



**LE MAGAZINE 2A**  
*Lettre de liaison*  
*n° 47 – mars 2014*



Publication mensuelle de l'association Anciens Aérodomes  
Siège social : Base Eolys, aérodrome de Merville-Calonne (LFQT), rue de l'Épinette, 62136 LESTREM  
Site: <http://www.anciens-aerodromes.com>

## EDITO

Bienvenue dans ce nouveau magazine dans lequel vous découvrirez plusieurs articles inédits. Vous retrouverez la suite des incidents frontaliers d'avant la Première Guerre mondiale narrée par Jean Louis Roba, un article sur l'exploit de Arthur Faller de Habsheim au sommet du Feldberg, un avant-goût de notre prochain livre. Merci également à Pierre Labrude pour son étude sur l'aérodomme de Mirecourt-Juvaincourt, une nouvelle preuve que les colonnes de notre magazine sont aussi disponibles aux non-membres de notre association pour le plus grand plaisir de tous.

Trois publications sont actuellement en préparation simultanée : le premier volume de la collection atlas traitant des terrains d'aviation de la Somme durant la Première Guerre mondiale, le n°5 de la collection aérodommes sur Meaux - Esbly et un suivant sur Mulhouse Habsheim. Autant de dossiers importants qui monopolisent beaucoup de temps pour nos groupes de rédaction... vous expliquant sans doute le retard de ce magazine mensuel !

Nous vous donnons rendez-vous en fin de mois pour la 4ème édition du Carrefour de l'Air au Musée de l'Air du Bourget, premier stand de notre année 2014.

Bonne lecture et à bientôt sur nos nouveaux projets !

Laurent Bailleul

## SOMMAIRE



- 1 **Edito**
- 2 **L'aérodomme du mois**  
*La base aérienne de Mirecourt-Juvaincourt – Pierre Labrude*
- 8 **Des terrains, des avions et des hommes**  
*De Habsheim au sommet du Feldberg - Edouard Cousin via Lionel Luttenbacher*
- 10 **2014-2018 Commémorations de la 1ere Guerre Mondiale**  
*Incidents frontaliers en 1913-1914 - Jean-Louis Roba*
- 13 **Rapport d'activité**  
*Février 2014*
- 15 **DVD/Livres/revues**
- 17 **Sites Internet à découvrir / Mises à jour site 2A / Agenda**
- 19 **Hommage**  
*Crash du Lancaster JB 604 HW-S - Daniel Jambot et Gérard Shaub*
- 22 **Nos publications**
- 24 **Déplacement 2A**  
*Stow Maries Aerodrome 10 mai 2014*

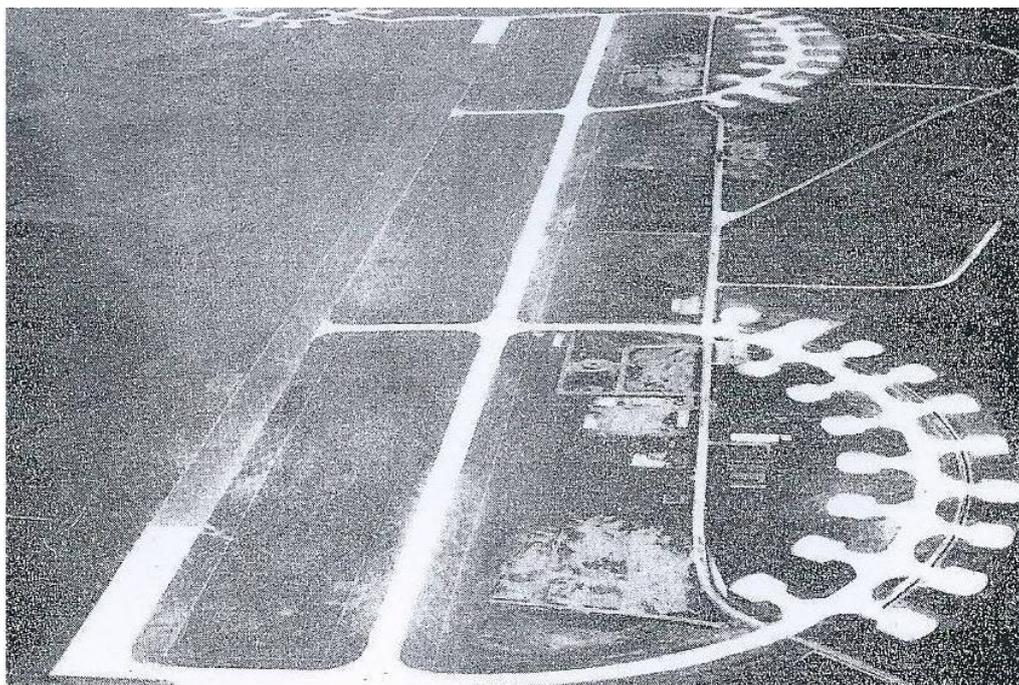
### Crédit photo page de couverture

Aérodomme de Marrakech 1948-1950. Marcel Dassault 315 n°01 Flamand.  
(Coll. Jean Degheeger de Nord-Cartophilie, via Jean-Luc Charles)

## L'aérodomme du mois

### La base aérienne de secours OTAN de Mirecourt-Juvaincourt (1952-1967)

Pierre Labrude



*La base en construction. Photocopie d'une photographie issue de l'entreprise Cracco, aujourd'hui disparue, donnée à l'auteur en 2012 par une de ses anciennes employées.*

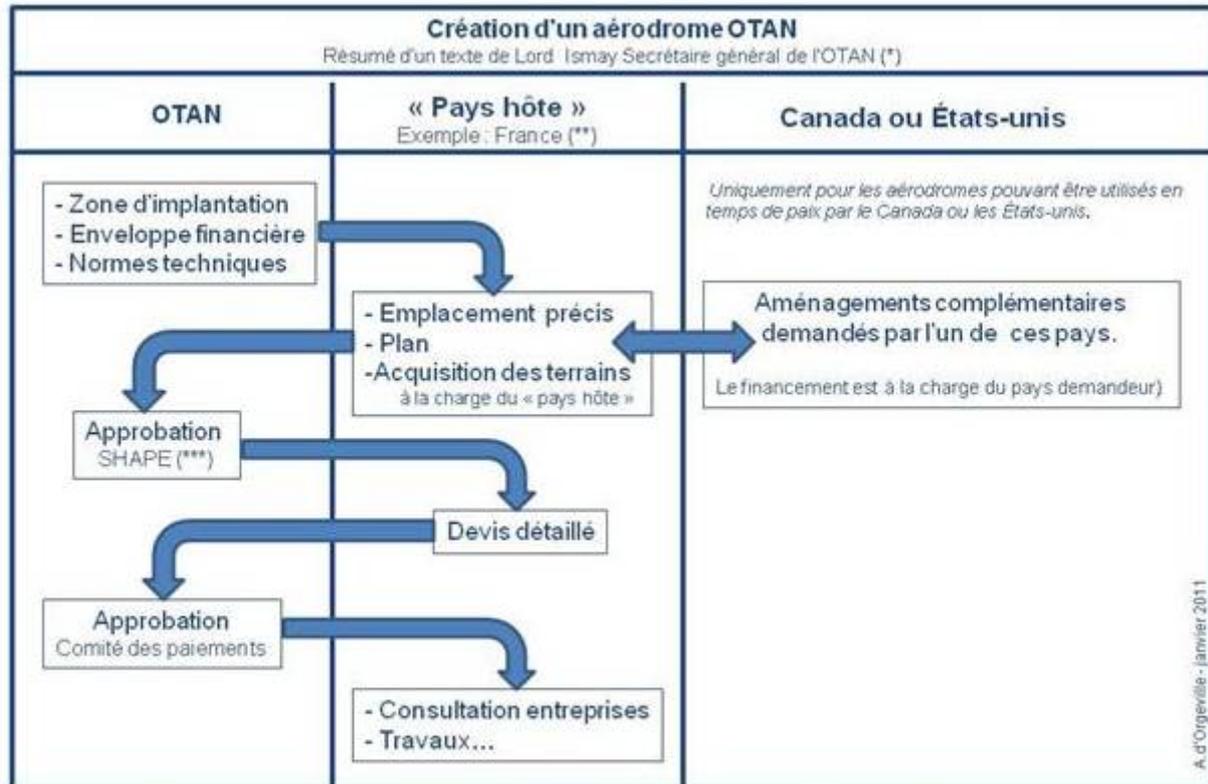
*On distingue en haut à gauche la marguerite nord-est qui est circulaire, puis les marguerites sud-est et sud-ouest (en bas), Entre les deux se trouve la route d'accès à la base (en oblique). On distingue bien les zones des chantiers entre le taxiway et la route qui relie les marguerites. La piste, semble-t-il pas encore terminé et dépourvue de ses extensions, est à gauche de la photographie.*

A l'issue de la Seconde Guerre mondiale, les traités internationaux de défense signés par la France (Dunkerque, Bruxelles) mettent en évidence la nécessité de construire de nombreuses bases aériennes. Le Traité de Washington (Traité de l'Atlantique nord) du 4 avril 1949 reprend les projets en cours en leur donnant de l'ampleur. Ils constituent les seconde et troisième tranches du programme d'infrastructure de l'OTAN, cette 3<sup>e</sup> tranche étant très importante. Le programme de l'OTAN est déclaré d'utilité publique et urgent par le décret du 23 mai 1952.

#### Les bases aériennes OTAN, types et organisation

Les infrastructures sont de trois types : les bases aériennes opérationnelles dévolues à l'une des nations appartenant à l'OTAN, les bases de dispersion et les bases de diversion (ou "de secours" ou encore "d'urgence"). Toutes obéissent aux normes de l'organisation : une piste de 2400 mètres de long et de 45 mètres de large, prolongée ultérieurement à chacune de ses extrémités par un "over-run" de 270 mètres, un ou deux "taxiway" de 2400 mètres sur 22,5 mètres, pouvant servir de piste d'urgence, des aires d'alerte, trois aires de dispersion des avions appelées "marguerites" et comptant chacune 17 ou 18 emplacements, une aire de stationnement parallèle à la piste, un dépôt principal de carburant et deux dépôts annexes, un dépôt de munitions dans l'emprise ou à l'extérieur de celle-ci, une voie routière d'accès et éventuellement un embranchement ferroviaire, enfin, pour les

bases opérationnelles, l'ensemble des bâtiments permettant une activité aérienne aussi continue que possible et la vie des unités qui y stationnent. Les bases des catégories 2 et 3 ne disposent pas d'infrastructures opérationnelles ni de logement et de restauration en dehors de quelques baraquements.



(\*) "OTAN les cinq premières années 1949-1954", par Lord Ismay, Secrétaire général de l'OTAN - Editions de l'OTAN, 1954.  
 (\*\*) Secrétariat d'État aux forces armées air - Service de l'infrastructure - Service technique des bases aériennes.  
 (\*\*\*) SHAPE : Supreme Headquarters Allied Powers in Europe (Grand quartier général des puissances alliées en Europe)

Croquis réalisé par Alain D'Orgeville  
 (Publié dans nos livrets Merville-Calonne et Coulommiers-Voisins - Collection aérodroomes n°2 et n°3)

### La décision de construction

Dans le département des Vosges, diverses reconnaissances conduisent à la détermination d'une demi-douzaine d'emplacements possibles pour la construction d'une base aérienne. Trois sont retenus autour de Mirecourt, qui est à peu près au centre du département. Celui qui est sélectionné, et qui n'est pas celui que les Ponts-et-Chaussées avaient classé en numéro 1, se situe en partie sur la ban communal de Juvaincourt, au nord de Mirecourt.

La décision de construction de l'aérodroome est prise par le secrétaire d'États à l'Air, M. Montel, le 8 mai 1952. Il porte toujours le nom de Mirecourt, bien qu'il n'ait aucun lien avec le territoire de la ville. Cette création *ex nihilo* entraîne l'expropriation d'environ 320 hectares de riches terres agricoles dont environ 30% du territoire de la commune de Juvaincourt, et de ceux de quatre autres villages. C'est pourquoi la base est surtout connue sous le nom de "base de Juvaincourt". Au moment de cette décision, la région de Mirecourt n'accueille aucune unité militaire. Un terrain d'aviation a été constitué à Juvaincourt au cours de la Première Guerre mondiale et, pendant la Drôle de Guerre, l'hôpital psychiatrique tout proche et tout neuf de Ravenel a été réquisitionné en qualité d'entrepôt de l'Armée de l'Air. Il est possible qu'une piste en herbe ait été réalisée à proximité.

La base qui va être construite doit être opérationnelle ainsi qu'en témoigne un plan des bâtiments conservé aux Archives départementales à Epinal. La décision de création entraîne, aussitôt qu'elle est connue, un très vif mouvement de protestation des agriculteurs, en particulier de Juvaincourt. Par ailleurs, les occupants de l'hôpital psychiatrique craignent des nuisances : bruit continu ou presque, et, en cas de guerre, bombardements et tirs d'artillerie. M Montel fait procéder à des simulations de décollages et d'atterrissages qui le conduisent à maintenir sa décision. Toutefois, les services des Ponts-et-Chaussées, qui avaient manifesté des réticences à propos du site, modifient les plans afin d'éloigner la base du village ; ils suppriment un des deux taxiways et réorientent légèrement la piste.

### La réalisation des voies d'accès et des infrastructures aéronautiques

La première opération qui est réalisée est la construction de voies d'accès à la future base, qui permettront d'approvisionner le chantier par voie routière à partir de carrières établies dans la région et à partir des deux voies ferrées qui passent à proximité. Le chantier de ces routes est commencé dès que les commandes sont passées en septembre 1952 et il doit être achevé pour le 15 mars 1953 afin que les travaux de la base puissent être entrepris. Ils sont réalisés par un groupement d'entreprises domiciliées à Mirecourt et dont fait partie l'entreprise Cracco de cette ville, le marché ayant été passé par entente directe pour un montant de 42 millions de francs.

Les terrains constituant l'emprise de la base sont mis à disposition du même groupement le 9 mars 1953 après passation de deux marchés, là encore par entente directe. Ils portent sur la réalisation de l'ensemble des ouvrages de génie civil, à l'exception de l'aire de stationnement, ensemble qui doit être terminé au plus tard le 30 novembre pour les installations aéronautiques, et le 31 décembre pour les drainages et les égouts. En dépit des grèves et des mauvaises conditions climatiques de l'été, les chantiers sont terminés avec plusieurs semaines d'avance. Les avenants et les plus-values conduisent à un coût d'un peu plus de trois milliards et cent-cinquante millions de francs. Le projet initial a été presque entièrement réalisé avec seulement quelques modifications : ajournement de l'aire de stationnement - nous allons voir pourquoi -, création de routes de liaison initialement non prévues, modification de la forme d'une marguerite en raison de la structure du terrain et de celle des dépôts de munitions.



*Centrale électrique proche de la jonction de la route d'accès et de la route qui unit les marguerites sud.  
(Coll. Pierre Labrude 2012)*

Les travaux d'infrastructure ne sont pas poursuivis à l'issue de ces réalisations car il avait été question au cours de l'année d'un changement de statut de la base. Le Comité d'infrastructure de l'OTAN décide en effet le 29 juillet 1954 du déclassement de la base en base de diversion. Mirecourt-Juvaincourt n'accueillera donc jamais d'unité en permanence. De ce fait les travaux d'infrastructure importants ne sont pas poursuivis ou sont ajournés, et seuls seront réalisées au cours des années suivantes les installations jugées indispensables. C'est ainsi que l'aire de stationnement n'est pas construite, que le forage profond est abandonné et que la liaison au réseau EDF est très simplifiée. Aucun bâtiment en dur ne voit le jour.

### Les réalisations ultérieures

Les constructions et réalisations ultérieures sont cependant assez nombreuses. Les prolongements de piste (over-run), bien qu'envisagés initialement, ne sont mis en chantier qu'en 1959. Les dépôts de munitions sont successivement au nombre de deux. Le premier, qualifié de provisoire et d'alerte, a dû être construit en même temps que les installations aéronautiques, mais les archives n'indiquent que peu de chose à son sujet. Construit à côté de la marguerite ouest, il comprenait dix emplacements. Il n'en subsiste rien de nos jours. Le second dépôt devait être construit en dehors de la base mais tout près, et un boqueteau, le "Bois des Rappes" avait été acquis dans ce but en 1952. Il est finalement réalisé en 1956-1957 à quelques kilomètres, dans le "Bois Pralet" au bord de la route Totainville-Oëlleville sous la forme réduite qui suffit pour une base de secours. Il est aujourd'hui bien sûr abandonné.

Les dépôts de carburant sont érigés entre 1953 et 1958 à la suite de plusieurs projets. Ils comptent trois installations, une par marguerite, avec tout ce qui est nécessaire, dont quarante-deux citernes et six stations de pompage pour du kérosène, de l'essence d'avion et un peu d'essence auto. D'un état encore parfait et ayant très peu servi, ils ont été détruits il y a quelques années.

Les bâtiments se limitent à quelques baraquements aujourd'hui disparus, dont plusieurs bâtiments métalliques *Fillod* pour le détachement de gardiennage, et une construction dite "EUR" qui abrite le pupitre de balisage. Ils se trouvaient dans la zone de l'aérogare actuelle. Il existait dans la même zone un bâtiment sécurité incendie qui est aujourd'hui le garage et un bâtiment pour le personnel des Ponts-et-Chaussées. Deux abris anti-atomiques souterrains ont été construits, chacun à une extrémité de la piste, à une époque que je ne peux indiquer. Leur issue existe encore mais ils ne sont plus utilisables aujourd'hui.



*Partie visible d'un abri antiatomique  
A l'extrémité gauche, l'ancien bâtiment destiné au personnel des Ponts-et-Chaussées.  
(Coll. Pierre Labrude 2012)*

Une centrale électrique de secours, toujours fonctionnelle, est construite en 1957-1958, le balisage des installations est réalisé dans les mêmes moments, et des barrières d'arrêt sont mises en place en 1961 et 1966. Il n'a jamais été question de construire un embranchement SNCF, ce qui aurait cependant été réalisable. La base a été reliée, à un moment que je ne peux préciser, à l'oléoduc qui vient de Langres et qui passe tout près d'elle, en se dirigeant vers la station de pompage de Blémerey, toute proche et toujours existante. On peut ajouter à cela la construction d'aires destinées à accueillir des installations ou des véhicules des transmissions, ainsi que des plantations d'arbres et des travaux de peinture réalisés par les services des Ponts-et-Chaussées afin de rendre la base moins visible depuis les airs.

### Les usages de la base

Quels ont été les usages de la base de Mirecourt ? Ils ont bien sûr été réduits, vu son classement, et il faudrait, pour les connaître avec précision, se livrer à des recherches spécifiques. Les archives des Ponts-et-Chaussées à Epinal mentionnent des activités aériennes lorsque des exercices nécessitent la réalisation de travaux particuliers. La base a servi lors de l'exercice *Carte blanche* du 23 au 28 juin 1955 pour un escadron venu de Saint-Dizier, puis pour les exercices interalliés *Beware Fox paw I and II* fin septembre-début octobre de la même année. Un exercice était prévu en juin 1956 mais le dossier ne précise pas s'il a eu lieu.

Il semble que l'usage le plus important de la base a eu lieu du 3 au 23 septembre 1958 au profit de deux escadrons canadiens de *F 86 Sabre* venus de la base de Grostenquin en Moselle où la piste était indisponible pour rénovation. Vivant sous la tente, ils ont eu une activité aérienne importante ainsi qu'en témoignent les informations présentes sur le site canadien de cette ancienne base. Certaines sources indiquent que ces Canadiens sont venus à d'autres reprises, mais sans fournir plus de précisions.

D'autres activités ont certainement existé, d'autant que la base a été jusqu'à sa dissolution dans une zone d'entraînement tactique à basse altitude. Il y avait de nombreuses autres bases dans la région et les mouvements d'avions y étaient constants. La base a aussi pu servir à des exercices à terre, par exemple des transmissions ou du Service de santé.

Un accident aérien est indirectement lié à la présence de la base. Le lundi 25 janvier 1954, un *F 84 G* d'un escadron stationné à Saint-Dizier effectue une reconnaissance aérienne de la base. L'avion subit une panne de réacteur et le pilote ne peut pas se poser à Juvaincourt ; il ne peut pas ou ne veut pas s'éjecter et l'avion s'écrase avenue Victor-Hugo à Mirecourt en occasionnant d'importants dégâts dans plusieurs habitations et en créant un incendie. Le malheureux pilote y perd la vie.

### La suppression de la base et la création de l'aéroport

Avec la décision du général de Gaulle de faire quitter à notre pays les structures intégrées de commandement de l'OTAN en 1966-1967, la base aérienne de Mirecourt passe sous l'autorité de l'Armée de l'Air qui n'en a pas l'usage et qui indique son intention de s'en séparer dès la fin de l'année 1966. L'emprise reste cependant une zone militaire gardiennée par un détachement rattaché à la base voisine de Nancy-Ochey jusqu'au 31 décembre 1967. Le 4 décembre précédent, le Premier ministre, M. Pompidou, décide que l'aérodom est affecté à l'aviation civile et est destiné à remplacer l'aéroport qui devait être construit à quelques dizaines de kilomètres, dans le secteur de Charmes et Chamagne. La base est prise en charge par la *Direction départementale de l'Équipement* le 1<sup>er</sup> janvier 1968. À l'issue de diverses décisions administratives puis de son aménagement, l'aéroport est ouvert à la circulation aérienne en 1969. Aujourd'hui, seules les marguerites et certains éléments des clôtures rappellent l'origine militaire de l'aéroport.

## Sources documentaires

- Service historique de la Défense, Vincennes, Direction de l'infrastructure de l'Air, sous-série 50E, dossiers 36470/1 et 2, 36817/1 et 2, 36818/1 à 5, 36819 et 36820/1 et 2.
- Archives départementales des Vosges, Epinal, Cabinet du préfet : dossiers 4 W 9, 102 W 4, 1167 W 1, 1219 W 173 ; Service des Ponts-et-Chaussées, arrondissement Air, dossiers 1000 S 813, 833, 835, 836, 837, 839, 921, 922, 923, 927, 928 et 929.
- Journaux locaux, édition d'Epinal : *La Liberté de l'Est* et *L'Est républicain*, mai à août 1952.
- *La Liberté de l'Est*, 26 janvier 1954 : accident d'avion survenu à Mirecourt.



*Base dans son état actuel. Photographie prise de la tour de contrôle. On voit successivement le taxiway, puis la piste et enfin le village de Juvaincourt tout proche. (Coll. Pierre Labrude 2012)*

## Des terrains, des avions et des hommes

### De Habsheim au sommet du Feldberg

Article d'Edouard Cousin

Journal l'Alsace du 11/09/2013 – Transmis par Lionel Luttenbacher avec accord de l'auteur



*Le pilote et son avion, au sommet du Feldberg, dont on reconnaît le monument caractéristique, entre le 11 et le 13 septembre 1913. (DR)*

Le 11 septembre 1913, il y a exactement un siècle, l'aéroplane piloté par un certain Arthur Fallér quitte la piste de l'aérodroome de Habsheim. À 6 h 45 du matin, ce pionnier de l'aviation pose sa machine à 1496 m d'altitude, au sommet du Feldberg, le point le plus élevé de la Forêt Noire. Il vient de battre le record du monde de l'atterrissage le plus haut du monde. Un véritable exploit à l'époque.

#### La foule pour saluer le héros

Comme toute prouesse qui se respecte, la réussite n'est survenue qu'après une série de déconvenues. Fallér a effectué une première tentative un an auparavant, le 17 septembre 1912. Et pas vraiment en catimini puisque l'on raconte – est-ce une légende ou la réalité ?– que la moitié de la population de Fribourg-en-Brigau, d'où il devait prendre le départ, s'était rassemblée sur le terrain d'exercice pour l'encourager.

En outre, la presse de l'époque relate que les propriétaires de l'hôtel Feldberger Hof avaient offert une prime de 2000 Marks à qui réussirait à poser son coucou au sommet de la montagne. Mais Arthur Fallér doit renoncer à cause du mauvais temps. Le pilote multiplie les tentatives jusqu'au 24 novembre. À chaque fois, le froid persistant, puis des ennuis de moteur le contraignent à abandonner.

Ce n'est que dix mois plus tard que l'homme reprogramme un vol. Le 7 septembre 1913, l'aérodroome de Mulhouse-Habsheim est plongé dans un épais brouillard. C'est encore raté ! Le 10,

enfin, ultimes préparatifs. Et le lendemain, décollage à 6 h 00 du matin et atterrissage victorieux quarante-cinq minutes plus tard. Cette réussite devient immédiatement une attraction et la foule se déplace pour saluer le héros et admirer son engin volant.

Atterrir à près de 1500 m est une chose. Mais encore faut-il en redescendre ! Ainsi, à cause d'un fort vent qui souffle au sommet, ce n'est que le samedi 13 septembre qu'Arthur Faller peut redécoller et rejoindre Mulhouse.

Cet as des premiers temps de l'aviation compte quelques autres records du monde – très éphémères – à son actif. Son CV, dont il existe encore un exemplaire, détaille le palmarès : « Weltrekord von 2 Passagieren » (record du monde de durée vol avec deux passagers). Puis avec 3, 4, 5, 6 et 7 passagers !

Un an après son record au Feldberg, la Première Guerre mondiale éclate. Arthur Faller, qui est de nationalité allemande, puisque né à Schoenau im Schwarzwald, au sud-est de Fribourg, est incorporé dans l'armée de son pays. Il fera la guerre comme pilote, sur les fronts palestinien et turc, et combattra également à Verdun.

À l'issue du conflit, le pilote retrouve l'entreprise Aviatik, créée à Mulhouse avant-guerre, puis transférée à Freiburg en 1914 et à Leipzig en 1916. Aviatik fermera définitivement ses portes en 1920 et Arthur Faller rejoindra sa Forêt Noire natale où il finira sa vie en 1965.

### **Pas de vol du centenaire**

Dans la communauté des pilotes de l'aéroport de Habsheim, d'où Faller était parti pour battre son record, l'exploit du 11 septembre 1913 n'a pas été oublié. À tel point qu'une poignée de passionnés, français et allemands, se seraient bien vus renouveler le vol jusqu'au sommet du Feldberg.

Les demandes officielles ont été faites par l'aéro-club du Haut-Rhin, le terrain d'atterrissage a été repéré à plusieurs reprises, les appareils sélectionnés... Malheureusement pour ceux qui souhaitent prendre part à cette nouvelle aventure, les autorités du Bade-Wurtemberg ont estimé que les machines risquaient d'endommager la flore des sommets, restant insensibles au charme du projet des « faucheurs de marguerites » des temps modernes.

*Vous retrouverez l'intégralité de l'historique de cet aéroport dans la prochaine publication de la Collection aéroports : Mulhouse - Habsheim.*

*(Note de la rédaction)*

2014-2018

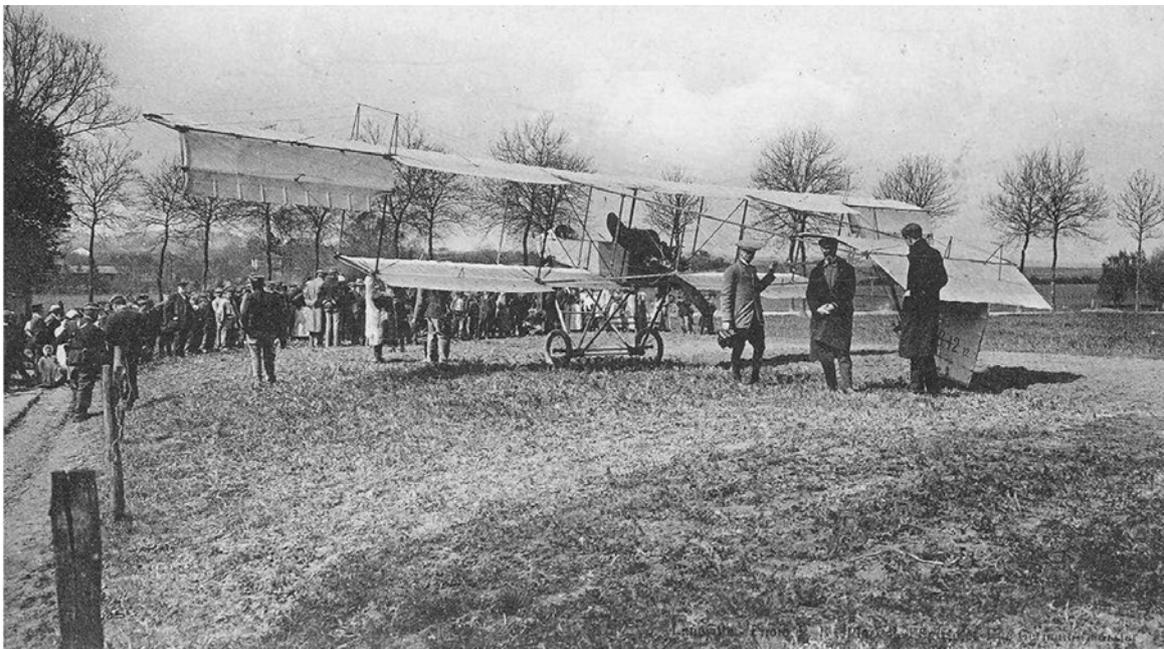
## Commémorations de la Première Guerre mondiale

*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

#### Le biplan d'Arracourt (22 avril 1913)



*Atterrissage à Arracourt (Coll. Jean-Louis Roba)*

Le matin du 22 avril 1913, quatre biplans avaient décollé de Darmstadt vers Metz. Tous s'égareront. Un atterrira dans le Palatinat, un autre près de Forbach, un troisième quelque part en Allemagne et le quatrième en France. C'est dans un champ de luzerne à trois cents mètres environ du village d'Arracourt qu'atterrit cet égaré. Selon un journal local, la petite fille du maire d'Arracourt accourut. Les pilotes lui auraient demandé en français : « *Où sommes-nous ?* ». Elle leur répondit : « *Mais vous êtes en France !* ». « *N... de D... !* », s'exclama alors un des officiers.

Selon un rapport officiel : « *Cet appareil du modèle Heller avec moteur de 70 chevaux, était monté par deux officiers en tenue* ». L'équipage composé du Hptm von Wall (pilote) et de l'Oblt von Mirbach (observateur issu du 31<sup>e</sup> régiment d'infanterie) interrogea les paysans travaillant dans les champs, posant leurs questions en allemand, puis en français quand ils virent qu'ils n'avaient pas de réponse.

Après confirmation du fait qu'ils étaient bien en territoire français, ils parurent assez embarrassés. Les officiers furent très vite gardés par des gendarmes et douaniers arrivés sur les lieux qui organisèrent de plus un service d'ordre autour de l'appareil pendant qu'on prévenait le sous-préfet de Lunéville, le commissaire spécial d'Avricourt et le capitaine de gendarmerie de l'arrondissement. En fait, ce fut surtout un mouvement de curiosité qui porta les autochtones vers le lieu d'atterrissage. Tandis que le brigadier de gendarmerie Blion interrogeait les deux officiers, gendarmes et douaniers visitaient le biplan.

On n'y découvrit rien de suspect ; seulement un sac de voyage avec du linge de rechange. von Wall déclara qu'étant parti vers 5h30 de Darmstadt avec mission de gagner les hangars de Frescaty, il n'avait pas tardé à perdre de vue trois autres avions et un Zeppelin quittant Darmstadt pour la même destination. Le brouillard se levait et il dut se diriger à la boussole, comptant longer la frontière. Mais il se rendit compte que son appareil déviait vers l'ouest et, ne voulant pas atterrir en France, il songea à se rapprocher du sol après s'être maintenu le plus longtemps possible en l'air en attendant le moment favorable pour repérer sa route. L'essence était en effet presque complètement épuisée. Aussi, à la faveur d'une éclaircie dans la brume, ayant aperçu une prairie formant un terrain favorable, les deux aviateurs avaient coupé l'allumage.

Ces explications furent répétées à MM. Lacombe, sous-préfet de Lunéville, Tavernier, capitaine de gendarmerie de l'arrondissement, et Grollemann, commissaire, spécial de Moncel-sur-Seille qui, prévenus, par téléphone, s'étaient de suite rendus à Arracourt. En attendant leur arrivée, les aviateurs allemands avaient été autorisés à gagner à tour de rôle le village pour s'y restaurer à l'auberge Simonin. Ils avaient également immédiatement demandé l'autorisation de prévenir le centre d'aviation de Metz pour que l'on envoie du personnel à leur secours, ce qui leur avait été accordé.



*Tandis que le pilote parle au sous-préfet, son équipier, l'Oblt von Mirbach, lit un petit carnet. (Coll. Jean-Louis Roba)*

Vers 10h30, des officiers aviateurs de l'escadrille de Villers-les-Nancy arrivèrent en automobile et examinèrent en détail l'appareil. Les officiers allemands les saluèrent courtoisement et ce fut de la même façon que les officiers prirent congé quand les Français repartirent pour Nancy. Pendant ce temps-là, les autorités françaises avaient pris toutes les mesures pour empêcher tout éventuel incident. Des chasseurs à pied et à cheval en manœuvres dans ces parages demeurèrent à proximité du lieu d'atterrissage du biplan. Il n'y avait guère que quatre cents curieux venus de Nancy, Lunéville ou des villes voisines, le reste de la foule ne comprenant que des cultivateurs des environs.

Les aviateurs allemands déjeunèrent paisiblement à une table dressée près de leur appareil. L'après-midi se passa en attente des instructions du Ministère de l'Intérieur. A 16h00, le capitaine de Loubignac, chef du centre d'aviation de Nancy, revint en automobile et s'entretint avec von Wall.

A 17h15, M. Lacombe déclarera aux officiers allemands : « *Messieurs, le gouvernement français vous autorise à quitter le territoire par la voie des airs avec votre aéroplane, qui, je vous le fais remarquer, est intact* ». La question du paiement des droits de douane ne se posait pas ici puisque l'atterrissage avait eu lieu hors de la zone douanière.

Le capitaine remercia le sous-préfet de son amabilité et lui témoigna toute sa reconnaissance de sa protection et de son amabilité. Les deux aviateurs revêtirent alors leur 'combinaison' et l'hélice fut lancée par un mécanicien venu de Lunéville. L'appareil roula sur une trentaine de mètres puis prit son envol dans la direction de Metz devant une foule considérable. Une cinquantaine d'automobiles stationnait sur la route.

A 17h45, les derniers groupes de curieux se dispersèrent. Dans la soirée un télégramme de Metz annonça que le biplan militaire allemand, venant d'Arracourt, avait atterri à 19h00 au parc d'aviation de Frescaty. Les officiers avaient exprimé leur vive satisfaction de l'accueil reçu en France.

Le récent préfet de Meurthe-et-Moselle, M. Reboul, fera à la presse une déclaration lénifiante : *« Il n'est pas douteux que cet incident se borne à une erreur. Les aviateurs allemands sont de bonne foi lorsqu'ils déclarent qu'ils ne se sont aperçus qu'après l'atterrissage qu'ils mettaient le pied sur le territoire français. C'est un cas de force majeure qui les a obligés à descendre. Le sous-préfet de Lunéville me dit que les deux officiers se sont montrés très courtois et ont répondu avec sincérité aux questions qui leur étaient posées. Quant à la population d'Arracourt, elle ne s'est pas départie de son calme, comprenant fort bien qu'il ne fallait pas attacher à cet incident plus d'importance qu'il n'en méritait ».*



*Le plein d'essence est fait tandis que le pilote s'active dans l'habitacle.  
(Coll. Jean-Louis Roba)*

Les journaux allemands seront très critiques envers le gouvernement du Reich. Ainsi, le « Berliner Tageblatt » : *« Le désir général en Allemagne est que ces incidents prennent fin. Ils finiront d'ailleurs par jeter un certain discrédit sur nos aéroliers et nos aviateurs. L'ambassade d'Allemagne à Paris ne fait plus depuis ces derniers jours autre chose que de s'occuper de régler les conditions de retour de nos ballons et de nos aéroplanes ».*

Le « Tägliche Rundschau » estimera pour sa part que ces atterrissages en territoire étranger étaient inévitables : *« Avec la meilleure volonté du monde, on ne peut les empêcher. Il faudrait pour cela cesser de voler à la frontière et ces vols sont une nécessité pour les Français comme pour les Allemands. Des incidents semblables à celui d'hier deviendront de plus en plus fréquents, puisque nous sommes actuellement à même de voler par le brouillard, la pluie, la neige et le vent ».* Seul le « Strassburger Post » continuera à faire preuve d'agressivité : *« Nous espérons que la douche froide que le gouvernement allemand fit subir ces derniers temps au chauvinisme français aura eu son effet. Si ce n'était pas le cas, ce nouvel incident peut avoir de plus graves conséquences que ceux de Lunéville et de Nancy (note : une échauffourée entre ressortissants allemands et français dans la gare). Nos galants voisins ne virent alors le poing allemand que de loin ».*



*Préparation pour le décollage  
(Coll. Jean-Louis Roba)*

## Rapport d'activité

**février 2014**

**2 février**

### Aérodomme de Marrakech. Précisions pour la couverture de ce magazine

Très belle collection photos transmise par Jean Luc Charles sur l'aérodomme de Marrakech dans les années 50.



(Coll. Jean Deheeger)

*Marcel Dassault 315 n°01 Flamand - Le premier vol de cet avion, commandé en 136 exemplaires pour le compte de l'Armée de l'Air Française, date du 6 juillet 1947. On peut estimer la date vers 1948-1950. Cette photo est l'une de la collection de Jean Deheeger de Nord-Cartophilie. Dans cet ensemble d'une vingtaine de photos on peut trouver une belle photo de l'aérodomme de Marrakech mais aussi des avions de différentes nationalités tels que : Cessna AT17 Bobcat, Vickers Wellington, Caudron Goéland et Simoun, Avro 685 York, P51 Mustang, NC702 Martinet, DH89 Mosquito et peut-être un Bristol Buckmaster.*

**2 février**

### Un futur musée sur Bâle-Mulhouse ?

Information de Jean-Daniel Gross concernant un futur musée.

"C'est un monsieur suisse Werner Von ARX qui retrace l'histoire des 70 ans de l'aéroport de Bâle-Mulhouse et d'avions de collection, Et un musée devrait naître dans les prochaines années (on peut faire confiance au Suisses pour trouver le financement)"

Notre collègue Jean Daniel Gros suivra donc ce projet pour nous informer.



Extrait presse locale.

**5 février**

### Échange sur Caen-Carpiquet

Travail d'identification de ces hangars pour François Robinard, membre 2A et auteur prochainement d'un nouveau livre sur cet aérodomme.



(Coll. François Robinard)

**15 février**

### Survol de Perpignan

Une photo de Jacques Guillem via Patrick Vinot Prefontaine (membre BFAB-TU et 2A)



(Perpignan coté EAS en 1981)

**22 février**

### Réunion du CA sur Paris

Validation de nos projets 2014, livres, meetings et exposition. Réunion tenue chez Thierry Gehan. Non, ce n'est pas qu'un repas ! Ambiance très studieuse et productive !

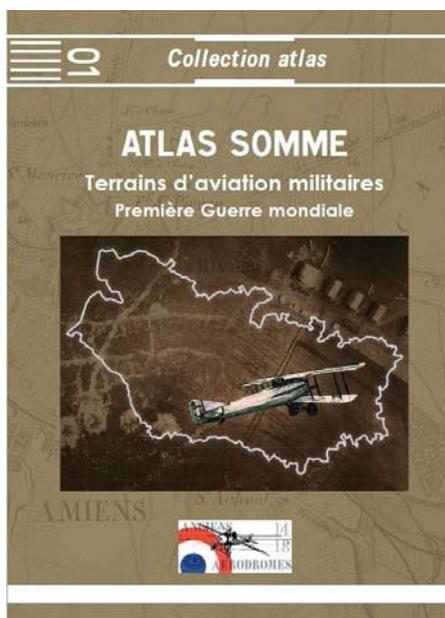


(Coll. Thierry Gehan)

**24 février**

### Livret Atlas Somme

Présentation de cette nouvelle collection de publications au Conseil Général de la Somme et aux Archives Départementales.



**24 février**

### Collection aérodroemes n°5

Livret sur Meaux - Esbly en cours de finalisation par notre groupe de rédaction. Parution prévue en juin prochain

**24 février**

### Bessonneau d'Angers-Avrillé en 1998

Une série de photos du Bessonneau d'Angers-Avrillé en cours de démontage transmise par Christian Ravel. Une occasion d'apprécier sa conception.



Vues du démontage du hangar Bessonneau d'Angers-Avrillé en mars 1998 (Coll. Christian Ravel)

**25 février**

### Préparation de l'exposition thématique 14-18

Poursuite du classement de nos documents photos sur notre compte Flickr en vue de réaliser des panneaux thématiques sur cette exposition en projet.



Campement de l'aérodroome du RFC à Crecy, département de la Somme. (Coll. Philip Preston)

## DVD / Livres / Revues

### BATAILLES AERIENNES

#### La RAF en France

#### N°67

Jean-Louis Roba



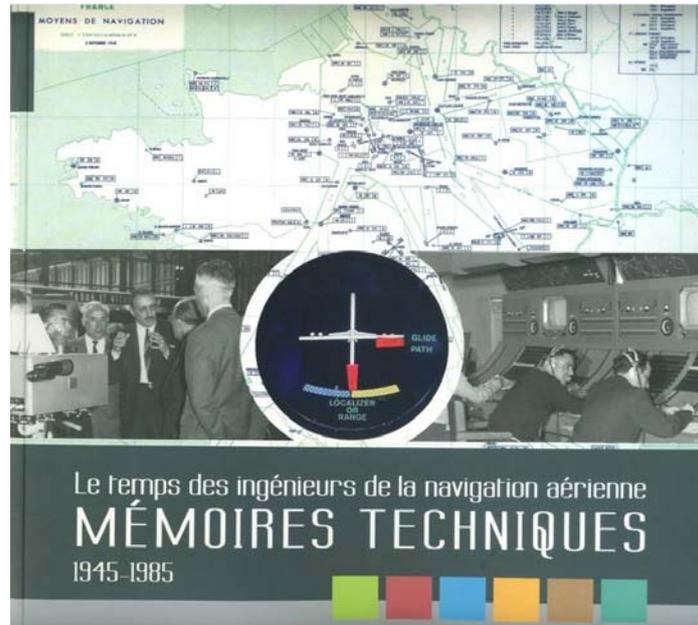
Numéro trimestrielle de la revue Batailles Aériennes écrit par Jean-Louis Roba sur la campagne de la RAF en France de septembre 1939 à juin 1940. Première partie sur l'engagement des Squadrons de Fairey Battle. Détail jour par jour avec de nombreuses photos inédites.

Ces Squadrons payèrent un très lourd tribut lors de ces premiers combats, particulièrement durant les premiers jours de l'offensive, quand il s'est agi d'essayer d'arrêter les forces allemandes en Belgique, au Luxembourg et dans le secteur de Sedan. Ce numéro rend donc hommage aux équipages de ces monomoteurs à l'allure moderne mais pratiquement sans défense face à la chasse et à la Flak allemande.

Commande possible :

<http://www.avions-bateaux.com/produit/lela-presse/2147>

## Le temps des ingénieurs de la navigation aérienne MEMOIRES TECHNIQUES 1945-1985



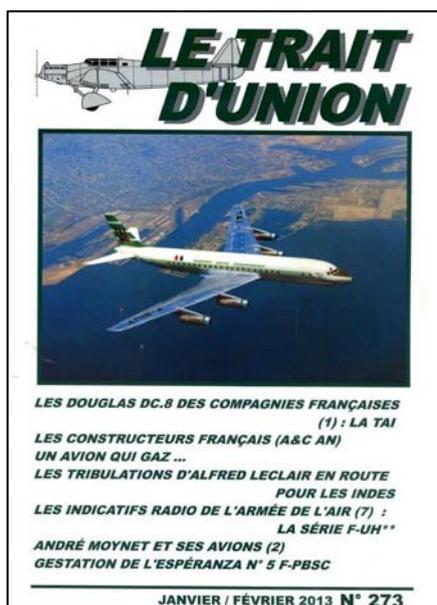
Histoire de la navigation aérienne de la renaissance de 1945 à 1985.

Un ouvrage conçu par ceux qui ont participé à cette aventure, publié par la Commission Mémoire de l'aviation civile. 254 pages, format 24x24

En ligne sur le site de la DGAC.

Commande possible : [joel.vergne@aviation-civile.gouv.fr](mailto:joel.vergne@aviation-civile.gouv.fr)

-oOo-



## LE TRAIT D'UNION

N°273 Janvier / Février 2014

Magazine de l'association BFAB (membre 2A)

Commande possible :

Pierre Labaudinière [pla.lc3@gmail.com](mailto:pla.lc3@gmail.com)

## Sites Internet, a découvrir

- Meeting aérien 14-18 à Masterton en ... Nouvelle Zélande

<http://www.network54.com/Forum/149674/message/1385149639/Photos+from+The+Vintage+Aviator+Ltd%27s+Remembrance+Day+airshow>

- Quelques publications

<http://www.aeronevstv.com/fr/article/1656-livre-les-ailes-du-defi.html>

## Mises à jour site 2A

Sur notre dossier thématique sur les commémorations 14-18

Aéronefs

<http://premiereguerre.anciens-aerodromes.com/?p=15>

Communiqué

<http://premiereguerre.anciens-aerodromes.com/?p=249>

Musées

<http://premiereguerre.anciens-aerodromes.com/?cat=45>

Somme

<http://premiereguerre.anciens-aerodromes.com/?p=147>

Université pour tous

<http://premiereguerre.anciens-aerodromes.com/?p=233>

Vidéo et TV

<http://premiereguerre.anciens-aerodromes.com/?cat=54>

## Agenda

### Réunions - Rencontres 2A

Chaque mois, nous organisons des réunions régionales entre les membres disponibles. Ces rencontres, permettent ainsi de se retrouver et aborder les projets en cours. Invitation possible de personnes externes à notre association. Deux lieux ont été définis, alternativement sur la région Nord et à Paris.

#### Région Nord :

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

**Prochaine réunion le 12 mars 2014**

#### Région Parisienne :

Le 2<sup>ème</sup> jeudi des mois pairs à partir de 18h45 au Café restaurant "A la ville d'Epinal", 5 rue d'Alsace Paris, 10<sup>ème</sup> Métro gare de l'est.

**Prochaine réunion le JEUDI 10 avril 2014**

### EXPOSITIONS

**Du 29 janvier au 29 juin 2014**

#### A la conquête 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](http://www.boulognebillancourt.com)

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

### CONFERENCES

**Du 8 au 17 mars 2014**

#### Exposition sur les Femmes Pilotes des Pionnières aux Astronautes

Fontenay le Fleury (78) en bout de piste de St Cyr.

Place du 8 Mai 1945, Salle Voltaire.

Samedi et dimanche 10H à 12H et de 14H à 19H

Semaine de 15H à 18H, le mercredi de 15H à 20H

Samedi 15 mars à 16H conférence sur H. Boucher avec diaporama.

Dimanche 16 mars projection du film sur Hélène Boucher HORIZONS SANS FIN

*Dans le ciel de Chantilly*

**Samedi 22 mars 2014 à 15h00**

Conférence de Jacques Calcine, membre 2A.  
Salle de conférence de la mairie de Chantilly



**L'espace et la Plume**

**Dimanche 30 mars de 13h30 à 18h00**

Premières rencontres avec des écrivains.  
Maison de l'environnement et développement de l'aéroport PARIS – ORLY, face au 73 av. Jean-Pierre Bénard 91200 Athis-Mons.

28 auteurs « spatiaux » en dédicace

Accès libre et gratuit

Info : Tél. : 01 49 75 90 64/61

**MEETINGS AERIENS**

**Présences 2A**

**Les 25, 26 et 27 avril 2014**

**CARREFOUR DE L'AIR**

Musée de l'Air et de l'Espace Le Bourget

Accès gratuit

Conférences le 25 avril

Fly'in avions de collection

**7 et 8 juin Meeting aérien de La Ferté Alais**



**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.

**13-14-15 septembre 2014**

Meeting Aérien du centenaire Somme 14-18.

Aérodomme d'Amiens-Glisy



**AUTRES MEETINGS**

**14 et 15 Juin Phalsbourg**

Airshow - Festival international de l'hélicoptère organisé par l'ALAT (entrée 3 €)

**CAZAUX 21 et 22 juin**

Meeting de l'air organisé sur la Base Aérienne 120

**5 et 6 juillet Nancy - Ochey**

Meeting de l'air organisé sur la Base Aérienne 133 et placé sur le thème de la création en 1914 des groupes de bombardement de jour et de nuit.

## Hommage

### Crash du Lancaster JB 604 HW-S

24 février 1944

Reportage Daniel Jambot (membre 2A) et Gérard Schaub



(Coll. Gérard Schaub)

Le Mardi 25 février 2014 la ville de Marly (57) située en bordure de l'ex-BA128 de Metz-Frescaty a commémoré le 70ème anniversaire du crash du Lancaster JB 604 HW-S de la RAF survenu le 24-02-1944.

A l'occasion des cérémonies, des pilotes britanniques de l'escadron auquel appartenait les 7 membres d'équipages abattus se sont déplacés avec le drapeau de l'escadron.

L'armée de l'Air ainsi que de très nombreuses associations de porte-drapeaux ont honorés ces cérémonies durant lesquelles de nombreuses gerbes de fleurs ont été déposées sur la tombe des cinq aviateurs enterrés au cimetière de Marly, ainsi qu'au monument aux morts. Une fresque géante réalisée en 1996 sur le pignon d'une maison voisine de l'église rappelle le drame de 1944.

Commentaires tirés du Net :

" Dans la nuit du 24 février 1944, 734 bombardiers décollent d'Angleterre pour aller bombarder les usines d'aviation de Schweinfurt. Au retour 34 appareils furent portés manquants. Parmi eux, l'un est touché à l'aile à 21h40 par la flak. Le pilote amorce alors un piqué pour éteindre le feu mais rapidement l'équipage doit quitter son bord car l'avion est sur le point de s'écraser. Quatre membres d'équipage réussissent à sortir de l'avion en perdition. Malheureusement deux parachutes ne vont pas s'ouvrir et trois membres encore à bord vont périr dans le crash de l'avion.

Il n'y aura que deux rescapés, qui furent capturés par les Allemands. Un de ces deux rescapés reviendra en 1994 à Marly à l'occasion du 50° anniversaire de ce drame, pour honorer la mémoire de ses camarades enterrés.

L'opération de bombardement de jour "Argument" couramment appelée "Big Week" dura six jours du 20 février 1944 jusqu'au 25 février ; la flotte aérienne était composée d'avions américains, et d'avions anglais du Bomber Command".



Crédit photo : Gérard Schaub ex-2/9 Auvergne

<http://www.aerosteles.net/fiche.php?code=marly-lancaster&type=ps&lang=fr>  
[http://francecrashes39-45.net/page\\_fiche\\_av.php?id=780](http://francecrashes39-45.net/page_fiche_av.php?id=780)

---

## Adhérer

---

Anciens Aérodrome est une association Loi de 1901. Chaque année, lors de notre assemblée générale nous fixons le montant d'une cotisation qui doit nous permettre de disposer d'une réserve financière pour amorcer des projets et couvrir nos frais de fonctionnement. Des demandes de subventions sont ensuite déposées auprès d'organismes publics et privés afin de financer la mise en œuvre d'actions correspondant au mandat de nos statuts.

Adhérer signifie participer à nos actions, soit en s'impliquant dans les groupes de travail, soit en les soutenant simplement. Notre champ de compétences est national (avec des extensions vers d'autres pays Européens suivant les participations de nos membres). Chacun peut apporter sa contribution à nos projets selon son intérêt personnel.

Nos thématiques de recherche concernent les aérodromes de la période des pionniers jusqu'à nos jours. Nous nous intéressons aussi à l'histoire aéronautique, les hommes, les avions et les matériels mais uniquement en relation avec les lieux.

Adhérer c'est être immédiatement en contact avec le réseau de nos membres, pouvoir poser ses questions, recevoir de l'information, tisser des liens avec d'autres chercheurs, mettre en œuvre des projets communs, recevoir de l'aide pour ses recherches personnelles et comparer ses travaux. C'est aussi développer un lien social avec d'autres.

Le montant de la cotisation pour l'exercice 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](mailto: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.

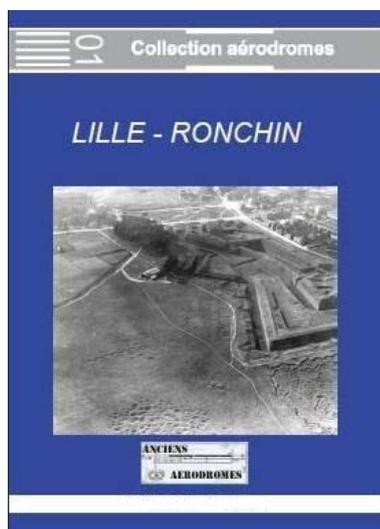
Voir également la page de présentation sur notre site :

[http://www.anciens-aerodromes.com/?page\\_id=944](http://www.anciens-aerodromes.com/?page_id=944)

Et le formulaire de contact :

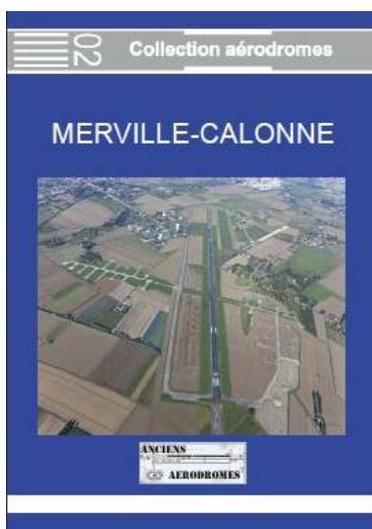
<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=260>

## Nos publications livrets



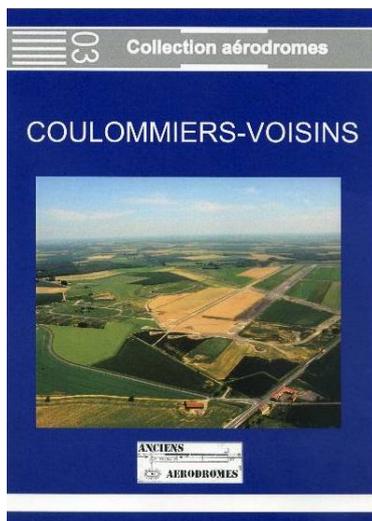
**ISBN n°978-2-919572-00-7**

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



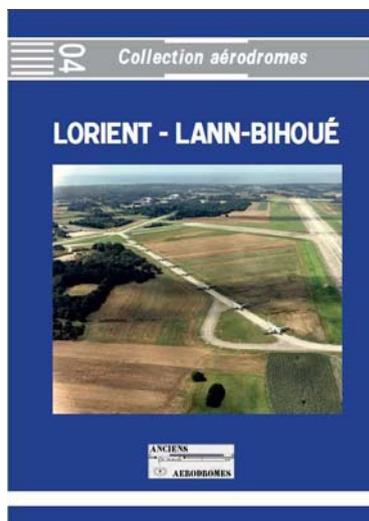
**ISBN n°978-2-919572-01-4**

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](mailto:news@anciens-aerodromes.com) ou par courrier adressé au siège social.

**Les quatre livrets : 30 € + 4.50 € de port - © Editions Anciens Aérodroomes**

## Nos publications DVD

### Témoignages d'Anciens Aérodroomes 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>

## Déplacement Anciens Aérodroemes

Samedi 10 mai 2014



Déplacement de notre association à Purleigh (Essex) pour visiter un aérodroome de la Première Guerre mondiale (Stow Maries Aerodrome) remis en état et animé par une association que nous nous proposons de rencontrer à l'occasion de leur Fly'in.

Le voyage se fera en autocar grand tourisme. 53 places disponibles

### Prix du voyage

**35 euro (membre 2A)**

**40 euro (non membre)**

Merci de réserver votre (vos) place (s) en réglant le montant du voyage à :

Laurent Bailleul  
3801 Plumystraete  
59270 BAILLEUL

Renseignements et informations [news@anciens-aerodromes.com](mailto:news@anciens-aerodromes.com)

Chèque à l'ordre d' **Anciens Aérodroemes**

(Les chèques ne seront encaissés qu'après le voyage. Remboursement si annulation)

---

## Rédaction

---

*Magazine mensuel de l'association Anciens Aérodromes. Rédigé avec la participation de nos membres. Destiné aux membres de l'association mais également aux abonnés. Inscription possible sur notre liste d'envoi par simple demande. La régularité de cette publication et le contenu varie selon les contributions et le temps disponible.*

*Les articles et photos sont propriété de l'association ou des auteurs ayant accepté une publication. Toute reproduction même partielle est possible après demande écrite et accord des auteurs.*

*Comité de rédaction : Laurent Bailleul, Alain Graton, Jean-Luc Charles, Jean-Claude Carpentier, Daniel Flahaut, Guilhem Labeeuw, Thierry Gehan*

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

**Comité de rédaction 2A – mars 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 !*

L'ensemble de nos magazines est disponible sur notre site .....