les trois aérodromes de la ville de Bailleul – collectif 2A
- 6 **L'infrastructure du mois**
Les baraques – Thierry Géhan
- 9 **2014-2018 Commémorations de la 1ere Guerre Mondiale**
Incidents frontaliers en 1913-1914 - Jean-Louis Roba
- 13 **Rapport d'activité janvier 2014**
- 15 **DVD/Livres/revues**
- 17 **Sites Internet à découvrir – Adhésions récentes**
- 18 **Mises à jour site 2A**
- 19 **Le Site Internet du mois**
Les visites de Bernard Cocriamont
- 22 **Agenda – Nos publications**

Crédit photo page de couverture

Bron 1944, Reggiane Re 2002 Ariete du Sdo Kdo Gruppe Bongart devant les hangars détruits.
(Coll Jean-Louis Roba)

L'aérodroome du mois

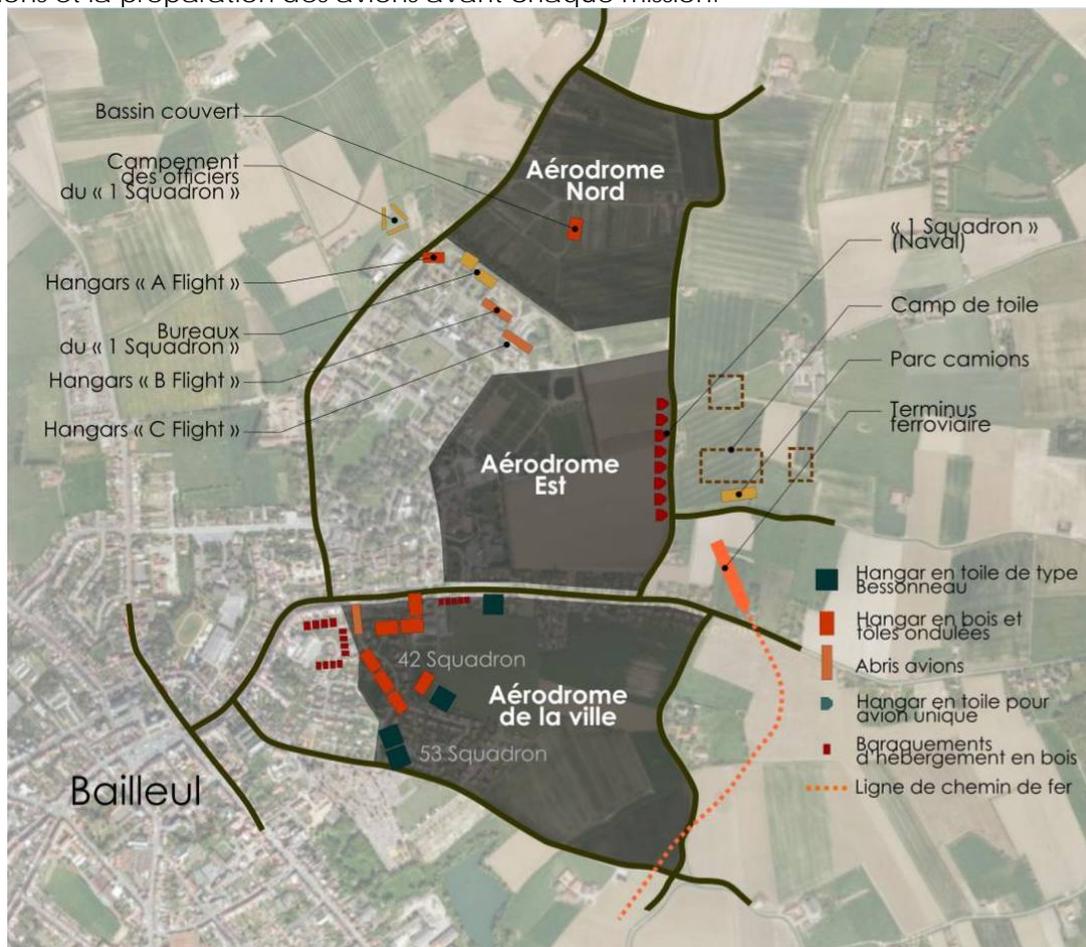
Les trois aérodroomes de la ville de Bailleul durant la Première Guerre mondiale

La commune de Bailleul, proche de la frontière belge et de la ligne de front des Flandres, va supporter jusqu'en 1918 trois aérodroomes sur ses terres, à l'est du bourg. Cette concentration d'installations se voit souvent dans l'étude du déploiement de l'arme aérienne durant le premier conflit. Il est lié au fait que les aérodroomes deviennent rapidement trop petits pour les unités en place et les demandes de missions.

Des aérodroomes de campagne

Ce type de terrain est destiné à accueillir des escadrilles avec leur personnel de maintenance. Il n'y a pas à l'époque dispose pas de piste revêtue, les avions décollent face au vent, il suffit simplement d'une étendue herbeuse, plate, sans obstacles comme des fossés, arbustes ou arbres.

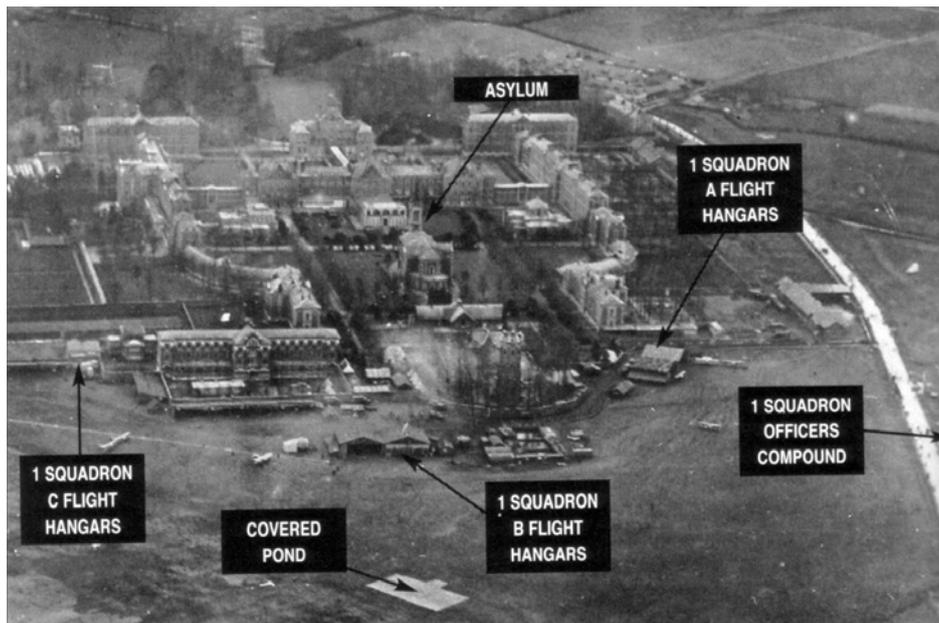
Il s'agit, selon l'expression propre à l'époque, de "champs d'aviation", facilement utilisables et pouvant, au gré des mouvements du front être déplacés. Les avions sont abrités sous des tentes ou des hangars en bois et toile dont le montage et le démontage sont assurés par des unités de logistiques qui suivent l'avancée des troupes. Chaque hangar dispose d'un échelon roulant de camions et véhicules légers avec du personnel de montage, charpentiers et monteurs formés spécialement à ces tâches. Les appareils sont ainsi abrités des intempéries pour faciliter les réparations et la préparation des avions avant chaque mission.



Localisation des trois aérodroomes (Cartographie Anciens Aérodroomes)

L'aérodroome n°1 Bailleul Nord

Ce terrain d'aviation, d'une superficie de 22 hectares, est le premier implanté sur la commune de Bailleul, dès le 18 novembre 1914 pour accueillir le Nr 6 Squadron. Les aménagements sont relativement sommaires dans les premiers mois mais, au fil des semaines, plusieurs infrastructures vont être construites contre les bâtiments de la maison de santé avec des hangars en bois et toile ainsi que des casernements pour l'hébergement des troupes. Il n'y a pas de piste en dur, juste une étendue d'herbe fauchée et dégagée de tout obstacle pour les décollages et atterrissages des appareils.



(Coll. Mike O'Connor, membre 2A)

Début 1915, deux autres Squadrons du RFC relèvent de cette première unité: les Nr 4 et Nr 5 Squadrons, qui se déploient également sur l'autre aérodroome aménagé près de la ville et prennent part aux opérations aériennes sur le front proche.

En 1917, arrivent le Nr 1 Naval Squadron sur Sopwith Triplane sous le commandement du Squadron Commander RS Dallas et le Nr 1 Squadron, Major A.B. Adams, avec des Nieuport Scout. Ces deux unités dépendent du 11 (Army) Wing, lieutenant-colonel JL Scott qui dispose d'un centre de commandement à Saint-Sylvestre - Cappel.



Trois flights sont ainsi déployés sur le terrain, sous des hangars en bois et toile distincts ; le campement des officiers est au Nord de la route ; c'est un ensemble de baraquements avec des passerelles de bois pour se protéger de la boue lors des pluies. Des accords sont conclus avec la direction de la maison de santé pour utiliser les salles de douches contre versement de charbon.

Baraquements des officiers
(Coll. Mike O'Connor)

En mars 1918, l'aérodrome sera abandonné suite à l'offensive allemande et devenant trop fréquemment la cible de l'artillerie lourde à longue portée. Les unités se replient alors sur l'autre aérodrome plus proche de la ville.

L'aérodrome n°2

Aérodrome de la ville

Cet aérodrome était implanté à l'est de la commune sur une surface d'environ 40 hectares. Il est aménagé en janvier 1915 afin de permettre le déploiement des No 4, 5, 6 et 7 Squadron, opérationnels au début des combats sur le front des Flandres.

L'humidité du terrain allait le rendre parfois impraticable, gênant de façon significative son emploi. L'orientation du vent pouvait parfois rendre les décollages difficiles, surtout lorsque l'axe d'envol devait passer au-dessus du cimetière. Un équipage d'un RE8 allait l'expérimenter à ses dépens en juin 1917 en terminant sa course dans celui-ci !



*Photo de très mauvaise qualité qui semble nous montrer l'emplacement de l'aérodrome n°2
(Coll. Mike O'Connor)*

En novembre 1916, le No 42 Squadron commandé par le major JL Kinnear est à son tour déployé sur le terrain. Il y restera une année complète, poursuivant les opérations de reconnaissance, chasse et bombardement sur la ligne de front toute proche. Il sera rejoint plus tard par le No 53 Squadron, Major CS Wynne-Eyton. Ces deux unités dépendent du 2th Wing, Lieutenant-colonel S Murphy, dont le centre de commandement se trouve au Mont Rouge en juillet 1917.

Ces deux Squadrons allaient développer une étroite collaboration avec les unités d'artillerie du II Anzac Corps (australienne) et IX Corps pour réglage des tirs sur les positions ennemies durant les combats de la troisième bataille d'Ypres.

En août 1918, cet aérodrome fut le dernier en service, les deux autres ayant été rapidement abandonnés suite à l'offensive allemande, étant sous le feu continu de l'artillerie.

L'aérodrome n°3

Bailleul-Est

Situé en fait au nord-est de la commune sur une superficie d'environ 27 hectares pour accueillir dès l'été 1917 le No 1 Naval Squadron, unité dépendant de la Royal Navy avec ses Sopwith Triplane, des appareils très rapides et maniables capables de rivaliser avec les meilleurs chasseurs allemands du moment. Les avions sont abrités sous des tentes dressées le long de l'actuelle Krommestraete en face d'un campement logistique regroupant le parc de véhicules et proche de la gare de déchargement venant de la ligne principale.

Très vite, il semble qu'il ait été abandonné, transférant son personnel sur l'aérodrome n°1 qui disposait de meilleures capacités d'accueil et de maintenance pour les appareils.



*Sopwith Triplanes du No 1 Naval Squadron, été 1917
(Coll. Mike O'Connor, membre association Anciens Aérodromes)*

Après guerre, les aérodromes ne seront plus réutilisés pour une activité aéronautique. De nos jours, il ne reste aucune trace de ces aérodromes, même dans la mémoire collective. Le livre édité récemment par le Cercle Historique Bailleulois a le mérite de rappeler le souvenir de cette présence.



Retrouvez l'histoire de la commune de Bailleul dans ce livre édité par le Cercle d'Histoire Bailleulois

Commande : Gerardlemaire@free.fr

Laurent Bailleul, Benjamin Bourel, Jean Luc Charles, Mike O'Connor, Jean-Louis Roba, Jacques Calcine, Guilhem Labeeuw ont participé à la rédaction de ce livre pour l'historique des trois aérodromes.

L'infrastructure du mois

Les baraques démontables, depuis la Grande Guerre

Thierry Géhan, membre 2A

Les baraques

Les baraques sont des constructions destinées au cantonnement temporaire de troupes. On en trouve depuis toujours ou presque dans les lieux de séjour fréquents, comme les camps d'entraînement. Elles peuvent être de construction légère ou au contraire, comme celles définies en 1899-1901 pour les camps d'instruction, en maçonnerie lourde. Leur principale qualité est de permettre aux utilisateurs de s'installer rapidement et de repartir de même, pour laisser la place à d'autres. Elles doivent donc répondre à un standard convenant à tous.

Exception faite de la guerre de siège, où l'on crée sur place des installations que l'on ne réemploie pas ensuite, les troupes en campagne, mobiles, campent ou réquisitionnent des locaux là où elles se trouvent. Il n'existe pas jusqu'au début de la Grande Guerre de matériel pour créer rapidement des cantonnements déplaçables. On dispose seulement d'installations fixes pour le temps de paix, et de moyens de bivouac ou de campement pour le temps de guerre.

Ce qui change en 1914

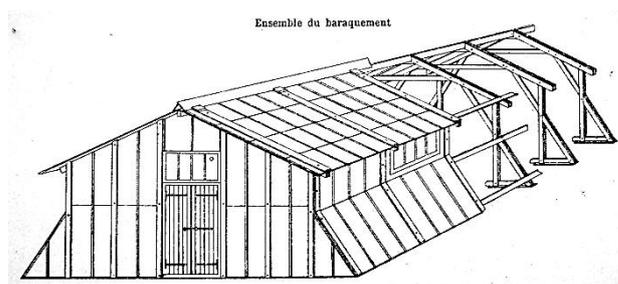
Dès la fin de 1914, le front se stabilise sur une longueur de 700 kilomètres. Tout au long, les troupes montent en ligne et en redescendent pour se reposer ; il faut alors les abriter, les ravitailler, les soigner, les soutenir. On crée des cantonnements, des dépôts, des hôpitaux, des terrains d'aviation, etc. qui doivent pouvoir être déplacés quand le front bouge. Les tentes offrent certes une grande mobilité, mais d'une part elles manquent, et d'autre part elles sont des abris trop précaires pour une utilisation prolongée dans les conditions climatiques sévères de l'hiver 1914. Il faut du "dur", mais déplaçable. Donc des baraques démontables.

Même s'il n'est pas vraiment nouveau – le maréchal Lyautey remarquera qu'il en aurait eu grande utilité au Maroc – c'est la première fois que ce besoin se présente avec une telle acuité, à cette échelle, et avec une si grande urgence. La première baraque démontable préfabriquée en grande série sera celle inventée par l'intendant en chef Adrian, qui cherche à pallier au manque de tentes. Les besoins sont énormes et ne feront que grandir. On utilisera massivement les baraques démontables, de modèles très variés dans les matériaux, les concepts et les dimensions, selon les besoins et les ressources disponibles. Pour des hôpitaux, des camps d'instruction, des villages de réfugiés... des milliers de baraques, dont une majorité d'Adrian, seront construites pendant et après la guerre. Notamment, l'aéronautique montera et déplacera, au gré des mouvements de ses unités, de nombreux types de baraques plus ou moins spécialisées.

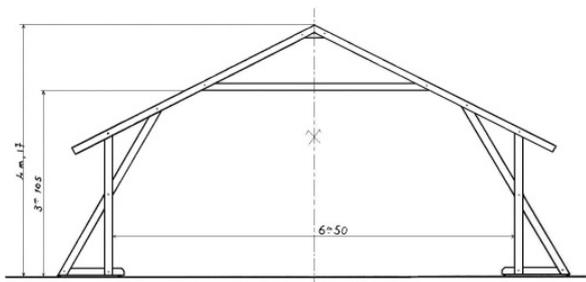
Jusqu'à nos jours, on ne cessera plus d'en inventer et d'en faire toutes sortes d'usages. Un petit nombre des premières d'entre elles existent encore aujourd'hui.

La première urgence et la baraque Adrian

L'intendant en chef Louis Adrian, polytechnicien, a servi dans le génie puis dans l'intendance. Retiré du service actif en 1913, il a inventé pour des besoins rencontrés en Amérique du Sud une baraque légère mais rigide, d'assez grandes dimensions, facile à monter et à démonter, simple à fabriquer (en gros : sciage, clouage, perçage). L'intendance l'adopte et, décentralisant au maximum les achats, elle en ravitaille des milliers d'exemplaires très



rapidement avant l'hiver 1915. Malgré sa forme très caractéristique, le langage populaire adopte son nom et l'attribue à d'autres types de baraques en bois.



Elle offre une portée libre de 6 m pour une largeur hors tout de 8,40 m ; sa longueur normale de 30 m peut varier selon le nombre de travées de 2 m. Sa hauteur au faîtage est de 4,30 m. L'entrée normale est en pignon. Toute l'ossature est en planchettes. Dans sa version dortoir la plus densifiée, elle peut recevoir 100 hommes avec armes et bagages. Améliorée et adaptée tout au long de la guerre, elle aura une très grande variété d'usages. L'aéronautique en fera des baraques d'escadrilles

comme celle présentée au Musée de l'Air et de l'Espace, des cantonnements, des ateliers, etc.

Nous consacrerons un autre article à cette baraque emblématique.

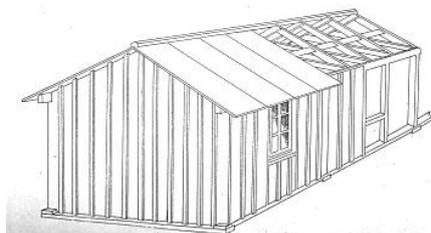
Les autres baraques démontables ou provisoires

De nombreux types de baraques légères seront conçus pendant la Grande Guerre à divers échelons de l'organisation des camps, soit pour apporter des solutions appropriées à certains besoins, comme de petites baraques, soit pour utiliser d'autres matériaux que le bois, soit pour obtenir une très grande mobilité. Si toutes ne seront pas démontables, la plupart le seront, et chacune présente un intérêt. Nous en présenterons quelques-unes dans ce magazine.

Les principaux concepteurs sont la section technique du génie (STG), les services du génie des armées et des corps d'armées (génie des étapes), les services des camps des mêmes armées. Des entreprises proposent aussi leurs solutions. A l'automne 1917, un effort d'inventaire et de standardisation conduit à regrouper les compétences au sein de l'établissement central des matériels de baraquement (ECMB) qui est lui-même concepteur, sous la direction du colonel Devise. Par exemple, la commission centrale du génie lui transmet, le 26 octobre 1917, un dossier contenant les plans et croquis de 17 types de baraquements, provenant des groupes d'armées Nord, Centre et Est. On y trouve des abris d'écurie, des baraques de section ou pour officiers, une baraque hôpital, etc. Parmi ceux-ci, on trouve des types standardisés : Adrian, Épinal, Balzer (documents SHD).

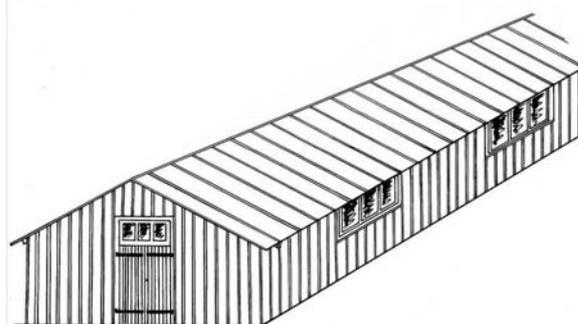
La baraque Épinal

Largeur utile 4,35 m, travées de 3 m, version de base à 5 travées, entrée au milieu du long-pan, c'est une petite baraque de conception traditionnelle à murs droits.



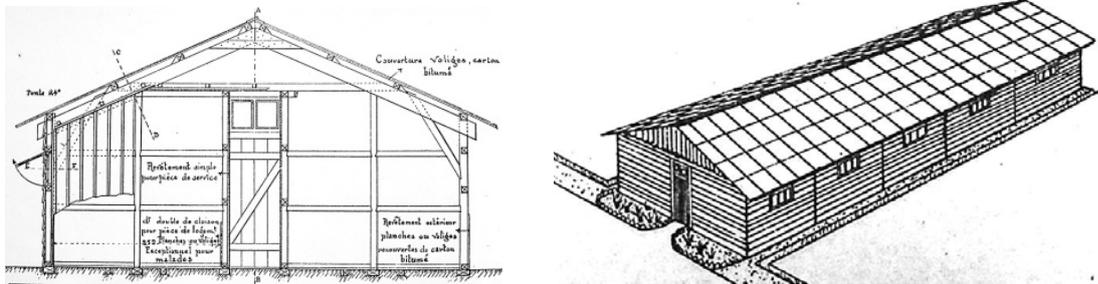
La baraque Balzer

Similaire à l'Adrian par ses dimensions, c'est une conception traditionnelle à murs droits

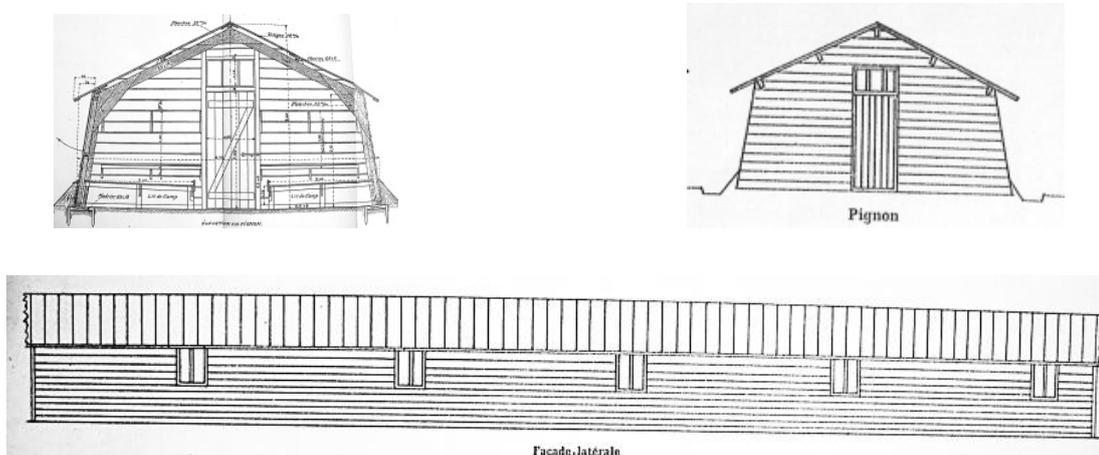


Parmi les baraques conçues dans les armées, signalons entre autres celles de la 1^{ère} armée :

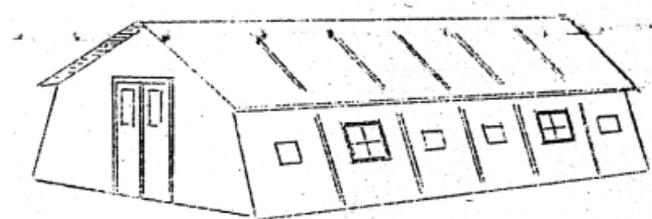
- du service des camps : encore une baraque de 6 m, de construction traditionnelle.



- du service du génie des étapes : baraque de 5,75 m à murs inclinés, à travées de 3 m, ossature en planches



Par ailleurs, le musée du service de santé des armées, au Val de Grâce, a gardé la trace de types qui ont, sous réserve d'identification certaine, été employés par l'aéronautique, comme la Chambrecy et quelques autres.



Chambrecy

Citons encore pour mémoire parce qu'elle est devenue un standard par la suite, la baraque ECMB de 1917 : modulable de largeur 6m, à travées de 3 m. Elle a été conçue pour économiser les matériaux, notamment le bois et les boulons. Elle est dite démontable, mais cela ne concerne que sa charpente, les parois pouvant être en maçonnerie.

Nous reviendrons sur ces différents types et bien d'autres dans d'autres articles, avec des photos prises de préférence sur des aérodromes.

(à suivre...)

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.

Incidents aériens frontaliers en 1913-1914

J-L Roba

Suite à l'annexion de l'Alsace-Lorraine en 1871, la région de Lunéville était devenue très proche de la frontière franco-allemande. De l'autre côté et à proximité, on trouvait deux importants aérodromes militaires impériaux : Strasbourg et Metz-Frescaty. Il n'est donc pas étonnant, vus les balbutiements de l'aviation de l'époque, que des appareils égarés se posent du mauvais côté de la frontière. On connaît ainsi au moins cinq incidents en quatre années :

- un avion à Custinnes
- un autre à Nomeny
- l'atterrissage du Zeppelin L IV sur la plaine des manœuvres de Lunéville (3 avril 1913)
- un biplan à Arracourt (22 avril 1913)
- un Albatros à Croismare (3 février 1914)



Si nous allons ici étudier les trois derniers cas d'erreurs d'orientation allemandes, soulignons que des appareils français s'égarèrent de même en territoire allemand, souvent en Alsace-Lorraine - ce qui allait régulièrement irriter les autorités locales s'imaginant que, ce faisant, les équipages voulaient renforcer la 'belle histoire' de « l'oiseau qui vient de France ». Ainsi, en mars 1913, un avion français piloté par un civil se posa en Lorraine. Et, selon un journal suisse : « Le 24 décembre 1913, dans l'après-midi, un aéroplane monté par deux aviateurs français a atterri près d'Avricourt en territoire allemand. Le pilote, le lieutenant Chaize, appartient au centre d'aviation militaire de Nancy. L'enquête n'a fait découvrir aucune charge contre les deux aviateurs qui s'étaient simplement égarés. Ils ont été remis en liberté et leur appareil a été ramené à Nancy ».

Malgré la méfiance réciproque, ces cas furent souvent rapidement réglés avec une certaine courtoisie, le plus souvent par des militaires proches de leurs homologues ou par des autorités fortes au fait des techniques nouvelles.

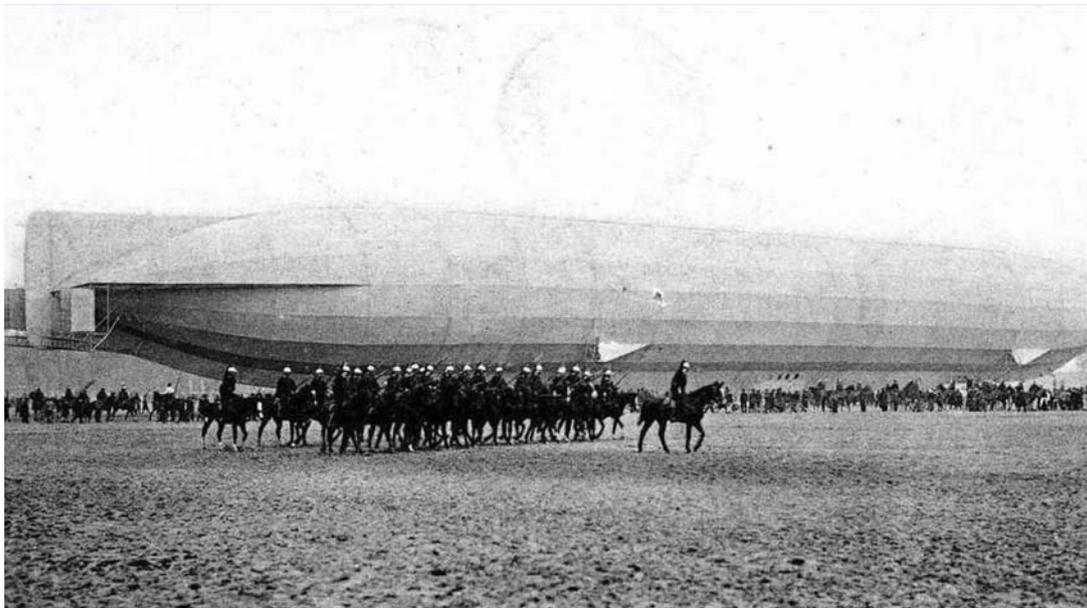
Les cartes de propagande françaises largement répandues en Alsace-Lorraine vantaient « l'oiseau venant de France » qui apporterait la 'libération'. Cet oiseau étant souvent assimilé à un avion, on comprend mieux l'ire des autorités allemandes quand un aéronef français franchissait incidemment la frontière...

(Coll. Jean-Louis Roba)

Le Zeppelin de Lunéville (3 avril 1913)

Le 3 avril 1913 à 6h15, le LZ-16 un des tout derniers produits de la firme Zeppelin de Friedrichshafen décolla pour effectuer un test à valeur militaire. Si l'aéronef se révélait conforme aux desiderata de l'armée, il y entrerait sous la dénomination Z-IV. Le dirigeable était mené par le Hauptmann Glund (Glunz ?) et emportait trois membres d'une commission militaire, les Hptm Fritz George, Oblt Felix Jacobi et Oblt Hans Brandeis, outre l'équipage habituel de sept hommes.

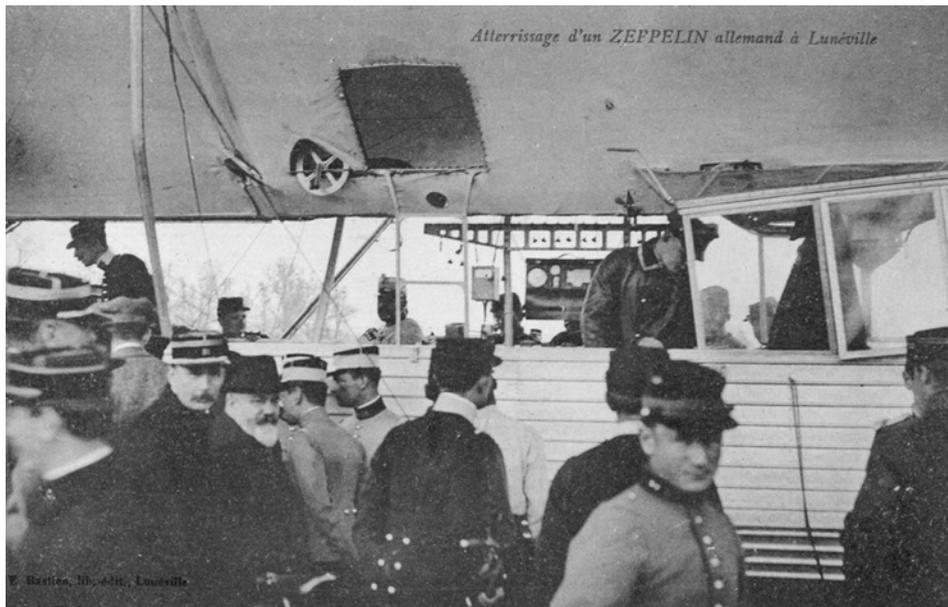
Environ deux heures après le départ, alors que le LZ-16 évoluait à deux mille mètres, il s'égara dans un épais brouillard sur la Forêt Noire. Le retour vers Friedrichshafen fut décidé mais l'appareil, poussé par un fort vent de sud-est, dévia largement de son itinéraire. Des parties de l'appareil givrèrent et les hélices projetèrent des éclats de glace qui perforèrent l'enveloppe et les ballonnets du Zeppelin, causant une importante perte de gaz. Il fallut descendre sous la couche de nuages pour atterrir. Mais se doutant que l'appareil volait sur territoire français, on choisit un terrain adéquat dans une ville de garnison pour que l'on ne soupçonne pas l'équipage d'espionnage. De plus, la présence de soldats français protégerait les aviateurs d'une éventuelle animosité des autochtones.



*Le Zeppelin posé sur le champ de manœuvres
(Coll. Jean-Louis Roba)*

Sur le champ de manœuvres de Lunéville, un régiment de chasseurs à cheval était passé en revue par le général de division Antide Lescot. Le dirigeable venu très bas frôla les toits et heurta même un clocher avant de se poser vers 13h30. Les soldats présents sur le terrain aidèrent à l'atterrissage avant de former un cordon de sécurité autour de l'aéronef pour maintenir les curieux à l'écart. Car la foule allait affluer à la vue du 'gros oiseau'. La garde fut renforcée et les autorités prévenues.

Le baron Adrien de Turckheim, maire de Lunéville, le sous-préfet des Vosges Lacombe, et le commissaire spécial Fischer, procédèrent aux vérifications d'usage soit l'interrogatoire des aviateurs, la visite du dirigeable et la vérification des documents de bord. Contrairement aux craintes allemandes (avivées par certaines fausses rumeurs répandues lors d'atterrissages antérieurs en France), les autorités et la population en général ne se montrèrent que peu hostiles. Le récit très crédible fut accepté comme tel mais l'engin dut être immobilisé par le directeur local du Génie militaire. Les premières réparations (dont le démontage d'un des trois moteurs) furent cautionnées par le chef de bord et les trois militaires qui avancèrent les deniers pour payer cent cinquante ouvriers.

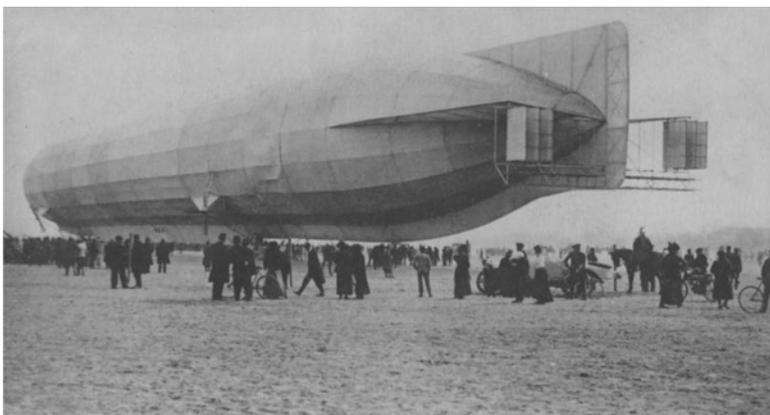


*Le Zeppelin est entouré par les militaires tandis qu'un officier vérifie les documents dans la nacelle
(Coll. Jean-Louis Roba)*

En fin d'après-midi, on autorisa les officiers à envoyer des télégrammes à leur ambassade, à la société Zeppelin et à leurs amis pour demander de l'argent nécessaire au règlement des divers frais et ... à l'acquiescement de droits de douane (en effet, les atterrissages trop fréquents de ballons allemands en territoire français avaient amené Paris à décider, en 1909, que ces ballons devraient payer ou consigner des droits de douane pour leurs enveloppe et agrès) !

Ayant endossé des vêtements civils, les officiers gagnèrent la poste étant insultés sur le chemin par quelques nerfis. Des pierres auraient même été lancées à leur encontre. Pendant la nuit, l'appareil sera gardé tandis que l'équipage dormait à bord dans des couvertures fournies par les militaires de Lunéville.

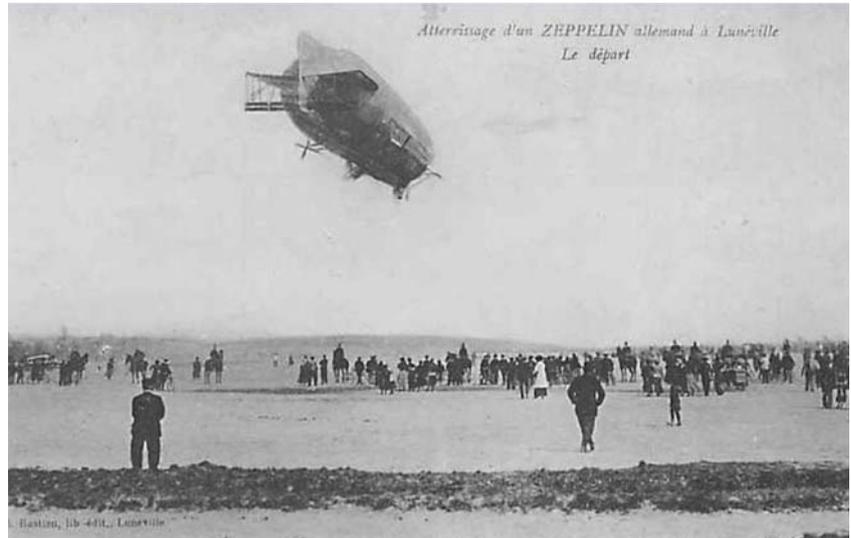
Au petit matin du 4 avril, le général Auguste Hirschauer, inspecteur de l'aéronautique militaire (et spécialiste reconnu des aérostats), ayant quitté Paris avec quelques spécialistes de l'établissement d'aérostation de Chalais-Meudon, arriva à Lunéville et, sans trop le manifester ouvertement, inspecta soigneusement le dirigeable avec les experts. La curiosité militaire satisfaite, l'autorisation du départ fut accordée mais seuls les civils grimperent dans la nacelle, les trois officiers étant reconduits à la frontière en voiture par les soins de Fischer. Des mécaniciens de la firme Zeppelin étaient entre-temps arrivés par train (de Baden-Baden et de Francfort sur le Main) pour procéder au regonflage du ballon sous les yeux de la foule. Malgré la 'vigilance' des gardes (et, probablement, avec une certaine bienveillance de ceux-ci), la nacelle du dirigeable avait été couverte de graffiti nationalistes (« *Bonjour, Strasbourg !* », « *Vive la France !* ») ou antiallemands (« *Sales Boches !* ») rédigés à la craie.



*Le départ
(Coll. Jean-Louis Roba)*

Des avions de la troisième escadrille d'Epinal survolèrent même le terrain, acclamés par les badauds qui entonnèrent la Marseillaise pour montrer nettement aux intrus qu'ils n'étaient pas les bienvenus. Le décollage vers 13h00 fut aussi délicat que l'atterrissage. Le vent violent, conjugué aux dommages subis, fit pencher le Zeppelin vers l'avant, soulevant du sol les soldats qui le maintenaient et qui le lâchèrent plus tôt que prévu. En outre, un des moteurs ayant été démonté, le Zeppelin ne put atteindre la frontière qu'à 15h00, avant de gagner Frescaty une heure plus tard. Le dirigeable était demeuré à Lunéville moins de vingt-quatre heures.

*Cap est mis vers l'est
(Coll. Jean-Louis Roba)*



Comme Mme E. Avrillon le décrit dans son mémoire universitaire, cet incident fut très vite réglé par voie diplomatique, les autorités françaises craignant que l'opinion publique ne s'enflamme dans l'Hexagone avec une recrudescence du pangermanisme de l'autre côté de la frontière. Les Allemands, eux, n'avaient guère envie d'ébruiter cet incident peu glorieux pour leur flotte de Zeppelin (un journal d'Outre-rhin invoquera même un épisode 'humiliant').

Tout le monde adoptera dès lors un profil bas et cet incident se résumera surtout en une suite impressionnante de cartes postales. La seule bénéficiaire de cet incident fut l'armée française qui put rapidement vérifier les progrès allemands en matière de dirigeable et qui semble même avoir copié certains de ses éléments pour améliorer ses propres ballons. On notera que Jacobi, promu Hauptmann, commandera peu après le Z-VII.

*Le dirigeable quitte Lunéville sous les yeux de ses habitants.
(Coll. Jean-Louis Roba)*

(à suivre...)

Rapport d'activité

Janvier 2014

2 janvier

Mise en ligne des vœux 2A

Poursuite de la mise en ligne sur notre site des vœux reçus par notre association.

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=14729>



5 janvier

Retour sur le magazine n°45

Dans notre précédent magazine nous avons publié cette photo qui aurait été prise à Art sur Meurthe. Selon Bertrand Hugot la ligne de Nieuport appartenait à la SPA90 mais celle-ci n'aurait pas été déployée sur ce terrain mais plutôt sur celui de **Manoncourt** ou encore **Malzéville**.



(Coll. Jean-Louis Roba)

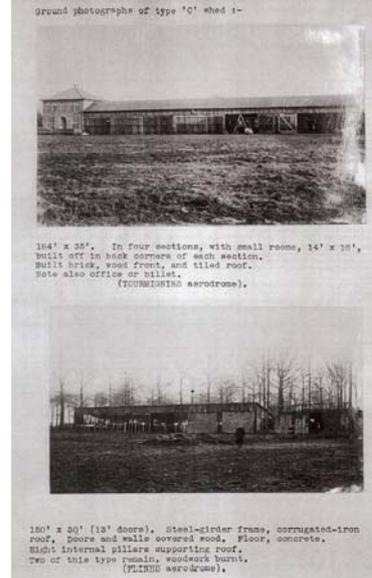
12 janvier

Documents 14-18

Réception de nombreux documents d'archives sur les hangars Allemands de la Première Guerre mondiale.

Source : National Archives de Kew via notre correspondant Roger Austin. Autant

d'éléments à intégrer pour notre future exposition photos sur la thématique 14-18.



(Coll. Roger Austin)

15 janvier

Exposition à Vitrolles

Photo de l'exposition à Vitrolles transmis par Henri Conan de Mémoire de l'Hydraviation (membre 2A)



(Coll. Henri Conan)

21 janvier

Conférence de Didier Dubant (membre 2A)

Sur les aérodromes américains durant la première guerre mondiale dans le département de l'Indre.

<http://www.indre.fr/conf%C3%A9rence-de-lacad%C3%A9mie-du-centre-9>

21 janvier

Réunion BA 110 Creil

Groupe de travail 14-18 Oise. Présence de Jacques Calcine, Yves Gambert et Laurent Bailleul. Préparation des actions 2014.

21 janvier

Hurricane à Merville

Dans le cadre de ses recherches sur la RAF en France en 1940, Jean-Louis Roba nous transmet une photo d'un Hurricane à Merville.



(Coll. Jean-Louis Roba)

23 janvier

Collection Devauchelle

Plus d'une cinquantaine de photos viennent de nous être transmises par Henri Conan suite à sa rencontre avec le neveu de René Devauchelle, pilote d'hydravion disparu durant la 2eme guerre mondiale.

Son neveu a réuni les photos de son oncle et vient de nous les confier pour identification. Merci à nos membres qui ont permis cet échange.



Romano RD80 1934

(Coll. Devauchelle DR)

23 janvier

Le Bourget en 1940

Après l'Opération Paula, les destructions sur l'aéroport. Un ensemble de photos prises par les allemands lors de leur arrivée. Fonds Jean-Louis Roba.



(Coll. Jean-Louis Roba)

25 janvier

Réunion Amiens

Rencontre à Amiens-Glisy dans le cadre des préparations du meeting de septembre prochain. Présence de Jacques Calcine, Philippe Morinière et Laurent Bailleul.

27 janvier

Vœux du CEMAA

Dans les locaux de l'École Militaire. Présence de Bernard Vergeyle (AAEM) et Laurent Bailleul pour représenter notre association.



(Coll jean-Luc Brunet)

DVD / Livres / Revues

AIR ANSORAA n°136 Janvier-Février-Mars 2014



Revue trimestrielle de l'Association Nationale des sous-officiers de réserve de l'Armée de l'Air (Association membre 2A).

-oOo-

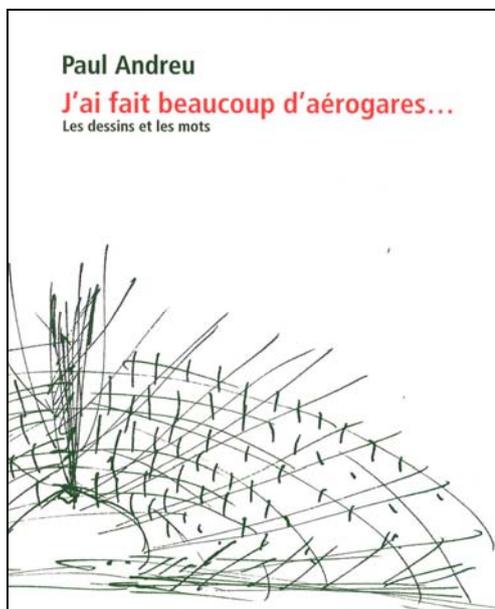
Musée Régional de l'Air n°117



Magazine du Musée régional de l'Air
(membre 2A)

J'ai fait beaucoup d'aérogares

Paul Andreu



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

Biographie:

Ingénieur et architecte, né à Bordeaux le 10 juillet 1938. École Polytechnique, École des Ponts et chaussées, École des Beaux-Arts. A travaillé une quarantaine d'années à Aéroports de Paris. Responsable des travaux à Orly et au Bourget, puis architecte en chef des bâtiments de l'Aéroport Charles de Gaulle et directeur architecte chargé des études et des travaux pour l'ensemble des ouvrages dont Aéroports de Paris avait la charge en France et hors de France. Il a conçu et construit l'essentiel des bâtiments de l'Aéroport Charles de Gaulle, les aérogares de Nice et de Bordeaux et beaucoup d'autres à l'étranger : Abu Dhabi, Jakarta, Le Caire, Dares-Salam, Shanghai, etc.

Mais aussi le Musée de la Mer d'Osaka, le Gymnase de Canton, le Centre Musical de Shanghai et l'Opéra de Pékin. Paul Andreu est

membre de l'Institut et lauréat de nombreux prix internationaux d'Architecture.

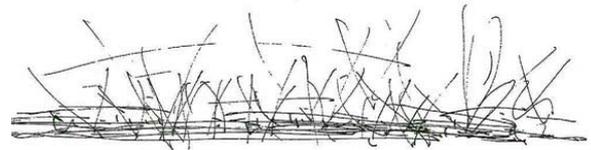
A l'issue de la conférence, les membres de 2A présents, Jean-Michel Borde et Guilhem Labeeuw, ont échangé avec Paul Andreu. L'occasion également de faire dédicacer son dernier ouvrage à l'attention d'Anciens Aérodommes



Paul Andreu échangés avec 2A
(Coll. Jean-Michel Borde)

Bon "Anciens aérodomme"
ce livre me ceux qui me le
font pas encore temps -

PA



Aérofrance n°125
2014 : année du patrimoine
aéronautique
collectif

Dernier numéro de la revue de l'Aéro-club de France.

Au sommaire, des articles sur le Bourget ainsi qu'un article sur les hangars aéronautiques par Guilhem Labeeuw (membre 2A)



Sites Internet, a découvrir

- Le SMB2 de Cambrai

http://www.flying-zone.be/histoire/2_hist_pres_2013_SMB2.php

- Tripale Magazine produit par Marc Tauran, nombreux reportages à découvrir et mention de notre association (vers 39ème minute) ainsi que les Ailes Historiques du Rhin (membre 2A).



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

Voir également l'information sur le meeting de Meaux-Esbly en juin prochain et celui d'Amiens-Glisy en septembre.

Un reportage sera prochainement tourné sur notre association avec TMTV.fr

- Aéroport miniature en activité !

<http://www.youtube.com/embed/gn1qMYfFrro>

- Projet documentaire de Citizen films sur le crash d'un Lancaster près de Nancy en 1945.

<https://vimeo.com/58698805>

- Site Internet Meetings aériens : Fête Nationale de l'Air à Orly 11 juin 1950

<http://meetingaeriens.blog4ever.com>

- Enquête sur Gynemer.

Interviews réalisés par Luc Vanacker et Johan Vanbeselaere



<http://www.youtube.com/watch?v=P8WRxEPJ9RE&feature=youtu.be>

- Petit tour en Lancaster

<http://player.vimeo.com/video/15498493>

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 Nationale des Sous-Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air (ANSORRA)

- Musée Régional de l'Air d'Angers

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.

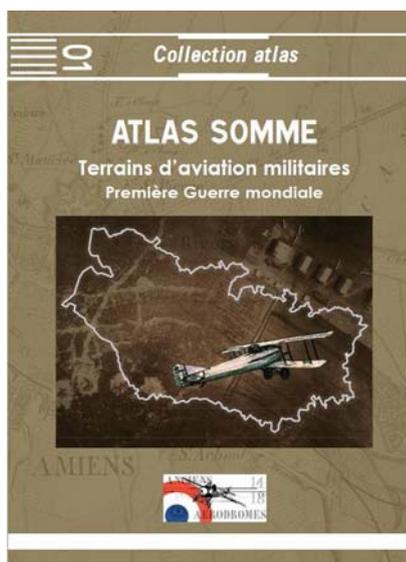
Nous disposons à ce jour d'un recensement de **434 terrains** (toutes périodes confondues)

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, est annoncée pour juin 2014.



A paraître !!!

Le Site Internet du mois

Les visites de Bernard Cocriamont (membre 2A)

Bienvenue sur le site de Bernard Cocriamont.

Originaire et habitant la ville de Charleroi (Belgique), j'ai une passion depuis mon enfance sur les blockhaus allemands

Ce site représente une trentaine d'années de recherche et a été mis en ligne pour la première fois en décembre 2009.

Ce site, pour être différent et original, ne comprend que des photos et des reportages personnels lors de mes recherches sur le terrain ainsi que des articles d'époque.

Une description succincte sera présentée avec chaque sujet.

La nouvelle version se présente sous forme d'un journal.

Une pensée émue et reconnaissante pour monsieur Lambert Gralet qui nous a quitté le 19 mai 2009. Un Chapitre lui est consacré sur ce site.

Toutes les photos avec copyright ne peuvent être utilisées sans mon accord écrit.

CLIQUEZ ICI POUR ENTRER DANS LE SITE

dernière actualisation 23 janvier 2014

Groupes de recherches dans lesquels je fais partie :
Bernard Cocriamont : adresse email : fzg76@skynet.be

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

Un site Internet bien documenté comprenant de nombreuses rubriques relatant près de 30 années de visites de musées avec photos actuelles et explications. 1ere et 2ème Guerre mondiale, sites V, Mur de l'atlantique, musées, lieux de mémoire, biographies, etc...
Bonne découverte, bon voyage devant votre clavier et écran !

Musées et lieux de mémoire

Stampe - Vertongen - à Deurne - Anvers
Musée aviation : www.stampe.be

Baron Rouge

Hommage à Marcel Claessens

STAMPE & VERTONGEN MUSEUM

Vue générale du musée

Stampe & Vertongen

Musée Stampe Vertongen de Deurne (Belgique)

Agenda

Rencontres 2A

Chaque mois, nous organisons des réunions régionales entre les membres disponibles. Ces rencontres permettent 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", Aérodomme de Merville-Calonne.

Prochaine réunion le -----

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

Du 25 au 27 avril 2014

4^{ème} édition du Carrefour de l'air.

13-14-15 Juin 2014 Fête aérienne du centenaire Marne 14-18
Aérodomme de Meaux - Esbly. Meeting aérien sur le thème de la Grande Guerre.

Du 6 au 23 novembre 2014

Exposition sur la guerre 14-18, galerie du château de l'Étang, Saran. Organisé par le Groupe d'Histoire Locale de Saran (membre 2A)

13-14-15 septembre 2014

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

7-8 juin La Ferté Alais

Autres événements

Les 14 et 15 Février, Salon de Provence salle ch. Trenet

AVIATION ET ESPACE

Exposition, Maquettes, Conférence de 9 heures à 19 heures

http://www.universite-populaire-pays-salonais.fr/?page_id=54

Renseignements 04 90 56 20 25

Du 29 janvier au 29 juin 2014

A LA CONQUETE DU CIEL

La ville de Boulogne-Billancourt, au MA-30/Musée des Années Trente et dans la nef de l'espace Landowski une exposition sur le thème de l'aviation, Contact Cécile Fize 01 55 18 40 42

Espace Landowski 28 avenue André-Morizet - 92100 Boulogne-Billancourt 01 55 18 53 00 / www.boulognebillancourt.com

Accès : Métro ligne 9 (Marcel-Sembat) ou ligne 10 (Boulogne Jean-Jaurès) Bus lignes 126 et 175 (Hôtel-de-Ville) Parking de l'hôtel-de-ville

Conférences

Du 21 février au 5 mars 2014. Villers les Nancy

Exposition Conférences au château Madame de Graffigny sur le thème :

-L'aéronautique militaire en 1914 en Lorraine,

Marquant le centenaire de l'ouverture du camp d'aviation de Villers les Nancy en Meurthe et Moselle, entrée libre.

07 avril 2014 – Conférence AÉCF sur l'avion électrique.

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 le règlement de la cotisation. Adhérer c'est aussi accepter les clauses de notre règlement intérieur, comme dans toute association.

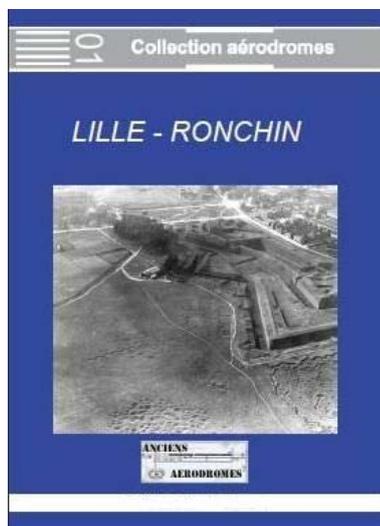
Voir également la page de présentation sur notre site :

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

Et le formulaire de contact :

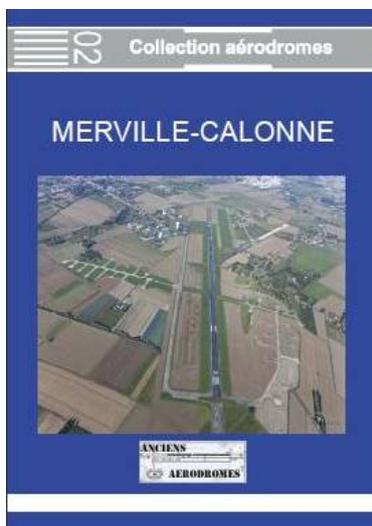
<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=260>

Nos publications livrets



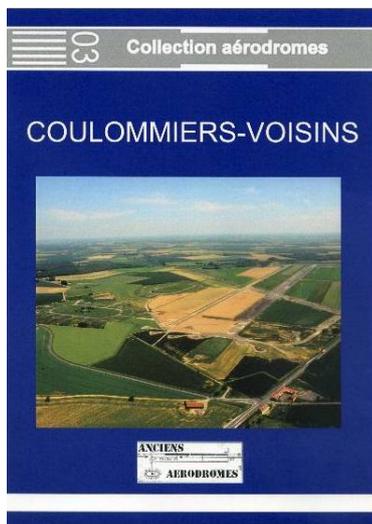
ISBN n°978-2-919572-00-7

Notre première publication qui vous fera découvrir cet aérodrôme 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



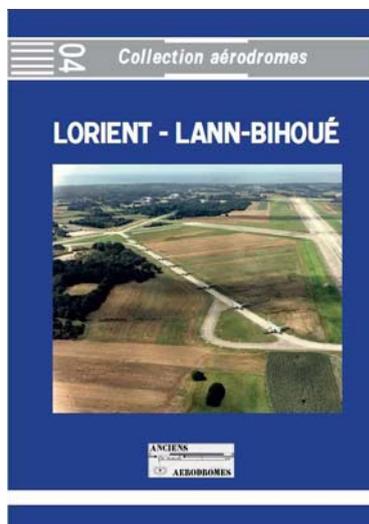
ISBN n°978-2-919572-01-4

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

A venir en 2014 : Meaux – Esbly, Atlas 14-18 Somme,

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 Aérodrômes

Nos publications DVD

Témoignages d'Anciens Aérodroemes 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 Aérodroemes. 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 – février 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