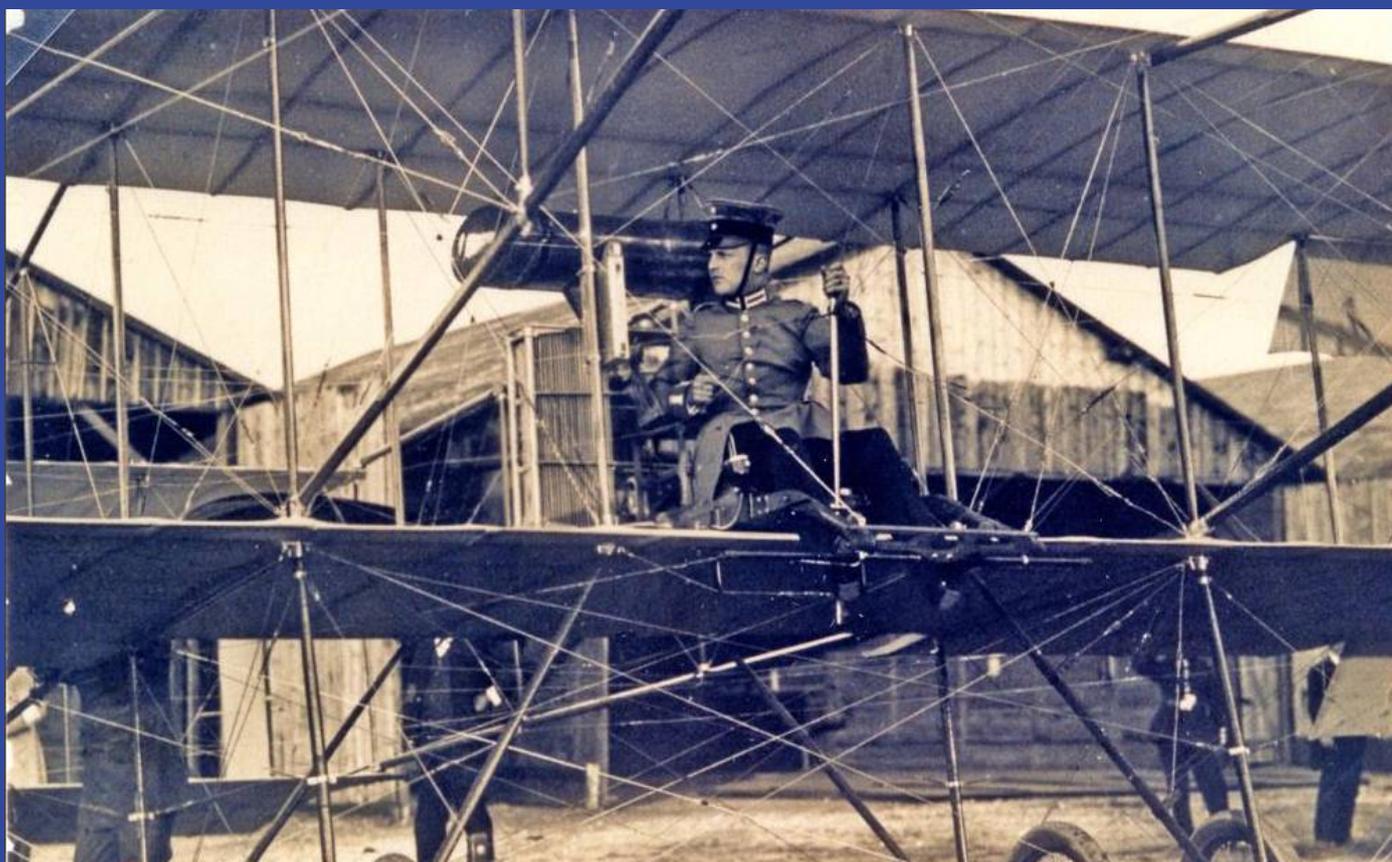




**LE MAGAZINE 2A**  
*Lettre de liaison*  
**n° 53 – janvier 2015**



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

## EDITO

En ce début d'année, je m'associe à notre Conseil d'Administration pour vous souhaiter nos meilleurs vœux de joie, bonheur, santé et partage de cette passion pour l'histoire aéronautique.

L'année 2014 que nous venons de refermer a été très riche pour notre association avec de multiples projets menés à terme et bien d'autres en cours de finalisation. Vous retrouverez dans les pages suivantes des reportages sur nos deux présentations de livres à la presse (Lesquin et Habsheim), événements que nous avons pu organiser simultanément grâce à l'investissement de plusieurs de nos membres. Au niveau de la commercialisation, avec le recul de quelques semaines, nous remarquons qu'il s'agit déjà de beaux succès !

2015 débute maintenant avec ce magazine qui vous présente un article sur la sécurité civile, petit rappel de notre livre sur l'histoire de l'aérodroeme de Lorient - Lann-Bihoué, la suite de l'historique de l'aérodroeme de Vennes, un reportage aérien sur les cimetières 14-18 et toutes nos autres rubriques.

Rendez-vous bientôt sur nos prochains meetings et expositions. Nul doute que 2015 sera du même cru que l'année précédente.

Laurent Bailleul

## SOMMAIRE



- 1 **Edito**
- 2 **Vœux 2015**
- 3 **Présentation presse de nos livres Habsheim et Lesquin**
- 5 **L'aérodroeme du mois**  
*Historique et actualités du terrain d'aviation des Vennes (suite et fin)*  
Paul Mathevet et Cercle Aéronautique Louis Mouillard
- 7 **Des terrains, des avions et des hommes**  
*Histoire du parc aérien de la sécurité civile (partie 1)*  
Dominique Roosens et Daniel Flahaut
- 14 **2014-2018, commémorations de la Première Guerre mondiale**  
*Les cimetières 14-18. Inventaire et vues aériennes*  
François Boquet et Patrick Henderyckx
- 15 **Le musée du mois**  
Le musée de l'aviation de Cracovie
- 16 **Rapport d'activité** Novembre et décembre 2014
- 18 **DVD, Livres et revues**
- 24 **Une association**  
Le Conservatoire aéronautique et Historique de Metz-Frescaty
- 30 **Nos publications**

### Crédit photo page de couverture

Aviateur allemand sur l'aérodroeme d'Habsheim (DR via Philippe Mauffrey)

---

## VŒUX 2015 !!!

---



Le conseil d'administration de l'association Anciens Aérodromes vous présente ses meilleurs vœux pour l'année 2015.

Dans l'attente de vous retrouver lors de nos participations aux meetings régionaux et dans le cadre de nos activités associatives.

Voir la liste de nos vœux sur notre site : <http://www.anciens-aerodromes.com/?p=16351>

## Décembre 2014 – Deux livres 2A

### Retour sur les présentations à la presse du 20 décembre

Ce 20 décembre nous avons eu deux présentations de livres à la presse en deux lieux différents. Le n°6 de la Collection Aérodommes à Mulhouse et le livre de Pierre-Antoine Courouble à Lesquin.

#### ➤ 11h00 aéroport de Lille-Lesquin



Une partie de l'assemblée.



Sur invitation.

Présentation du livre de Pierre-Antoine dans les locaux du restaurant devant les responsables et officiels en charge de l'aéroport. Rappel des différentes étapes de la conception de ce livre, présentation des acteurs et collaborateurs puis dédicaces.

De gauche à droite :

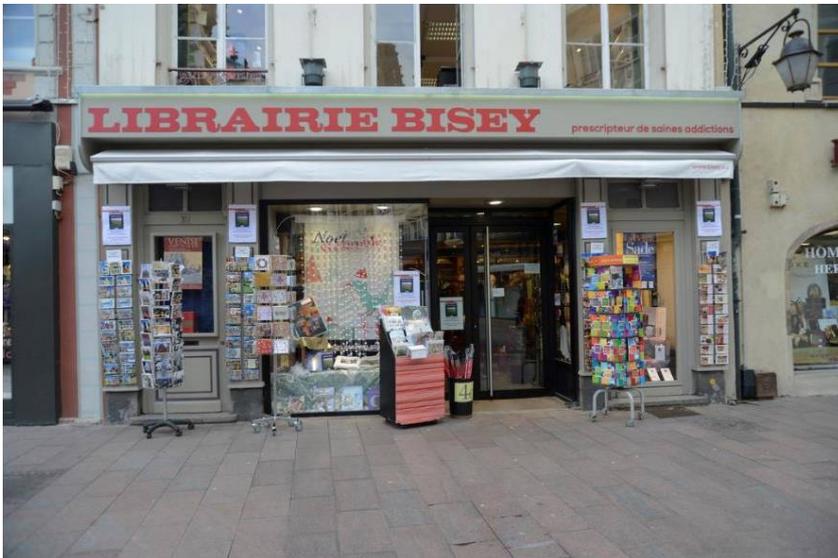
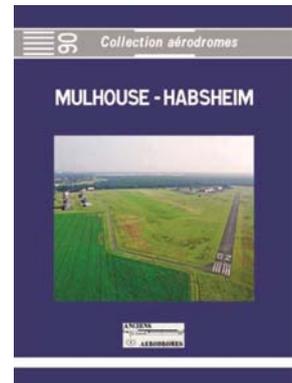
Laurent Bailleul, Philippe Hourdain (Président CCI Lille), Jean-Christophe Minot PDG Sogarel (Aéroport de Lille), Myrone Cuich, Claude Desoubry (1er directeur de l'aéroport de Lille), Dominique Viot (Directrice Smalin, Syndicat mixte des Aéroports de Lille Merville), Pierre Antoine Courouble



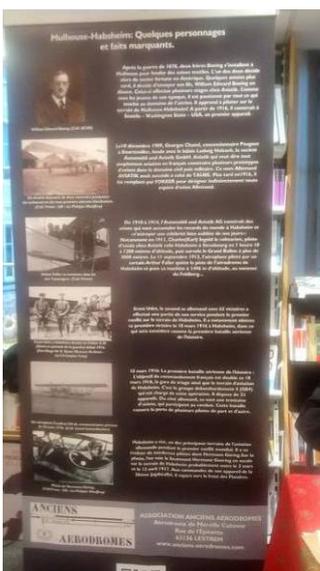
Plus de photos sur notre page : <http://www.anciens-aerodromes.com/?p=16247>

➤ **14h00 Librairie Bisey à Mulhouse**

Séance de dédicace du n°6 de la collection Aérodomme consacré à l'histoire de l'aérodomme d'Habsheim. Très nombreuses ventes, beaucoup de contacts, une présentation à la presse parfaitement réussie.



Succès au rendez-vous !



Panneau réalisé à l'occasion

Plus de photos sur notre page : <http://www.anciens-aerodromes.com/?p=16228>

## L'aérodroome du mois

### Historique et actualités du terrain d'aviation des Vennes à Bourg-en-Bresse (Ain)

(Suite et fin)

Paul Mathevet et le cercle aéronautique Louis Mouillard

#### Histoire du Potez 36/13, F-AMEI devenu F-PEVA

Si le hangar d'aviation des Vennes est oublié en 2014, un autre élément des débuts de l'aviation à Bourg-en-Bresse dans l'Ain, est classé Monument Historique au Musée Européen de l'Aviation de Chasse à Montélimar dans la Drôme.

Le Potez 36/13, numéro de série 3203, immatriculé F-AMEI, moteur 7 AC n°120.378, est acquis par l'Aéro-Club de l'Ain le 13 mars 1933. L'avion est baptisé 'Ville de Bourg'. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, en juin 1939, cet appareil est accidenté sur le terrain des Vennes, puis transporté à Bron pour remise en état dans le hangar de l'Aéro-Club du Rhône. A la déclaration de guerre, tous les appareils civils sont réquisitionnés. En août 1940, cet appareil se trouve hors des hangars, enchevêtré avec d'autres (fuselage posé à plat dans l'herbe), passablement abimé. A la Libération, l'avion est récupéré par l'Aéro-Club de l'Ain et vendu à Monsieur Gilbert Belin, Sous-Préfet à Vesoul. Le fuselage de cet appareil ayant été détruit pendant la guerre, c'est le fuselage du Potez 36/21, immatriculé F-ALNN (propriété des Ailes Populaires Stéphanoises) qui a été livré par l'Aéro-Club de l'Ain. En 1951, l'avion qui volait sur l'aérodroome de Besançon-Thise appartenait à Monsieur Gilbert Belin. Après remise en état par ce dernier, l'appareil est vendu à l'Aéro-Club des Côtes du Nord à Saint Brieuc le 13 août 1952. Le 30 octobre, il est vendu à l'Aéro-Club de Rueil-Malmaison. Le 8 août 1955, à la demande de l'Aéro-Club de Rueil-Malmaison basée sur le l'aérodroome de Saint Cyr l'Ecole, suite à des modifications (roulette de queue et freins hydrauliques), l'appareil passe dans le registre des avions en CNRA avec l'immatriculation F-PEVA. Le 30 septembre 1955, l'avion est vendu à l'Aéro-Club de Méry sous Oise et exploité par l'Aéro-Club Banlieue-Nord à Ermont.



(Coll. Paul Mathevet)

En 1957, endommagé à 60% sur l'aérodom de Méry-sur-Oise, suite à un cheval de bois, l'appareil est radié des registres le 17 novembre 1971. Il est entreposé chez Monsieur Cottereau, membre de l'Aéro-Club de la Banlieue-Nord qui s'en porte acquéreur en 1978.

En mars 2002, le Musée Européen de l'Aviation de Chasse à Montélimar se porte acquéreur de l'épave. En 2013, l'appareil restauré et présenté dans le Musée est classé Monument Historique.



(Coll. Paul Mathevet)

**Sources :**

- Potez 36 F-PEVA destin de P. C Cottereau, Musée Européen de l'Aviation de Chasse de Montélimar, Aerobuzz, L'Echarpe Blanche.

- Histoire du Potez 36/13, F-AMEI devenu F-PEVA (C) C.A.L.M 10/2014

## Des terrains, des avions et des hommes

### Histoire du parc aérien de la Sécurité Civile de 1954 à 2014 (Partie 1)

Par Dominique ROOSENS      Adaptation Daniel FLAHAUT

Les hélicoptères sont l'une des composantes du groupement des moyens de la Sécurité Civile : ils sont aujourd'hui en 2014 au nombre de 33 opérationnels, répartis sur tout le territoire dans 21 bases permanentes en métropole, plus 3 en Outre-Mer, et quelques détachements saisonniers, utilisant au total les services de plus de 160 pilotes et mécaniciens sauveteurs-secouristes. Il ne faut pas, toutefois, ignorer la base de Marignane qui reçoit les avions bombardiers d'eau et de liaisons.

#### Des démonstrations

Suite à des démonstrations, le lieutenant-colonel Curie du Centre National d'Instruction de la Protection Contre l'Incendie (CNIPCI) de Chaptal permit d'aboutir en 1954 à l'acquisition d'un Bell 47G.

#### Naissance du Groupement Hélicoptères

Il commença par monter un groupement aérien en faisant appel à la population, créant une ligue française de secours et sauvetages aériens (LIFRASSA) avec l'aide de personnalités comme le médecin-pilote Valérie Andrée et Paul-Emile Victor.

#### Le Groupement Hélicoptères du Ministère de l'Intérieur siégeait au CNIPCI à Chaptal.

Reconnue par les autorités nationales d'utilité publique, le groupement allait connaître son développement en 1956, avec son propre budget à l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. L'extension du parc se précisait avec l'acquisition de deux nouveaux hélicoptères auprès de la Société Fenwick Aviation.

#### Officialisation du Groupement

C'était le 19 juin 1957 qu'était officiellement créé le Groupement Hélicoptères, par un arrêté du ministère de l'intérieur. Deux bases étaient aussitôt expérimentées : l'une à Grenoble, installée le 15 juillet 1957 pour l'assistance en montagne, l'autre à Lorient, installée le 25 novembre 1957, pour les liaisons avec les îles et l'intervention en mer. Le groupement s'équipait alors de deux Agusta Bell 47 G2 et d'un rétrofit Fenwick Aviation. Fin 1957, le Groupement comprenait trois bases dont la principale était Issy-les-Moulineaux qui recevait un échelon technique de maintenance aéronautique. Les équipages comprenaient quelques 120 pilotes, mécaniciens et personnels divers.



Evacuation d'un blessé en 1958, Bell 47 (Coll. Roosens)



AB 47 J3 Base de Paris 1970 (Coll. Roosens)

### **Renaissance de l'hélicoptère**

Un nouvel appareil à turbine, le SE 3130 lancé par la Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Est (SNCASE) baptisé "Alouette II", était aussitôt très demandé en haute montagne.

Le premier appareil était commandé en 1957 pour la base de Grenoble avec la mise au point du treuil de hissage. En mai 1958 arrivait la première SE 3130 "Alouette II" affectée à Grenoble et une seconde était louée, en juin, pour un an, à la Marine Nationale. La base de Clermont Ferrand était créée le 7 janvier 1959.

Une base à Perpignan était ouverte en juin 1959.

En 1960, douloureuse année pour le groupement qui enregistrait sa première disparition d'équipage dans un sauvetage en mer.

Arrivée de trois SE 3130 "Alouette II". En 1961 l'Agusta Bell 47 J2 prit ses fonctions à la base détachement de Quimper. Celui-ci, équipé d'un treuil interne ne disposait pas de la puissance nécessaire pour hisser les victimes un peu lourdes ! Deux SE 3130 "Alouette II" étaient délivrées pour renforcer le parc aérien. Les bases de Bordeaux avec un détachement à La Rochelle, de Pau, de Granville et un détachement au Luc subordonné à Nice étaient ouvertes en 1962. Les appareils de la Protection Civile passaient sous contrôle d'Etat.

Deux nouvelles machines venaient grossir les rangs : Une SE 3130 "Alouette II" et un appareil pour les missions de sauvetage en montagne était mis en opération avec le SE 3160 "Alouette III" à la Protection Civile.

### **La lutte des feux de forêts**

Les avions bombardiers d'eau, du type Consolidated PBY-5A "Canso" avec une capacité d'emport de 3.600 litres d'eau qui était également écopée en hydroplanant à la surface de l'eau furent retenus.

### **Les Bombardiers d'eau à voilure fixe**

En 1963 les bases de Nice, de Quimper, de La Rochelle étaient créées. Une base d'accueil des avions était implantée à Marignane, puis un détachement à Villacoublay pour y recevoir un avion sanitaire.

Un lot important de 3 SE 3130 "Alouette II" arrivait avant les avions.

Pour les avions, mise en place à Marignane le 25 juin 1963 avec des équipages mixtes d'appareils franco-canadiens. Les 2 Convair (Consolidated) PBY-5A "Catalina" arrivaient.

### L'évacuation sanitaire

La Protection Civile décida de commander un avion IFR, non pressurisé, bimoteur léger Aero Commander 680F spécialement aménagé en liaison sanitaire, à Villacoublay utilisé pour toute la France.

### Confirmation des avions

Les appareils étaient acquis et une commande était notifiée au DERH de la SNCASE qui enregistrerait donc pour 1964 la commande de deux avions PBY-6A (version améliorée du premier) avec une conversion avion bombardier d'eau "maison". Il était défini que les équipages canadiens formeraient les pilotes français sur trois années. La seconde SA 3160 "Alouette III" prenait son service en 1964 dans les Alpes avec la création de la base d'Annecy. Une SE 3130 "Alouette II" et la version améliorée SA 3180 "Alouette II" Astazou étaient livrées pour compléter le parc.

### Valorisation des avions bombardiers d'eau

La Société Canadair, constructrice des "Canso" mettait la dernière main à l'étude d'un amphibie spécialement étudié à cette fonction. La Protection Civile et le Gouvernement du Québec se portaient les premiers clients du Canadair CL 215 pour chacun 10 appareils.

### L'optimisme des hélicoptères bombardiers d'eau

Une étude pour un hélicoptère lourd était envisagée avec un Mil Mi 6 russe qui venait sur la région méditerranéenne en début d'année 1966.



Alouette II (Coll. Roosens)



Alouette III (Coll. Roosens)

Ces appareils étaient entretenus par la Protection Civile qui les intégrera, après plusieurs années, dans son parc.

Pour des raisons techniques le Mil Mi 6 s'écrasait sur un incendie près de Marseille entraînant avec lui la perte de son équipage franco-russe.

Un accident mortel d'un PBY-5A "Catalina" lors d'un exercice dans l'étang de Berre, en fin d'année, endeuillait pour la seconde fois le groupement des avions bombardiers d'eau. En 1968, un nouveau PBY-5A "Canso" était loué.

### **Vous avez dit "Pélican"**

La remise du premier CL 215 intervenait le 9 juin 1969. Avec une livrée jaune, cet aéronef qui écopait au ras des flots était baptisé du nom de "Pélican".

Le renfort de plus en plus fréquent en Corse des CL 215 entraînait la création du détachement estival sur la base d'Ajaccio en 1969. Entraient en service quatre Canadair. Le n°1024 est présenté au salon aéronautique du Bourget équipé d'une nouveauté, une rampe d'épandage. Cette fonction de lutte contre la pollution lui valu d'être immatriculé dans la bande de la Sûreté de l'Etat. 1970 voyait un complément de 4 "Pélican".

La perte prématurée du CL 215 F-ZBAX le 4 juillet occasionnait l'acquisition du démonstrateur Canadair CL 215 dès le 14 juillet. En mai 1971 s'était l'achat d'un nouvel appareil

La série noire continuait avec la perte du F-ZBBG lors d'un écopage en mer en septembre 1971

Côté hélicoptères, les Bell 47 étaient remplacés par un lot de 4 SA 3160 "Alouette III" en juillet 1971.

Une SA 3160 "Alouette III" venait compléter le parc en juin. Il fut suivi par l'achat du CL 215, prototype remis au standard qui complétait le parc avion.

L'est de la France, non couvert à cette date de 1973, le devenait avec la création de la base de Strasbourg.

Un complément de 3 SA 3160 "Alouette III" était mis en service au deuxième semestre.

L'accident du CL 215 F-ZBBM en Corse occasionnait de nouveau la perte d'un équipage de la base de Marignane et allongeait la liste déjà bien trop longue des morts en service commandé.

Un CL 215 était commandé et livré en octobre 1974, suivi par un nouveau en 1975, puis un autre en 1976

### **Nouveau service**

En 1976 les appareils arboraient dorénavant le titre de : SECURITE CIVILE

Le Détachement d' Ajaccio devenait permanent le 1 janvier 1976.

La présence d'un hélicoptère de la Sécurité Civile à Strasbourg-Entzheim remonte à 1973 et en 1976 elle est devenue, de par la permanence d'un médecin en journée, la première base médicalisée de France.

La généralisation des moyens de sauvetage en montagne et en mer, avec un type d'appareil uniforme, lançait un plan d'équipement avec des "Alouette III". Arrivée d'une Alouette III en 1975, puis de deux autres en 1976, enfin en 1977 une série de 6 appareils reconstruits venant du Portugal poussaient vers la réforme les "Alouette II".

La perte de plusieurs hélicoptères était toutefois à déplorer, une "Alouette II" F-ZBAM à Strasbourg en 1976, puis une "Alouette III" F-ZBAI en 1977 à Quiberon.

### **Réorganisation de la lutte contre les feux de forêts**

Après quelques années de sécheresse, les feux de forêts devenaient une calamité. La Sécurité Civile et l'Entente Interdépartementale réétudiaient les moyens à mettre en œuvre. Il devenait nécessaire d'avoir un avion adapté à la pose de barrières de retardant.

### **Gros porteurs et observation**

Création de la base Du Havre le 4 février 1977, 16ème bases du groupement hélicoptères.

En réponse à une question : pourquoi ne pas les commander depuis le ciel ? C'est ainsi que naissait un service d'observation et de commandement. Ce service était pris en charge par l'Entente Interdépartementale et cette dernière procédait à l'acquisition d'un avion bimoteur léger assurant la liaison, l'observation et le commandement, le Piper PA 31-310 "Navajo" qui était acheté et mis en service à Marignane le 27 juin 1977 aux côtés des Canadair. Il fut toutefois rapidement remplacé, suite à un crash, et fut suivi par un second bimoteur léger Piper PA 23-250 "Aztec"

### **Couverture de Paris**

Une SA 318C "Alouette II" Astazou était mise en service à Issy-les-Moulineaux aux couleurs de notre Police Nationale. Une SA 3160 "Alouette III" était également prise en compte et curieusement portait une livrée rouge avec une exploitation Pour la pose de barrières de retardant, un avion quadrimoteur type DC.6B loué à UTA Industrie transformé en bombardier d'eau donnait entière satisfaction. La Sécurité Civile passa une commande de trois appareils pour une mise en opération dès 1980, repeints en jaune Canadair.

### **Homogénéisation du parc hélicoptères**

La vente des "Alouette II" était faite par les Domaines en août 1978, permettant de compléter le parc par 7 "Alouette III" entre mai et septembre 1978.

Ouverture au Nord de la France de la base de Lille 13 juillet 1978 et au Sud la base de Montpellier (16 juillet 1980). Alors que la base de Lyon déchargeait la base d'Annecy en octobre 1982.

Plusieurs pertes d'Alouette III obligerait la Sécurité Civile à reprendre 3 hélicoptères à l'Armée de l'Air.

### **Le gué armé**

Il fut expérimenté dans plusieurs départements un gué armé (avions bombardiers d'eau assurant, les jours sensibles, une surveillance en vol avec attaque d'un sinistre dès sa découverte) au moyen d'avions d'origine agricole. Les célèbres "Dromadaires" et biplans Grumman se sont attaqués aux énormes flammes, sans jamais rebrousser chemin, devant la tâche jusqu'à l'arrivée des CL 215 ou DC.6B.

La Société Conair avait transformé un ancien avion patrouilleur anti sous-marins US en bombardier d'eau, baptisé "Tracker" et connu sous la désignation Navy de Grumman S-2F. Le tarmac de Marignane voyait arriver les trois premiers exemplaires Conair "Firecat" portant une livrée rouge et blanche, qui rompait avec la tradition du jaune Canadair (surnom le radis), dotés d'une capacité de 3.600 litres d'eau

Le parc des DC.6B enregistreait une nouvelle arrivée.

### La remotorisation

Le Firebomber (F-27 transformé) volait en 1985 en France.

La turbonisation des "Firecat" était également mise en route. La remotorisation avait tout simplement changé les performances du "Tracker" dont la turbonisation des moteurs fut effectuée jusqu'en 1997.

En attendant le parc "Tracker" se complétait avec 3 nouvelles arrivées en 1983, puis 3 autres l'année suivante.

Parallèlement la section "hélicoptères" recevait un AS 350B "Ecoreuil" qui venait grossir le parc. Des hélicoptères, bimoteurs, étaient pris en compte, pour l'intervention plus sécurisée en milieu aquatique, en l'occurrence 6 SA 365C1 "Dauphin 2". Ils étaient mis en œuvre pour les opérations en mer.

### Indépendance de l'Entente Interdépartementale

Suite aux restructurations de l'organisation de lutte contre les feux de forêts de la région PACA, voyait la création du Service d'Observation et de Liaison Aérienne Inter-Régionale (SOLAIR).

Son parc comprenait les Piper PA 31 "Navajo", le Piper PA 23-250 "Aztec" remplacé par un PA 23-250C "Aztec" et un Cessna 421B.

La progression du parc avait augmenté le nombre d'opérations et naturellement les risques encourus pour les équipages. Accident du "Tracker" T2 en juin 1982, puis du "Tracker" T6, du "Tracker" T4, du CL 215R, et de deux DC.6B. La stèle du "mémorial" de la sécurité Civile supportait de plus en plus de noms.

Côté hélicoptères, les pertes en équipages et appareils étaient tout aussi difficiles à imaginer. Il fut déploré la disparition de 4 "Alouette III".

Les pertes matérielles étaient compensées par 5 nouvelles acquisitions de "Tracker" et par un DC.6B. Pour remplir les opérations de gué armé, une dispersion produit retardant pour le remplissage rapide des aéronefs poseurs de barrières anti-feux appelé "Pélicandrome" vit l'acquisition d'un avion de liaison spécifique avec un bimoteur léger Beechcraft 65-C90 "King Air" en avril 1987.

En 1986 le montage d'un réservoir d'eau sous un AS 350B1 "Ecoreuil" mis au point par le concours conjugué d'Aérospatiale et de Conair "La vache hollandaise" avait acquis ses lettres de noblesse contre vent et marée

Et un nouvel avion testait le premier Fokker F-27-600 "Firebomber" et fut mis au point par Conair.

Un autre avion bombardier d'eau proposé par Macavia était également acquis avec le Baé 748-2A.

Des nouveaux hélicoptères bombardiers d'eau voyaient l'acquisition d'un parc propre à la Sécurité Civile avec les AS 350B1 "Ecoreuil" pour l'été 1988 et un test était tenté avec un hélicoptère moyen de type SA 330 "Puma".



AS 350B1 "Ecoreuil"(Coll. Roosens)



Dauphin (Coll. Roosens)

### Le Turbo Firecat

Il arrive en 1988 avec un second Fokker canadien à Marignane.

La SOLAIR de son côté se dotait d'un avion turbopropulsé de type Beechcraft 200 "Super King Air"

En fin d'année le premier "Tracker" à pistons fut transformé un an après en "TurboFirecat" avec un nouveau venu échangé contre un autre "Tracker". Avec un nouvel hélicoptère bombardier d'eau "Ecureuil".

Pour des raisons opérationnelles et de gestion de matériel la SOLAIR devenait Groupement de Liaison Aérienne du Ministère de l'Intérieur (GLAMI).

L'accident du premier Fokker "Firebomber" dans le Gard endeuillait une fois encore le Groupement avion, mais aussi le groupement hélicoptère avec les accidents d'une "Alouette III", d'un "Ecureuil" et d'un "Lama".

(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.*

### Les cimetières 14-18 Inventaire et vues aériennes

François Boquet et Patrick Henderyckx



Voici un travail remarquable réalisé par François Boquet et 365 cimetières en France et Belgique et posté chacun d'eux au fil des jours de l'année 2014 en mémoire des victimes de la Grande Guerre qui a causé des millions de victimes. Un très grand nombre de cimetières de la guerre 14-18 se trouvent en région Nord Pas-de-Calais, Picardie et Belgique. Ils sont disséminés un peu partout.

Fromelles

Certains sont grands et très connus. Ils connaissent une affluence de visiteurs de toutes nationalités comme Vimy, Notre Dame de Lorette, Thiepval, Poperinge, Tyne Cot à Passendale. D'autres tout-petits au milieu d'un champ ou d'un bois sont très peu visités. Ces derniers presque inaccessibles et pourtant très bien entretenus méritaient aussi d'être photographiés dans leurs environnements.

Francis Bocquet Photographe Aérien  
BP 211 F- 59812 LESQUIN cedex  
+33(0)3 20 87 87 59  
Pilote Professionnel avec dérogation  
Préfecturale de survol d'agglomération  
basse altitude  
[francis.bocquet@photos-aeriennes.fr](mailto:francis.bocquet@photos-aeriennes.fr)  
[www.photos-aeriennes.fr](http://www.photos-aeriennes.fr)



Lorette

Visitez notre page <https://www.facebook.com/photosaeriennesbocquet>  
Lien Facebook : <https://www.facebook.com/greatwar1418memory?ref=hl>

## Le musée du mois

### Musée de l'aviation de Cracovie

Reportage Volker Pelz

Visite mai 2007



Hall seconde guerre mondiale

Messerschmitt Me 209 en restauration



Photos Coll. Volker Pelz

Voir leur site : <http://www.muzeumlotnictwa.pl/index.php/digitalizacja/katalog/1515>

## Rapport d'activité

novembre 2014

### Erratum magazine n°52

En page 8 du magazine, la photo aérienne de Châteauroux-Déols en 1955 provient du site de Fabrice Loubette ([http://www.france-air-nato.net/STRUCTURE/Pages\\_web/Chateauroux\\_Historique\\_2\\_Fr.html](http://www.france-air-nato.net/STRUCTURE/Pages_web/Chateauroux_Historique_2_Fr.html)).

Il s'agit d'une photo prise par Quentin Morris, pilote de F-86 du 72nd FBS alors qu'il était basé à Châteauroux...



© Fabrice Loubette

### 6 novembre Numérisation des Hangars de Merville

Complément du dossier concernant la numérisation des hangars de Merville-Calonne. Voici un exemple du travail de Piet Bouma, un chercheur Hollandais très actif sur ce domaine de la numérisation.



(Coll. Piet Bouma)

### 15 novembre Châteauroux-Déols / Fonds Crozet

Chargement d'une centaine de photos concernant la base US de Châteauroux-Déols, meeting du 22 mai 1960. Extrait du fonds très volumineux René Crozet.



(Siebel 204 Coll. Crozet)

### 16 novembre Plaque en mémoire du Cdt Edmond Marin la Meslée à Audresselles

L'AAEMM vient de poser une nouvelle plaque sur la maison où séjournait Edmond Marin la Meslée.



(Coll. Bernard Vergeyle)

### 27 novembre Réunion réseau ADER à Paris

Présence de Jean-Michel Borde et Guilhem Labeeuw. Présence ainsi dans cette réunion de notre association.

## décembre 2014

**20 décembre**

### Présentation Presse et dédicace

Livre de Pierre Antoine Courouble sur l'histoire de l'aérodomme de Lille-Lesquin.

(Voir page 3.)

**20 décembre**

### Présentation Presse et dédicace

6<sup>ème</sup> livre de la collection Aérodommes présenté à la librairie Bisey de Mulhouse.

(Voir page 4).

**21 décembre**

### Photo aériennes de Merville-Calonne

Reconnaissance photo de Francis Boquet, photographe aérien qui nous avait déjà offert la photo de couverture de notre n°2.

De la matière pour une nouvelle édition en 2015 ???

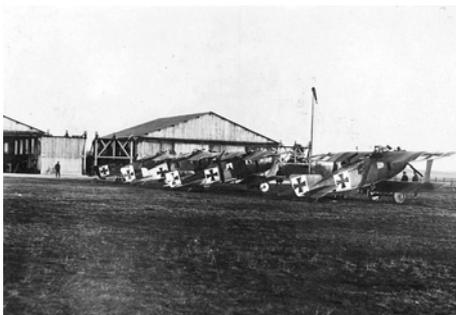


(Coll. Francis Boquet)

**22 décembre**

### Fonds photos Jean-Louis Roba

Toujours très pourvoyeur de très belles photos d'époque, Jean-Louis Roba nous fait parvenir des photos du Touquet de Sissonne et de La Molay.



(Coll. Jean-Louis Roba)

**23 décembre**

### Fonds photos Jean-Louis Roba

Nouvelle série sur Le Bourget ...



(Coll. Jean-Louis Roba)

**27 décembre**

### Mise à jour dossier 1ere GM

Concerne l'US Air Service. Merci Frederic Rolland pour ces archives vidéos qui complètent notre site Internet dédié à la Première Guerre mondiale.

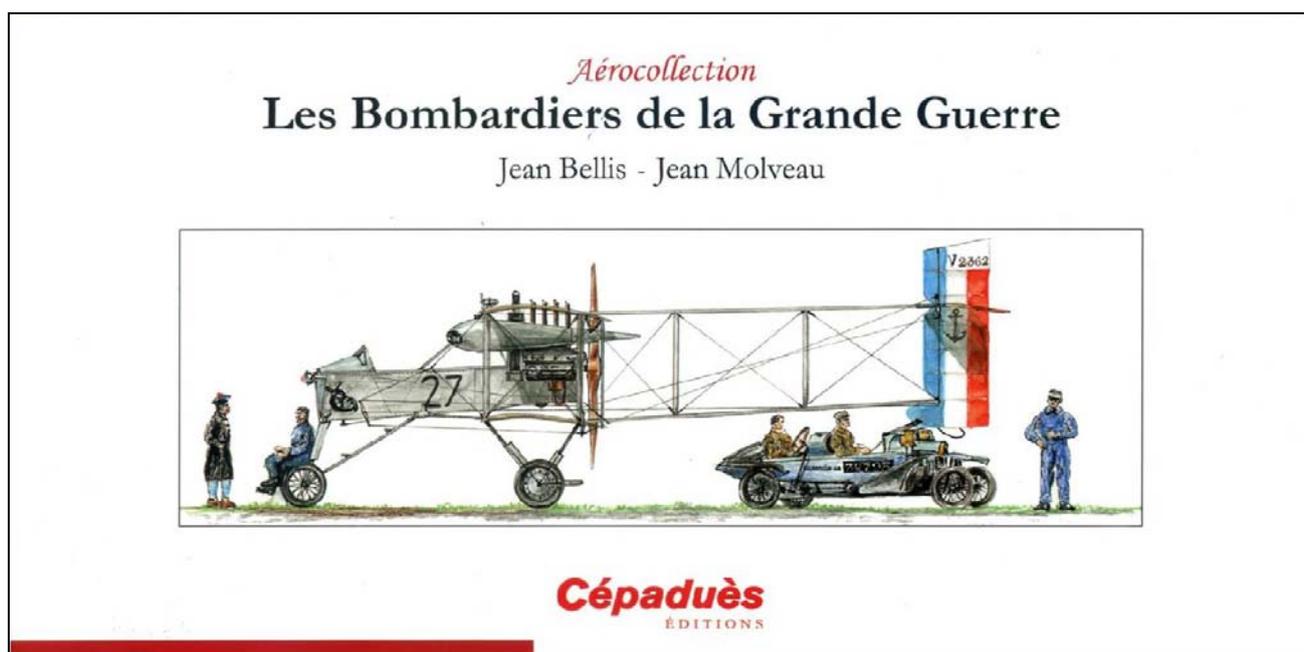
<http://premiereguerre.anciens-aerodromes.com/?p=759>



## DVD / Livres / Revues

### LES BOMBARDIERS DE LA GRANDE GUERRE

Jean Bellis et Jean Molveau



Troisième volume d'Aerocollection consacré aux bombardiers.

Commande Editions Cépaduès ; <http://www.cephadues.com>

## Livre mis à la disposition de 2A

### L'HOTEL DE BRIENNE

de Emmanuel Pénicaut, Alexandre Gady, Jean-Pierre Samoyault, Jonathan Siksou, Maurice Vaisse,  
Photographies de François Poche



Ce livre a été offert par Monsieur LE DRIAN, Ministre de la Défense, lors de la remise par Daniel Flahaut et Jean-Michel Borde du livre de la collection Aérodromes présentant l'histoire de Lorient – Lann-Bihoué, le 11 juillet 2014, à l'Hôtel de Brienne, 14 rue Saint Dominique à Paris dans le 7<sup>ème</sup> arrondissement. En présence de Guilhem Labeuw et de Joël Fèvre, tous membres du Conseil d'Administration de l'association Anciens-Aérodromes.

Il est mis à la disposition des membres qui souhaiteront lire l'histoire de ce bâtiment devenu un monument national dévolu aux nombreux Ministres de la Guerre puis de la Défense successifs depuis la saisine par le Gouvernement Révolutionnaire, en 1794, qui avait préalablement conduit à l'échafaud le comte de Brienne propriétaire des lieux. Il est préfacé de Jean-Yves Le Drian.

L'histoire de cet édifice commence par être une maison de femmes dans le Paris de Louis XV. Le lieu fut acquis par Madame la marquise de Prie, repris par Madame de La Vrillière, avant de devenir l'hôtel de Conti qui fut acheté par le comte de Brienne pour en faire sa résidence parisienne complémentaire à sa propriété de Brienne-le-Château. Après la Révolution, il fut acquis par Lucien Bonaparte avant de redevenir en finalité un bâtiment dédié aux Ministres de la Guerre.

Le livre nous présente non seulement l'histoire des familles qui y ont vécu mais aussi toute l'évolution immobilière qui a mené à ce qu'il est aujourd'hui, avec l'histoire des œuvres architecturales, des mobiliers et des tableaux qui y ont été installés et qui sont encore actuellement utilisés et exposés.

Il est aussi présenté l'histoire de la présence d'un certain nombre de ministres renommés qui y ont assuré leurs fonctions tels Adolphe Niel, Léon Gambetta, Georges Clémenceau, Hubert Lyautey, André Maginot, le Général de Gaulle et Pierre Mesmer.

Contact 2A : [news@anciens-aerodromes.com](mailto:news@anciens-aerodromes.com)

## DES HYDRAVIONS TRANSATLANTIQUES A COURCOURONNES

Gabriel Fauchard et Jean-Claude Robin



Ce titre volontairement surprenant traduit la volonté des auteurs d'éveiller la curiosité du lecteur : comment des hydravions pourraient-ils se poser à Courcouronnes ? Quand et où allaient-ils se poser ou plus exactement amerrir ?

Un projet aéronautique grandiose était prévu sur le territoire de la commune de Courcouronnes.

Avant d'en arriver là, des hommes ont pensé et réalisé des machines volantes permettant de décoller et « d'atterrir » sur l'eau.

Des deux côtés de l'Atlantique, ils ont créé des entreprises de construction aéronautiques et des compagnies aériennes.

En 1935, alors que les Etats-Unis et la Grande Bretagne exploitent déjà des lignes commerciales, la France lance divers programmes d'hydravions transatlantiques. Ils sont nécessaires pour assurer le développement des lignes commerciales à partir de Paris vers l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud.

Des avionneurs célèbres comme Lioré et Olivier, Latécoère, Potez-CAMS ... vont développer des hydravions luxueux appelés communément paquebots volants, capables de franchir les océans pour s'attirer la clientèle des paquebots transatlantiques.

Pour accueillir ces géants il faut un plan d'eau, des infrastructures importantes qui prendront le nom d'hydrobase. La volonté des aménageurs est de constituer un aéroport mixte comprenant l'hydrobase et une base terrestre.

Un projet grandiose d'aéroport mixte va s'élaborer sur le territoire de la commune de Courcouronnes ; il se développera principalement pendant la seconde guerre mondiale.

Le livre a la modeste ambition de rappeler le contexte aéronautique depuis les débuts de l'aviation et de relater l'histoire de ce projet grandiose peu connu du public.

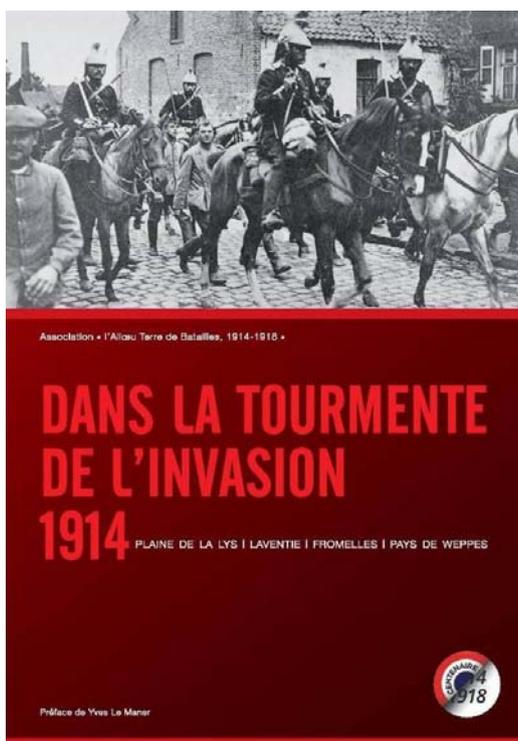
Editeur : Comité d'Histoire locale de Courcouronnes

**Prix 27 euros**

Commandes possibles : [memoirehydraviation@free.fr](mailto:memoirehydraviation@free.fr)

## DANS LA TOURMENTE DE L'INVASION, 1914

Nouveau livre de l'Association  
Alloeu Terre de Batailles 1914-1918



C'est au début du mois d'octobre 1914 que la violence de guerre fait irruption dans les territoires de la plaine de la Lys et du pays de Weppes. Une grande partie de la population locale est surprise par l'arrivée des opérations militaires. C'est encore la guerre de mouvement qui voit s'affronter les cavaleries française et allemande dans un combat qui préfigure les nouvelles formes de la guerre. Pendant presque un mois, le front fluctue tous les jours et de nombreux civils sont témoins et parfois victimes de la violence.

La première partie de ce livre propose un décryptage des événements militaires à travers l'action de la cavalerie. La seconde offre une découverte de sources historiques inédites permettant de renouveler l'étude des événements d'octobre 1914 autour de Fromelles et Laventie. Certains témoignages, provenant d'archives privées ou publiques, révèlent l'expérience vécue par les femmes et les hommes qui les ont écrits.

176 pages / Préface de Yves Le Maner / Edition 2014 / **Prix : 20 euros**

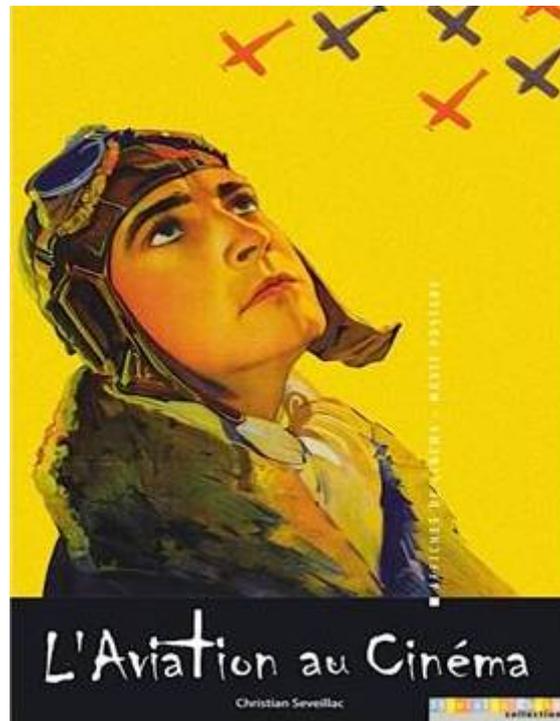
**L'association Alloeu Terre de Batailles 1914-1918**

(membre Anciens Aérodromes)

**Contact :** Bertrand Lecomte [bertrand.lecomte4@wanadoo.fr](mailto:bertrand.lecomte4@wanadoo.fr)

## L'AVIATION AU CINEMA

Christian Seveillac



Livre de Christian Seveillac (membre 2A)

Achat possible sur Amazon, au prix de 23 euros, sous le pseudo "lecameraman" (dédicace possible).  
Amazon comptera 2,99 euros de frais de port en plus

Achat direct auprès de l'auteur, par chèque de **25 euros frais de port inclus**

**Contact** : Christian Séveillac, Immeuble Jurançon F, 25 Bd des Minimes, 31200 - TOULOUSE

**Site internet**: [www.imagesetmemoireduciel.fr](http://www.imagesetmemoireduciel.fr)

**Courriel** : [christian.seveillac@orange.fr](mailto:christian.seveillac@orange.fr)

## LE TRAIT D'UNION

N°278

Novembre/Décembre 2014

Magazine bimestriel de l'association BFAB TU (membre 2A)  
De nombreux articles à découvrir !

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

## Une association

Sous cette rubrique nous laissons la parole à une association pour effectuer sa présentation.

### Conservatoire Aéronautique et Historique de Metz-Frescaty



#### Siège social de l'association :

Cercle St Jean, site de Mazenod, 3 rue de la Libération 57685 AUGNY

Président : Daniel Jambot / tél. : 06 73 93 09 07 --- mail : [djak.lorry@gmail.com](mailto:djak.lorry@gmail.com)

Secrétaire : Fabrice Loubette / tél. : 06 10 30 76 51 --- mail : [loubettefabrice@hotmail.com](mailto:loubettefabrice@hotmail.com)

Historien : Patrick Pallot / tél. : 06 31 19 50 46 --- mail : [pallus@orange.fr](mailto:pallus@orange.fr)

A retrouver sur Facebook : <https://www.facebook.com/pages/Conservatoire-A%C3%A9ronautique-et-Historique-de-Metz-Frescaty/1497114707213614?ref=stream>

#### Qui sommes-nous ?

L'association du CAHMF est une association à but non lucratif régie par la loi locale du 19 avril 1908 et inscrite au registre du tribunal de Metz.

Elle regroupe des passionnés ainsi que des vétérans de la BA 128, qui défendent depuis de très nombreux mois devant les Pouvoirs Publics le projet de développer un conservatoire aéronautique et historique sur une zone de l'ancienne BA 128.

A l'heure actuelle rien n'est acquis, mais l'association s'active et se renforce en prévision.

#### Quels sont nos objectifs ?

Il s'agit de créer et de développer un conservatoire aéronautique et historique à Metz-Frescaty ayant pour objet :

- l'histoire aéronautique du plateau de Frescaty jusqu'à la fermeture de la BA 128 en novembre 2012
- l'histoire 1950-1967 des bases aériennes de l'Otan, françaises, US et canadiennes du Grand-Est
- la mise en œuvre statique d'avions militaires emblématiques et de collection
- la mise en œuvre d'une collection privée évoquant la 95ème D.I. US qui participa à la libération de Metz
- l'organisation d'évènements et de manifestations ouverts au public ainsi que d'activités en relation

Association membre 2A également !

**UN PROJET ASSOCIATIF**

**Un musée de l'air sur la BA 128?**



Pour son Conservatoire aéronautique et historique, l'association aimerait récupérer un tronçon de la piste.

Photo Archives RL/Gilles WIRTZ

Depuis son ouverture en 1900, le plateau de Frescaty a vu passer des milliers d'aéronefs, de pilotes et de personnels navigants, allemands, français, américains, canadiens... Trois ans après la fermeture de la BA 128, une association porte un projet de Conservatoire aéronautique et historique. L'idée est de s'installer sur une partie de la base. Elle propose une conférence, vendredi, au Centre La Louvière de Marly, pour raconter l'histoire de Frescaty et lever des fonds. Car il reste bien des obstacles financiers et juridiques à franchir...

**URBANISME**

**BA 128: pourquoi pas un conservatoire de l'Air ?**

Au printemps, ils étaient une poignée de passionnés, nostalgiques de la BA 128. Depuis mai, ils ont créé une association, démarché les politiques et monté un projet. L'objectif? Un conservatoire sur l'ancienne base.

Imaginez un peu. Dans cinq ans, toute la BA 128 aura été reconvertie. Soit dans les faits, soit sur papier. Toute? Peut-être pas.

L'association Conservatoire aéronautique et historique de Metz-Frescaty envisage d'occuper une petite place, pour y sauvegarder l'essentiel: l'esprit des hommes de l'air, l'histoire de la base aérienne et de la présence militaire dans le Grand-Est. Vaste ambition.

Mais portée par des militants convaincus et pragmatiques. Au printemps, ils étaient trois: Fabrice Loubette, Patrick Pallot et Daniel Jambot, bientôt rejoints par Raymond Decker et le collectionneur Christian Théobald. En mai, l'association a été officiellement créée. Et depuis, ils ont multiplié les démarches auprès des élus, notamment de Metz-Métropole. Avec un seul objectif, selon le président Jambot: « La volonté de faire perdurer le devoir de mémoire et la reconnaissance face à l'effort de Défense » de tous les régiments, navigants, à ailes et à hélices, depuis les bombardiers des années 1920 aux Transall et aux hélicoptères de la gendarmerie des années 2000. Entre les deux, des présences allemandes, canadiennes, américaines, françaises. Des avions mythiques. Un lien étroit aussi avec les autres bases de Lorraine et du Grand-Est. Une vie aussi, au-delà de la BA 128, pour tous les personnels.

« AVIONS RAPATRIÉS. - À Béthény, près de Reims, après la fermeture de la BA 112, un musée aéronautique a ouvert il y a deux ans. Il expose cent ans d'aviation locale. Daniel Jambot et ses collègues espèrent plus grand. « On veut aller plus loin qu'un musée, proposer des conférences, une bibliothèque, des



La BA 128 en 2011. Le futur conservatoire aéronautique et historique de Metz-Frescaty vise trois terrains autour de l'entrée principale (en bas) et un quatrième de l'autre côté de la piste, dans le demi-cercle. Quatre sites proposés, un retenu peut-être... Photo RL

bourses, un festival du film de l'Air... » Ils le détailleront vendredi à Marly, à l'issue d'une conférence à la Louvière. « On veut pouvoir présenter la Fatac (force aérienne tactique) du Nord-Est. Nous avons avec nous un collectionneur lorrain prêt à rapatrier un F84, un T33, un Ouragan et un Mig 21, autant d'héritages de la Guerre froide. »

**Bourses au matériel, festival, bibliothèque... « On veut aller plus loin qu'un musée... »**

**HANGAR.** - Sur le papier, donc, le projet est ambitieux. Il lui faut passer deux œuils de taille: l'emplacement et le coût. Daniel Jambot est prêt à négocier. « Quatre sites nous intéressent. Le premier c'est celui de l'ancienne

Zatac, en face de la maison du général. On veut préserver une architecture typique à la Guerre froide. Il fait quinze hectares. » Le deuxième est autour du hangar

Valmy, sur le ban d'Augnay. Il est en bon état, de type Otan. « Mais le maire d'Augnay a des visées dessus. » Le troisième terrain possible est celui des hangars jumeaux autour de la tour de contrôle. Le quatrième, lui, serait sur Saint-Privat, de l'autre côté, là où était l'escadron 219 Auvergne.

Du choix, pour mieux convaincre Metz-Métropole de lui rétrocéder le terrain... L'espace minimal du futur conservatoire doit comprendre trois à cinq hectares, un hangar au moins, des

alvéoles pour sortir les avions, des bureaux, des réseaux et un accès routier. Reste le problème du coût. Récupérer un terrain sur la BA 128, c'est obtenir la rétrocession foncière, être au clair sur la dépollution, élaborer un statut juridique et financier stable et solide... « Le projet sera dimensionné à la zone héritée », admet Daniel Jambot. Conscient de se lancer dans un projet à long terme: rien ne verra le jour avant au moins trois à quatre ans...

Olivier JARRIGE.

marly

« La mémoire aérienne canadienne, américaine, allemande, il n'y en a pas en Lorraine et dans le Grand-Est. Nous, on sait faire. »



Photo RL

De Daniel Jambot, président de la nouvelle association Conservatoire aéronautique et historique de Metz-Frescaty.

**Conférence vendredi**

La conférence a lieu vendredi à la Louvière, à 18h. Elle porte sur l'histoire du plateau de Frescaty, parce qu'elle démarre dans le temps, dès les origines du site, dans les premières traces humaines.

Ensuite, Patrick Pallot reviendra sur les grandes périodes de la base aérienne, 1900-1918, avec l'ère des Zeppelin allemands, 1919-1944, avec le régiment de bombardement (11<sup>e</sup> RAB) et notamment la présence de Jean Mermoz, jusqu'aux Potez de 1939. La troisième période, elle, est la plus connue, jusqu'à la fermeture.

## Sites Internet, à découvrir

- Site Internet sur l'histoire de l'aérodom de Cologne

<http://www.koelner-luftfahrt.de/>

Voir également leur page présentant sous modélisation 3D les installations :

<http://www.koelner-luftfahrt.de/3D-Modell.htm>



- Vol en Constellation

<http://vimeo.com/user16527720/review/106930507/96077cb8e4>

- Magazine Tripale de décembre

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=16118>

- Mission Rafale

<http://theaviationist.com/2014/12/06/rafale-nuclear-mission-video/>

- Réplique d'un D520 aux Ailes Historiques du Rhin

<http://www.aileshistoriquesdurhin.fr/notre-patrimoine/le-dewoitine-d520/>

- Reportages sur des aérodomes abandonnés

<http://www.skyscanner.fr/actualites/15-superbes-aeroports-abandonnes>

- FW 200 à Mérignac

<https://www.youtube.com/watch?v=3BmBnld6kfs>

- programme du Meeting d'Inauguration de l'Aérodom du COLOMBIER à ANSE, par l'Aéro-Club de VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE le 2 juin 1935. Envoi Paul Mathevet

<http://meetingaeriens.blog4ever.com>

- Beaucoup de sites seconde guerre mondiale, quelques aérodomes ...

<http://www.battlefieldsww2.com>

## 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>

- **Conservatoire Aéronautique et Historique de Metz-Frescaty**  
Région Lorraine

## Agenda

Nouveauté ! Retrouvez nos actions et événements sur notre agenda en ligne :

[http://www.anciens-aerodromes.com/?page\\_id=1262](http://www.anciens-aerodromes.com/?page_id=1262)

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

#### Région Parisienne :

Le 2ème jeudi des mois pairs à partir de 18h45 au Café restaurant "A la ville d'Epinal", 5 rue d'Alsace Paris, 10ème Métro gare de l'est.  
Prochaine réunion le jeudi 19 Février 2015

### Présences 2A pour des expos et meetings

**Du 10 au 12 avril 2015. Carrefour de l'Air au Musée de l'Air.**

D'autres dates sur événements seront définies prochainement lors d'une réunion de notre CA.

### EXPOSITIONS

#### Exposition "La grande guerre des aviateurs"

Le musée de l'Air et de l'Espace du Bourget présentera à partir de dimanche 5 octobre et jusqu'au 25 janvier une exposition « La grande guerre des aviateurs ». Cette exposition propose une approche renouvelée de la guerre aérienne, en saisissant, au travers de témoignages écrits et visuels d'aviateurs, la réalité des missions et des combats ainsi que des expériences de

guerre.

Un ouvrage coédité par la Direction de la mémoire, du patrimoine et des archives (DMPA) est publié à l'occasion de cette exposition sous le même titre.



#### CENTENAIRE DE LA GRANDE GUERRE Programme 2014-2015 Viry-Châtillon

Entre mémoire et célébration  
Ciné-débat, exposition, conférence, spectacle, concert, jeu d'enquête...

Renseignements :

Service archives - 01 69 12 62 19

- « **Viry-Châtillon, un village dans la Grande Guerre** »

**Du 11 mars au 4 avril 2015** – Grande galerie de l'espace Condorcet. Entrée libre

- « **J'ai vécu deux guerres mondiales...** »

**Les Castelvirois d'une guerre à l'autre 1914-1945**

**Du 4 au 21 mai** – La ferme

Vernissage de l'exposition, vendredi 8 mai.

- « **La musique s'en va-t-en guerre** »

Samedi 14 mars 2015 à 15h30. Auditorium de l'espace Condorcet

- « **Capitaine Longuet, un artilleur dans la Grande Guerre** »

Une conférence, ponctuée de lectures, menée par Michel Delannoy et Brigitte Jacouty, descendants d'Octave Longuet.  
Vendredi 20 mars 2015 à 20H - Grande galerie de l'espace Condorcet.

- « **Code bleu horizon** »

Samedi 21 mars 2015 de 15h à 18h

- « **Ceux de 14** »

Samedi 28 mars 2015 à 17H – Grande galerie de l'espace culturel

**CONFERENCES**

« **Les avions bombardiers d'eau de la sécurité civile** » par Olivier Lechevalier

12 janvier 2015 à 19h30 à l' AÉCF.

Les conférences ont lieu à 19h30 dans les Salons de l'Aéro-Club de France – 6 rue Galilée 75116 Paris – Métro Boissière - Participation : 4€

« **De l'aéroplane à l'espace, un siècle d'observation** ». Conférence de Jacques Calcine, membre 2A.

Mercredi 4 février 2014, Hôtel de ville de Beauvais.

Groupe commémoration Oise 14-18 Base Aérienne 110 de Creil.

**MEETING AERIENS**

**Un meeting de l'air pour le centenaire de la Base Aérienne 705 de Tours**

Dimanche 7 juin 2015, la base aérienne fêtera en effet les 100 ans d'existence du camp d'aviation de Parçay-Meslay.

**Meeting Lens-Benifontaine**

20 septembre 2015



---

## 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 2014-2015 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 sur demande par courriel à [news@anciens-aerodromes.com](mailto:news@anciens-aerodromes.com) ou par la poste à l'adresse de notre siège. Il permet de se présenter, en indiquant ses coordonnées, sa participation à des publications, son passé aéronautique, ses compétences et sa région de recherche, autant d'éléments qui facilitent la mise en contact avec d'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 comme dans toute association accepter les clauses de notre règlement intérieur.

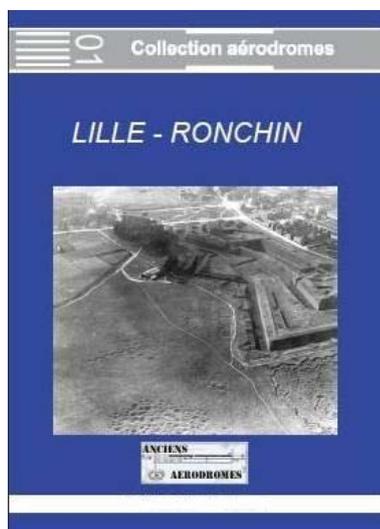
Voir la page de présentation sur notre site :

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

Et le formulaire de contact :

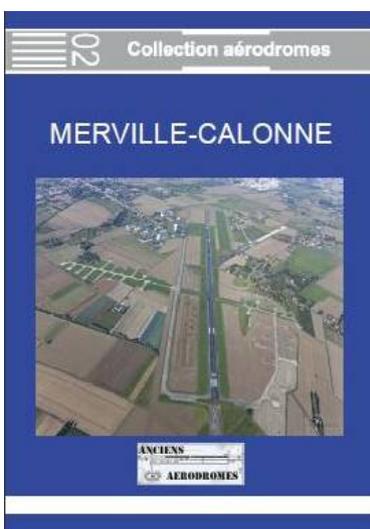
<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=260>

## Nos publications : livrets



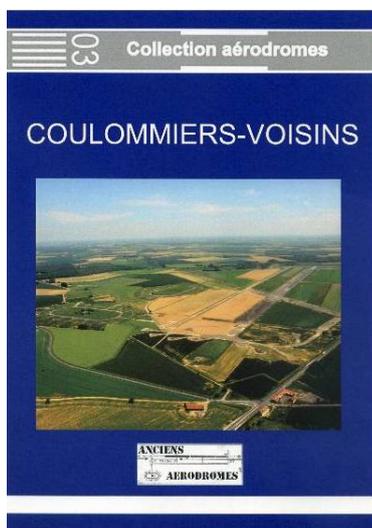
**ISBN n°978-2-919572-00-7**

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 **5,00 €** (frais de port **2.90 €**) à l'unité



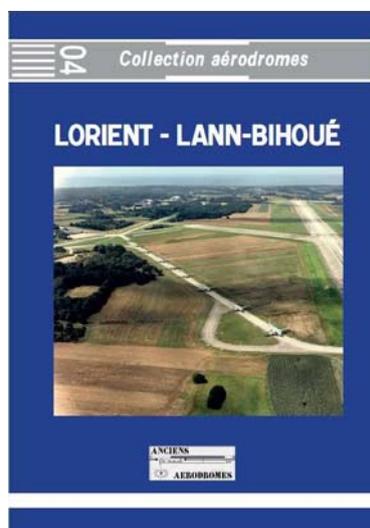
**ISBN n°978-2-919572-01-4**

Histoire d'une ancienne base aérienne militaire. 68 pages, 104 photos d'époque et actuelles, format 17x24 - Publication mai 2011  
Prix de vente **8,00 €** (frais de port **2.90 €**) 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 **8,00 €** (frais de port **2.90 €**) à l'unité

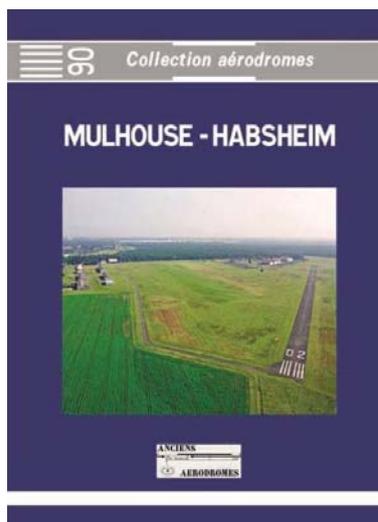


**ISBN n°978-2-919572-03-8**

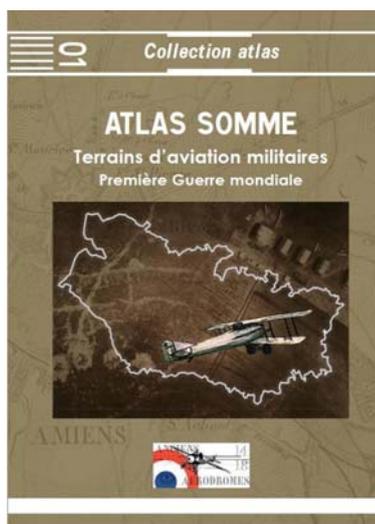
76 pages, 130 photos d'époque et actuelles, format 17x24 - Publication septembre 2013  
Prix de vente **10,00 €** (frais de port **2.90 €**) à l'unité



**ISBN n°978-2-919572-05-2**  
64 pages, 104 photos d'époque et actuelles  
format 17x24 - Publication juin 2014  
Prix de vente **8,00 €** (frais de port **2.90 €**)  
à l'unité



**ISBN n°978-2-919572-06-9**  
88 pages, 100 photos d'époque et actuelles  
format 17x24 - Publication décembre 2014  
Prix de vente **10,00 €** (frais de port **3.90 €**)  
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 **10,00 €** (frais de port **3.90 €**)  
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 six livrets : 40,00 € + 6.50 € de port - © Editions Anciens Aérodroomes**

**Deux à quatre livrets + 4.50 euro de port**

**Cinq à six livrets + 6.50 euro de port**

ASSOCIATION ANCIENS AÉRODROMES  
Aérodroome de Merville Calonne - Rue de l'Épinette - 62136 LESTREM

## Nos publications DVD

### Témoignages d'Anciens Aérodomes 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 2013. 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>

## 2A sur les réseaux sociaux

Sur Twitter <https://twitter.com/ANCIENSAERODROM>  
 et Facebook <https://www.facebook.com/anciens.aerodromes>

Consultable sur PC en suivant ce lien et en effaçant le formulaire de création de compte, non obligatoire. Ce fil est affiché dans la colonne de droite de notre site Web. Ne vous privez pas de belles images rares, parce que d'actus ou d'archives enfouies et non publiées. En vous abonnant au fil vous pouvez l'enrichir et donner de vos nouvelles en région. Ce fil alimente aussi automatiquement notre compte Facebook où nous alertons un peu plus de 700 personnes.

Notre visibilité en retour est ... mondiale.



---

## 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 sur notre liste d'envoi par simple demande. La régularité de cette publication et le contenu varient 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 doit faire l'objet d'une demande écrite et d'un accord des auteurs.*

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

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

**Comité de rédaction 2A – janvier 2015**

---

## 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 .....