



LE MAGAZINE 2A
Lettre de liaison
n° 55 – Avril 2015



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 allez retrouver plusieurs articles comme la suite de la biographie d'Adrienne Bolland avec son survol de la Cordillère des Andes en 1921, article écrit par Coline Bery. Également la rubrique de l'aérodrome du mois consacré aux anciens aérodromes de Luçon que nous devons à Pierre Corny, membre 2A. Un témoignage d'un contributeur, Denis Turina car 2A c'est aussi ce type de collecte pour la mémoire. Un article de Jean-Luc Charles, membre 2A sur le bombardier Béraud. Et nos rubriques d'actualité qui vous détailleront nos activités de ces deux derniers mois. Un magazine bien plus conséquent que les précédents du fait de l'absence de parution le mois dernier.

Ce mois d'avril verra comme chaque année l'ouverture de la saison des meetings avec le traditionnel rendez-vous des amateurs d'histoire et de patrimoine aéronautique : le Carrefour de l'Air du Bourget où notre association présentera un stand. Une occasion pour les Franciliens de venir nous rencontrer. 2015 verra ensuite se dérouler diverses manifestations, où nous nous efforcerons d'être présents, inscrites sur l'agenda consultable en ligne.

Le grand projet d'intégration de l'atlas de la DGAC débute ce mois avec les premières extractions réalisées par les membres du groupe de travail. Suivra une mise en page progressive sur notre site. Nous pérenniserons ainsi l'œuvre de Jean Sauter.

Une autre publication se finalise que nous aurons l'honneur de vous présenter dans quelques semaines. Il s'agit du second opus de la collection Atlas, le n°2 sur les terrains d'aviation de la 1ère guerre mondiale dans le département de l'Oise.

Bonne lecture !

Laurent Bailleul

SOMMAIRE



- 1 **Edito**
- 2 **L'aérodrome du mois**
Anciens Aérodromes de Luçon - Pierre Corny
- 7 **Des terrains, des avions et des femmes**
La Cordillère des Andes en 1921 et Adrienne Bolland (Suite) - Coline Béry
- 14 **Témoignages**
Chasseurs et vie champêtre - Denis Turina
- 17 **2014-2018, commémorations de la Première Guerre mondiale**
Le carnet de vol du bombardier Béraud - Jean-Luc Charles
- 22 **Rapports d'activité**
Février et Mars 2015
- 26 **DVD/Livres/revues**
- 30 **Sites Internet à découvrir**

- 32 **Nos publications**
- 34 **A Paraitre**

Crédit photo page de couverture

Terrain d'aviation de Villeroy (département de la Somme). Bombardement allemand en 1918. (Coll. Jean-Louis Roba)

L'aérodrome du mois

Anciens Aérodromes de Luçon

(partie 1)

Pierre Corny

Membre 2A

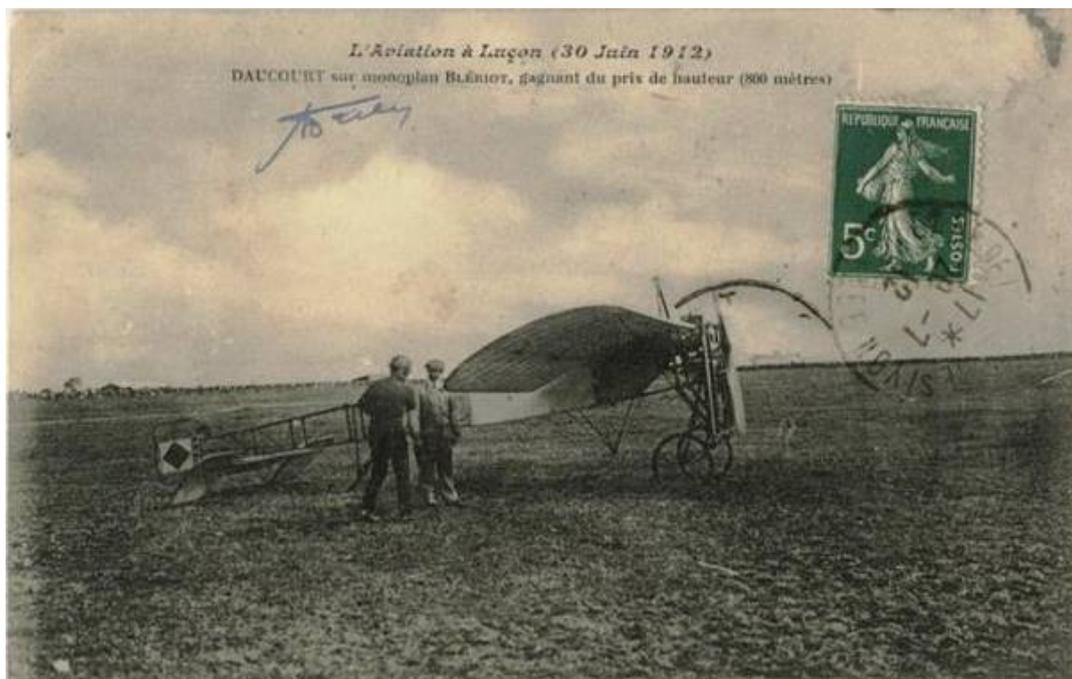
Les premiers avions

La fête aérienne de 1912

Les Sables d'Olonne, station balnéaire de renom, avait organisé en 1911 une fête aérienne, la première en Vendée. Elle fut modeste puisqu'un seul appareil y participa, mais l'enthousiasme fut considérable.

L'idée fut reprise par le comité des fêtes de Luçon l'année suivante. En plus spectaculaire puisque trois appareils participent ce 30 juin 1912. Le spectacle a lieu sur le communal, qui était déjà utilisé comme hippodrome depuis le milieu du XIXème siècle et devient ainsi le premier aérodrome de Luçon.

Les trois appareils présents sont les deux Blériot XI de Georges Legagneux (brevet N°55 obtenu dès avril 1910) et Pierre Daucourt (brevet N°520), ainsi que le Caudron sesquiplan de Maurice Guillaux (brevet N°749 qui ne date que du mois de février de cette année 1912).



Le Blériot XI de Pierre Daucourt à Luçon (Coll Pierre Corny)

Cette fête aérienne draina un public important. Il est vrai que tout avait été mis en œuvre pour l'amener à Luçon, grâce aux trains et tramways spéciaux depuis les autres villes du département. L'expérience ne fut pourtant pas renouvelée.

Le projet de port des dirigeables

La guerre de 1914-1918 est bien sûr aussi une guerre économique, et l'Allemagne cherche, via une utilisation intensive de sous-marins de plus en plus perfectionnés, à couper les Français et les Britanniques de leurs approvisionnements, en détruisant leurs flottes marchandes. L'entrée en guerre des Etats Unis en 1917 provoque un accroissement des attaques sur tous les navires alliés jusqu'en Atlantique et il devient urgent de mettre en place des moyens de surveillance et d'attaque des fameux « U-Boot » tout au long des côtes françaises. Parmi ces moyens, le ballon dirigeable.

En 1918 la Marine prend la décision d'implanter à Luçon un centre d'aérostation. Il s'agit en fait d'installer un hangar pour dirigeables sur une aire d'atterrissage.

Le hangar devait permettre d'abriter côte à côte deux « grands » dirigeables, d'où des dimensions considérables : 220m de long, 110m de large et 56m de haut. Une construction en béton armé, sur les plans de l'architecte Henry Lossier est retenue, et le marché de construction est passé en date du 24 août 1918 à l'entreprise Fourré et Rhodes qui procédait déjà à la construction d'un hangar de même type, mais de dimension plus modeste, à Montebourg dans la Manche.



FIG. 6. — Vue montrant comment l'Arc de triomphe de l'Étoile pourrait être abrité sous le hangar de Luçon.

*Croquis représentant l'Arc de triomphe de l'Étoile à Paris, à l'intérieur du hangar.
(Revue « Le Génie Civil, 12 février 1921)*

L'aire d'atterrissage choisie est située au sud de la route de Luçon à Fontenay le Comte, sur les communes de Luçon et Sainte-Gemme-La-Plaine. La surface approximative des terrains réquisitionnés est de 125 ha.

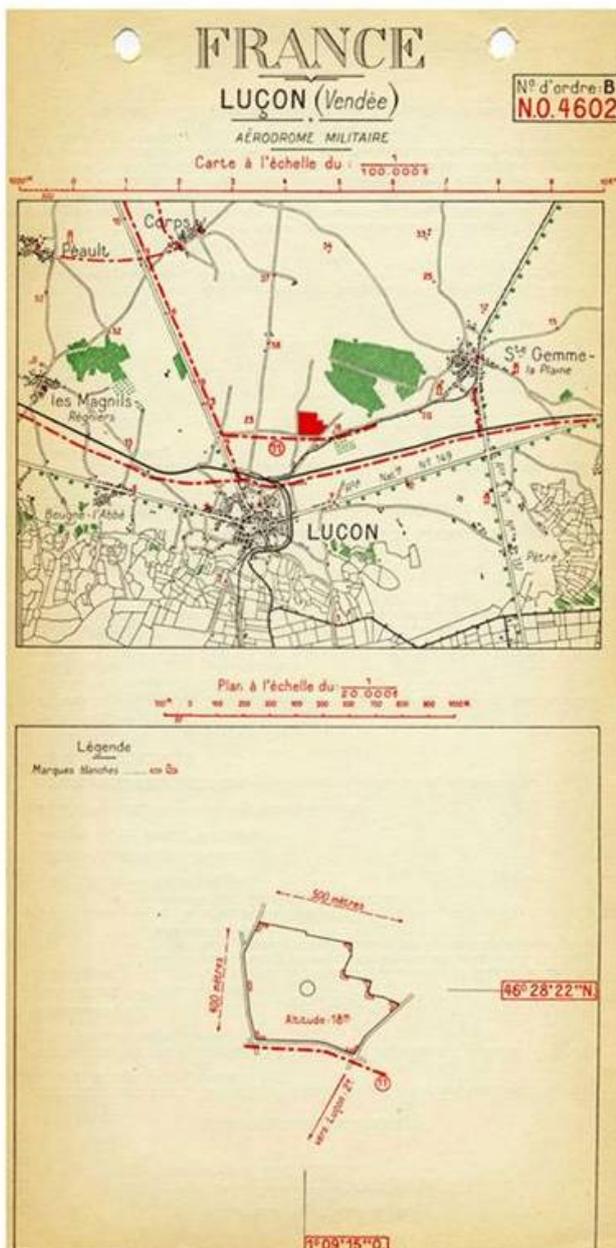
Nous possédons peu d'informations sur l'avancement des travaux lorsque ceux-ci furent arrêtés suite à l'armistice signé en novembre. Localement une voie de chemin de fer avait été, au moins en partie, construite, permettant d'acheminer les éléments de la construction sur l'aire d'atterrissage. La preuve en est que le préfet, en novembre 1920, écrit au maire de Luçon pour lui signifier que le ministère de la guerre met à disposition gratuite des services communaux le ballast de la voie créée vers « le port d'attache des dirigeables » pour enlèvement avant restitution des terrains aux propriétaires. Et le maire de lui signifier par retour de courrier que la voie est enlevée depuis « longtemps » et que le ballast a été vendu par la marine à un particulier...

Le terrain militaire de secours de Luçon

En 1914 les terrains au lieu dit « Le Tortron » sont réquisitionnés par l'armée comme champ de manœuvre pour le régiment de cavalerie. La surface est de 20 ha environ. Les procédures d'expropriation sont engagées en 1918, mais le régiment de cavalerie quitte la ville après la guerre et l'armée se retrouve propriétaire d'un champ de manœuvre inutilisé.

En 1926 le ministre de la guerre décide d'aménager le champ de manœuvres du Tortron en terrain d'atterrissage, et quelques travaux de terrassement et de maçonnerie sont réalisés.

En 1928 le Tortron est officiellement déclaré terrain militaire de secours, et classé en 1930 terrain de l'aéronautique militaire de deuxième catégorie. Aucun document n'indique qu'à cette date il ait jamais été utilisé par un appareil de l'armée, mais son utilisation par les avions civils est possible, et une carte d'aérodroome est publiée dès 1931.



LUÇON
(Cette fiche ne comporte qu'un feuillet)

AERODROME MILITAIRE

NATURE DU SOL. — Gazonné. Utilisable en toute saison, sauf dans la partie S. E. après les pluies.

CARACTERE DES ENVIRONS. — Région légèrement ondulée et boisée au Nord de la voie ferrée.

OBSTACLES :
Côté Nord. — Très dégagé.
Côté Est. — Ligne téléphonique longeant la route de Luçon à Sainte-Gemme. Embranchement de lignes de transport de force suivant la route qui relie Luçon au terrain et à la forêt de Sainte-Gemme.
Côté Sud. — A 50 mètres du terrain, ligne de transport de force (30.000 V.), hauteur 11 mètres.
Côté Ouest. — Très dégagé.

INSTALLATIONS : Néant.
Logement. — Hôtels à Luçon.

REPARATIONS. — Ateliers privés à Luçon.

APPROVISIONNEMENTS. — Essence et huile à Luçon. Eau à proximité.

COMMUNICATIONS :
Voitures en location : à Luçon.
Gare la plus proche : Luçon (2 kms.).
Routes : la route de Luçon à Sainte-Gemme passe à 200 m. du terrain.
Bureau de poste : à Luçon.
Télégraphe : au bureau de poste.
Téléphone : au bureau de poste.
Météorologie : Les renseignements météorologiques peuvent être obtenus par le centre d'Aviation de Rochefort (téléphone n° d'appel : Rochefort 163).

RENSEIGNEMENTS DIVERS :
Médecin le plus proche : à Luçon.
Hôpital le plus proche : à Luçon.
Chef de l'aérodroome : le Commandant d'armes de la Place de Luçon.

REGLEMENTS. — Convention du 26 février 1920 et D. M. du 23 mars 1920.

Le terrain de Luçon est situé à 60 kms au N. du centre d'aviation de Rochefort-Soubise.

Les coordonnées ont été calculées sur la carte au 1/50.000, type 1883, du Service Géographique de l'Armée.

Il existe 4 séries de fiches.
Les fiches A (itinéraires), les fiches B (terrains et bases d'hydravions), les fiches C (renseignements généraux), les fiches D (bi-annuelles, récapitulatifs des fiches en vigueur).

Toute la correspondance relative aux renseignements figurant sur ces fiches doit être adressée à M. le Ministre de l'Air — Cabinet — Bureau Central des Renseignements — 35, Rue Saint-Didier, Paris. — Téléphone : Passy 03.20 à 03.29. — Adresse télégraphique : Air-Paris.

Pour la vente : Ed. Blondel la Rougery, 7, rue Saint-Lazare, Paris.

— Juin 1931 —

Fête aérienne en 1924

En 1924 le terrain de Luçon n'est encore qu'un terrain de manœuvre pour les militaires. La fête aérienne se déroulera donc sur l'hippodrome des Encloses « aménagé en aérodomme ». Initialement prévue le 17 août elle sera déplacée au 24 du même mois pour cause de météo défavorable, c'est du moins la raison officielle. Rétrospectivement il apparaît que, le 17, la Société de Propagande Aéronautique, organisatrice, était déjà engagée aux Sables d'Olonne...

Une douzaine d'avions devaient participer, dont celui du lieutenant Charles Robin, expert en acrobaties, et une escadrille de cinq avions militaires du 31^{ème} de Tours, sous le commandement du lieutenant Holstein. Deux parachutistes M. Dravet et Mlle Yane Darcy étaient également présents. Il semble qu'Adrienne Bolland, dont la participation avait été annoncée, n'était pas de la fête, non plus que le dirigeable promis par la Marine.



Morane - Saulnier A1

(Brochure de la Société de Propagande Aéronautique, organisatrice de la fête de 1924)

Fête aérienne en 1930

Changement de décor pour la fête aérienne de 1930 puisque la ville de Luçon a désormais son aérodomme au Tortron ; curieusement l'arrêté municipal réglementant l'accès persiste à le dénommer « champ de manœuvre ». Sont présents les pilotes Maurice Finat, Charles Froissart, René Rouyé, Victor Mérentier et Lefèvre (était-ce René Lefèvre qui traversa l'Atlantique avec Assolant en 1929 sur l'*Oiseau Canari* ?), ainsi que l'acrobate aérien Henri Bournat et le parachutiste Rainelli.

Pour corser le spectacle un saut en parachute est offert à un spectateur ; deux volontaires se présentent et tirent à la courte paille. C'est Gilles Maurice qui aura le privilège de sauter.... pour la grande joie et la grande frayeur du public. En effet Gilles Maurice, balayé par le vent à l'atterrissage fut traîné sur 300m. On le releva avec une épaule démise et quelques contusions, mais courageusement il affirma son intention de recommencer l'expérience lors de la fête aérienne programmée aux Sables d'Olonne en juillet ; il semble que les organisateurs de la fête des Sables n'aient pas voulu prendre le risque...

Manifestations aériennes en 1932

Dès 1932, deux manifestations aéronautiques consécutives vont être organisées sur le terrain de Luçon.

La première est liée à l'organisation du Tour de France des avions de tourisme, sous la direction de l'Union des Pilotes Civils de France et le parrainage du "Journal". Parti de l'aéroport d'Orly le samedi 4 juin au matin il se termine le dimanche 12 juin sur le terrain de Buc.

63 avions étaient inscrits pour la compétition dont 55 ont effectivement pris le départ du Tour de France. Les pilotes étaient tous français, de même les avions ainsi que leurs moteurs étaient exclusivement de conception et de fabrication française.

La sixième étape est courue le 11 juin de Biarritz à La Baule. Deux escales intermédiaires sont imposées, à Rochefort où l'on déjeunait en ville, et à Luçon dans l'après-midi. Le beau temps était de la partie, mais l'état lamentable du terrain de Luçon allait gâcher la fête ; en effet Lhuillery qui concourrait avec sa fille sur son Potez 36 immatriculé F-ALBD passa dans un trou et capota alors qu'il roulait à faible vitesse ; pas de mal pour les occupants, mais l'hélice était brisée et Lhuillery s'extrayait furieux de son appareil. Il repartira néanmoins, avec une nouvelle hélice ; au classement final il prendra la 40^{ème} place.

La seconde a lieu le 19 juin où un « grand meeting d'aviation » est organisé sur l'aérodrome par le comité des fêtes. Comme en 1912 trois appareils sont présents, aux mains des pilotes Maillard, Delelee (chef pilote à Rochefort), et Emile Chainbaux.

C'est Emile Chainbaux, pilote de voltige confirmé, qui fit l'essentiel du spectacle sur un Morane monoplan. Mais l'acrobate René Vincent, suspendu au trapèze sous l'avion de Delelee remporta un franc succès, sa démonstration se concluant par un saut en parachute. Un très beau meeting, favorisé par un temps superbe.

Fête aérienne en 1934

Après le succès de la manifestation de 1932 le comité des fêtes récidive le 29 avril 1934, avec beaucoup moins de chance car le mauvais temps est lui aussi au rendez-vous : froid, pluie et vent vont limiter l'ardeur des spectateurs et gêner considérablement les participants.

Le spectacle est du même type qu'en 1932, mais les pilotes ne sont pas les mêmes. Sont présents Louis Massotte, Charles Quatremare et l'as de guerre René Seitz. Outre une présentation remarquée de voltige aérienne, Massotte emmène l'acrobate André Vassard qui fait des exercices au trapèze sous l'avion. Quatremare effectue de nombreux baptêmes de l'air grâce à une berline et Seitz complète le programme de voltige avec un simulacre de combat aérien.

M. Bourguin, de l'aéro-club de Niort vint rendre visite à ses voisins pendant la fête, à bord de son Potez 36 immatriculé F-ALFP.

Enfin un bal à l'Hôtel du Bœuf Couronné clôturait la manifestation.

La veille au soir un banquet avait réuni le comité d'organisation et Yves Chéné, vice-président de l'Aéro-club de la Vendée aux Sables d'Olonne, venu en voisin. L'éventualité de la création d'un aéroclub à Luçon fut évoquée ; l'idée devait faire rapidement son chemin.

(à suivre ...)

Des terrains, des avions et des femmes

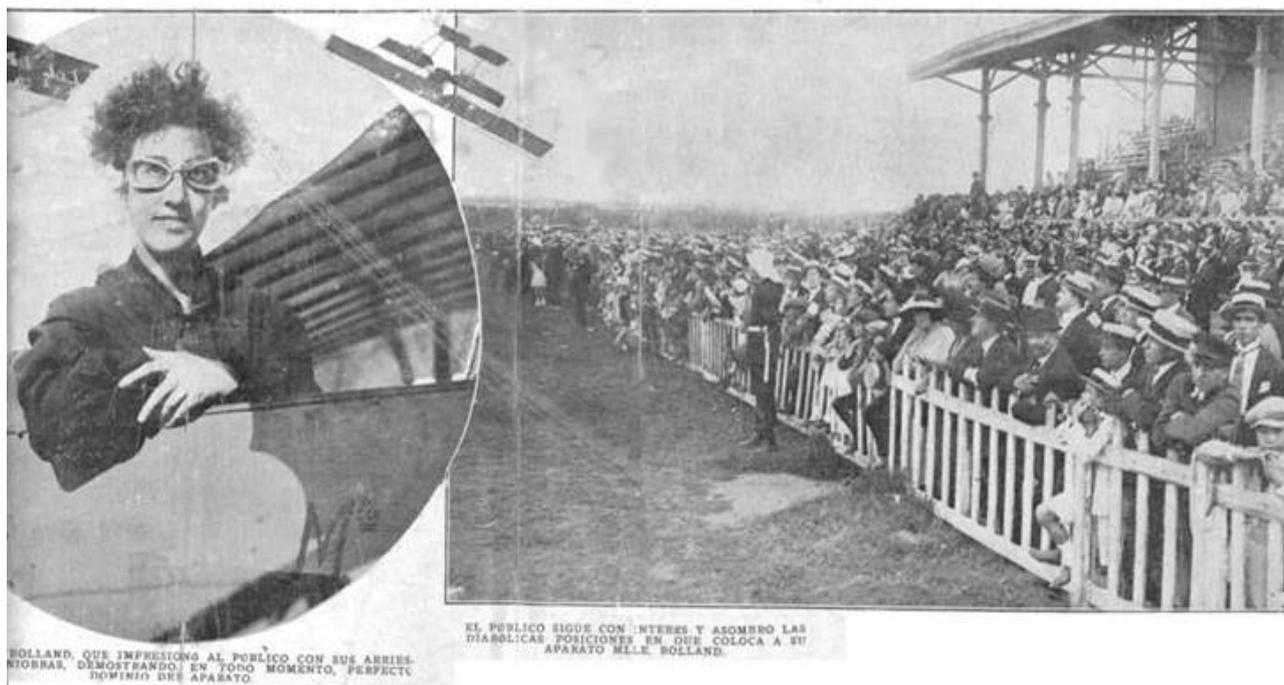
La Cordillère des Andes en 1921 et Adrienne Bolland – suite

Coline Béry

Arrivée sur place, celle que sa famille désigne sous le sobriquet de « Zizi », mais que la presse Française surnomme « miss Bolland » depuis un an, se pense capable de relever tous les défis. Seulement quelques jours après son installation au Majestic (palace aujourd'hui désaffecté), elle télégraphie à René pour lui réclamer un avion, plus puissant, digne de ce nom, car sur l'aérodomme de San Isidro (tenu par la main ouvertement ennemie du Major Kingsley) ses deux vieux GIII (F-ABGO et F-ABGP) font rire tout le monde ; et puis elle veut essayer de passer la Cordillère des Andes, comme les autres. Méfiant, frileux, échaudé par les frasques passées d'Adrienne, et mal conseillé par une mère âgée dont la réputation de « maman Caudron tyrannique » est justifiée, René décide... de ne rien décider et ne répond pas. Aucun risque que sa protégée, son ex petite amie, la seule femme pilote-convoyeur de France fasse des histoires si elle n'obtient rien ; et de fait, pendant les 5 mois que durera ses périples et péripéties en Amérique du Sud, Adrienne ne recevra ni avion puissant, ni argent.

Sábado, 12 marzo 1921

HERMOSA EXHIBICION DE ACROBACIA EN EL ESTADIO MUNICIPAL.



BOLLAND, QUE IMPRESIONÓ AL PÚBLICO CON SUS ARRIERAS DIABÓLICAS, DEMOSTRANDO EN TODO MOMENTO, PERFECTO DOMINIO DEL APARATO.

EL PÚBLICO SIGUE CON INTERÉS Y ASOMBRO LAS DIABÓLICAS POSICIONES EN QUE COLOCA A SU APARATO MELLE BOLLAND.

Traduction des légendes sous les images :

À gauche : « Melle Bolland, qui a impressionné le public avec ses acrobaties, démontrant pendant toutes ces exhibitions une parfaite maîtrise de son avion. »

À droite : « Le public suit, avec intérêt et sidération, les figures diaboliques que Mlle Bolland est capable de réaliser avec son avion. »

Article provenant du Fond Historique de l'Aéroclub de Buenos Aires.

Tout d'abord, ce silence de Caudron la vexa, puis il la met hors d'elle. Et puisque les différentes colonies européennes la dénigrent et se pavant à Buenos Aires comme en terrain conquis, elle va leur montrer que malgré son sexe, son âge, sa nationalité et son équipement ridicule, elle peut leur voler la vedette. Pas un week-end ne se passe dès lors, sans qu'elle ne multiplie les séances de voltige à l'hippodrome de Palermo - seul plaisir mais également seule source de revenus ... Le jour où elle décide d'offrir aux habitants de Mendoza - victimes d'un tremblement de terre en décembre 1920 - tous les bénéfices de l'une d'elle, elle va provoquer en eux l'envie de la voir voler à Mendoza. En attendant, elle baptise la bonne société des Porteños à tour de bras et fait découvrir aux plus courageux les joies de la voltige (après tout, n'a-t-elle pas gagné son premier GIII grâce à un looping réalisé dans le ciel du Crotoy ?). L'effet est immédiat : les journalistes l'adorent, la population ne parle que d'elle, la foule se presse pour admirer ses acrobaties, et elle s'amuse à faire bisquer la colonie Française bienpensante en sortant dans la rue sans chaperon, et la tête nue. En 1921 à Buenos-Aires, être accompagnée et porter un chapeau est obligatoire, pour une femme.

Le magazine de 2A est ouvert à des plumes extérieures à notre association comme l'a dit notre président dans son édito de février. Il arrive quelquefois que des collaborations se fassent entre nos associations affiliées. C'est le cas aujourd'hui ; le caricaturiste et ami de l'Association Culturelle et Historique de Faches-Thumesnil, Bruno Escudé nous a croqué deux tableaux significatifs de la vie d'Adrienne Bolland. (ndlr)



Le 26 février 1921, devant 3.000 témoins, elle bat le record d'altitude féminin, 4 850 mètres, que détenait la Baronne de Laroche ; mais les juges lui refusent l'homologation de ce record pour cause de non plombage réglementaire de son altimètre. La coupe est pleine. Elle n'a désormais plus rien à perdre et décide le 16 Mars 1921 de faire démonter et mettre en caisse un des deux GIII, direction : Mendoza. Quitte à passer pour une originale tête-brûlée, autant vivre son rêve et voir par elle-même cette fantastique Cordillère dont on lui rebat les oreilles depuis son arrivée (Antonio Locatelli, 1895-1936, en bon « raideux » jaloux de sa supériorité de premier pilote à avoir réalisé le premier envoi postal le 30 juillet 1919, donne conférence sur conférence au Jockey Club). Malgré les menaces d'expulsion et les injures commanditées par la colonie Française - imprimées dans la presse nationale - elle sera à Mendoza, et là-bas, elle décidera.



Carte postale de la collection de Coline Béry représentant un Caudron GIII identique à celui que pilotait Adrienne Bolland.

Cependant, contrairement aux 10 pilotes qui ont déjà passé ce piège de roches et de glaces, elle n'a ni Morane Saulnier type L « Parasol », ni Bristol M.1C de 110 cv, ni Ansaldo SVA avec 220 cv, ni Breguet Renault de 300 cv réglé sur mesure ; son minable et fragile Sesquiplan datant de 1912 a plus de cordes à piano qu'un cerf-volant ; son baquet en bois et en tissu est ouvert aux quatre vents ; le poussif rototo de 80 CV que son mécano (René Duperrier, 27 ans) pourtant aux petits soins, peine à régler, balance difficilement son hélice en bois de trois mètres. D'ailleurs, si la presse l'a élue « reine de l'atterrissage avec hélice calée », c'est qu'à Rouen, à Buc, et lors de tous ses voyages, ses moteurs ont toujours calé, en vol. Adrienne a aussi l'habitude des atterrissages en catastrophe, mais dans la campagne française. Dans la Cordillère, elle ne pourra ni se poser, ni faire demi-tour, et elle n'atteindra jamais les 6.000 d'altitude - nécessaires pour éviter les rabattants -, puisque son plafond est de 3.000 mètres, au mieux 3.200. Donc... elle n'est pas dupe : faire ce raid c'est aller au suicide. D'autant qu'elle a son brevet de pilote féminin depuis seulement un an et deux mois, qu'elle n'a que 40 heures de vol derrière elle, que malgré le 2ème réservoir installé à la place avant - pour doubler son temps de vol - Duperrier lui a demandé d'être la plus légère possible, et que... peu importe : mieux vaut devenir une icône morte en allant « au casse-pipe » que de rester toute sa vie un pilote vivant, mais inconnu. Et puis la peur est chez elle un aimant.

La peur l'a pourtant empêché de dormir depuis deux jours, quand, à l'aube du 1er Avril 1921, l'horloge de sa chambre au Gran Hotel (rasé aujourd'hui) indique quatre heures du matin et que Duperrier lui dit : "le ciel est dégagé, le zinc est prêt, que décidez-vous ?".

Elle part.

Légère elle l'est : sous sa combinaison d'homme en gros coton marron, elle s'est enduite de graisse ; une fois bien plaqués sur son buste les couches de papier journal (Los Andes) qu'elle a demandé qu'on lui garde depuis une semaine, elle enfle son seul pull à col roulé et par dessus, enfle son plus beau sous-vêtement : un pyjama dont la soie lourde lui évoque Benoît, son grand frère parti vivre en Chine pour devenir capitaine de bateau sur le Yang-Tseu-Kiang... Ben est son grand exemple depuis toujours, et le seul garçon dans sa fratrie de six filles.

Il est 6 heures lorsque la voiture des journalistes l'emporte vers l'aérodrome de Mendoza (Los Tamarindos, actuellement Plumerillo) et 6 heures 20 lorsque Duperrier lance l'hélice. Depuis 11 jours elle gagnait cette piste, située à 20 minutes du centre de cette ville construite en damiers à cheval ; peut-être qu'entre ces deux moments, elle a revécu les difficultés techniques rencontrés lors de ses deux précédents essais (le 28 et le 31 Mars) : froid glacial, vents, litres d'essence à compter, huile qui se fige, trajet inconnu, solitude... mais peut-être que la pilote déjà avertie a pressenti une issue possible à ce vol, et que malgré son équipement indigne, il va se passer quelque chose de vraiment neuf, pour elle, et pour l'aviation... En attendant, son GIII a décollé, et part en direction de l'ombre noire qu'est la Cordillère des Andes à 6 heures 30 du matin.



Image Google nous montrant le trajet entre l'aérodrome de Mendoza en Argentine et le lieu d'atterrissage sur l'aérodrome de Santiago du Chili

Ci-dessous image Google Earth nous montrant l'inhospitalité des Andes.



Après 4 heures d'un vol hallucinant, trop long à raconter ici, « ce » que les Chiliens voient surgir, craché par leur montagne sacrée et qui se pose sur l'aérodroome - et Ecole Militaire de Santiago du Chili (Lo Espejo, aujourd'hui El Bosque) - est un rêve éveillé. Pas une aviatrice.

En une seconde, à 25 ans, Adrienne Bolland devient le symbole de l'unité, de la cohésion, de l'entente entre les peuples le plus désarmant, le plus charmant, digne, naturel et poli qui soit. Epuisée- le mot pour désigner son état n'existe pas - et sidérée par son vol cauchemardesque, donc en "assez" mauvais état physique, Adrienne va néanmoins incarner l'éternel féminin de La France. Toute l'Europe à elle toute seule, envoyée au Chili par la volonté et la grâce des Dieux, une déesse en somme, vêtue d'un ravissant pyjama kimono en soie, à motifs chinois.

Vue Google d'aujourd'hui de l'aérodroome El Bosque au Chili



Vue Google d'aujourd'hui de l'aérodroome El Bosque au Chili.

Située à 575 mètres d'altitude, la ville d'El Bosque a pour coordonnées géographiques

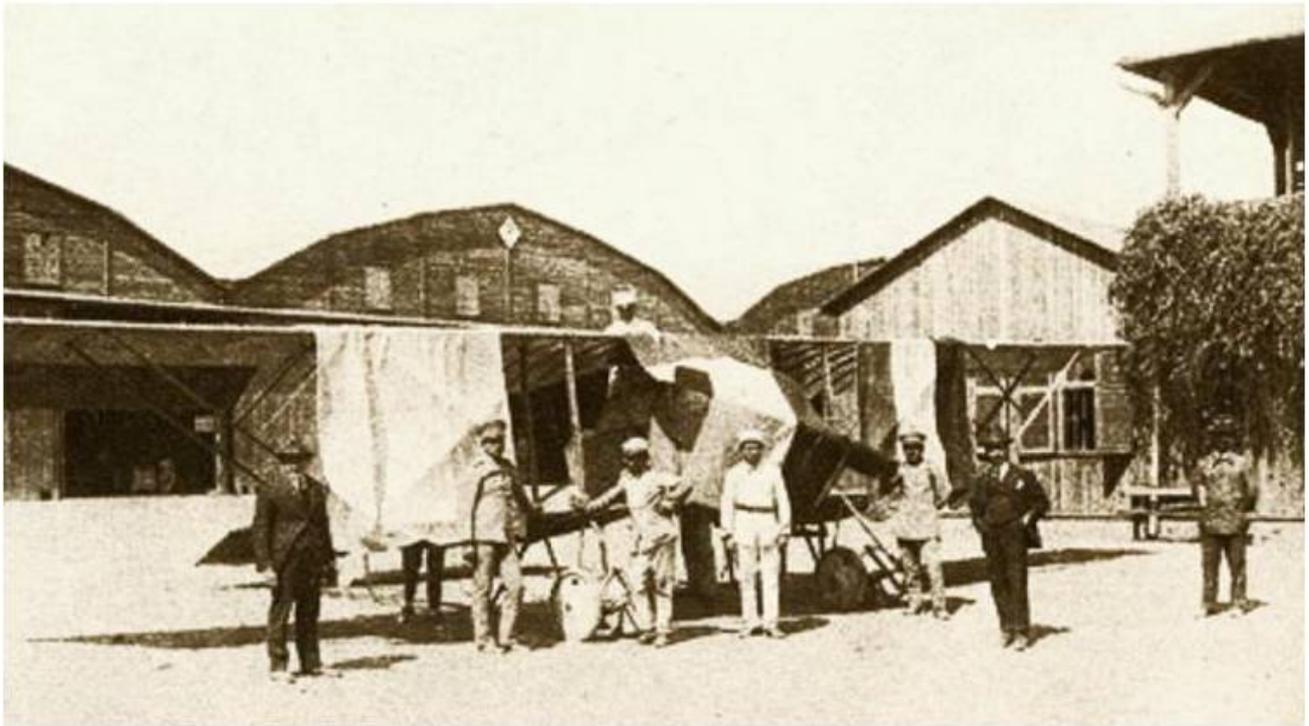
Latitude: 33° 34' 0" sud

Longitude: 70° 40' 30" ouest

En arrière-plan la Cordelière des Andes

Ce 1^{er} avril n'est donc pas la mauvaise blague, le moqueur *Poisson* imaginé par la presse satirique contre l'ambassadeur de France à Santiago, mais un véritable et primordial Poisson d'Avril : une réelle révolution, une nique irrévérencieuse, un des plus beaux pieds de nez à la différence et à l'incompréhension qu'aït connu l'histoire humaine.

De retour à Buenos-Aires, Adrienne Bolland sera accueillie dès la gare du Retiro par 300.000 personnes. Puis sur 5 kilomètres, jusqu'au Congrès, elle verra les plus grandes avenues de la mégapole envahies par une foule en délire, agglutinée à tous les balcons, sur tous les toits, venue pour voir cette gamine solitaire, inattendue, revancharde, optimiste et foncièrement pacifiste : Elle, toute seule. Pendant les mois que durera sa tournée aérienne triomphale et très médiatisée, elle va participer à la création et à la promotion des aérodroomes et assister bien sûr au retournement de veste de toute la colonie française. À seulement 25 ans, elle comprendra ainsi que la Liberté est bien plus qu'un attrait visuel, passager. Grâce à sa gloire immédiate, planétaire, Adrienne Bolland réalise surtout que son combat pour ses idées humanistes et pacifistes, vient tout juste de débiter - un 1^{er} Avril...



Le Caudron GIII d'Adrienne Bolland devant les hangars de l'aérodrome El Bosque, après son arrivée au Chili.

Les drapeaux du Chili, de la France et de l'Argentine étendus sur l'appareil, immortalisent le geste d'union que symbolise ce passage des Andes, par la première femme française.

A noter la forme particulière des hangars.

Fond Historique de l'Aéroclub de Buenos-Aires

Après d'autres exploits, d'autres records et d'autres aventures de toutes natures et sur nombre d'aérodromes dans le monde entier, cette "résistante et rebelle par principe" qui voyageait sans limites dans son propre "royaume intérieur", s'envola.

Le 18 mars 1975 fut le jour de la disparition – physique seulement – d'Adrienne Bolland.

La Déesse des Andes, l'égale des condors, la terrible Zizi existe toujours, la preuve...

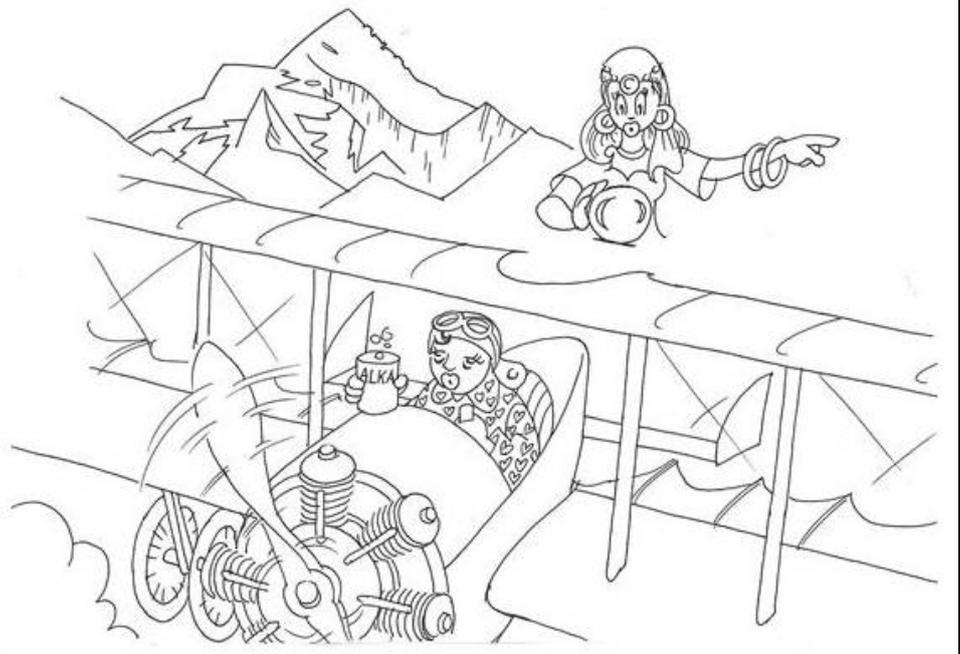


Très superstitieuse, Adrienne Bolland, ici à Mendoza en 1961, embrasse l'avion à réaction Morane-Saulnier MS-760 212 avec lequel un pilote de la Fuerza Aérea Argentina s'apprête à lui faire survoler les Andes

Restons dans le domaine des superstitions de tout un chacun.
Ceux qui sont bien informés donneront une signification particulière à ce second dessin de Bruno Escudié ...

... et pour ceux qui ne le sont pas, juste un peu de recherches.

Mais ceci n'est plus du ressort de 2A.
(ndlr)



Hormis la carte reproductible, tous les droits des archives et des photos d'Adrienne Bolland sont la propriété de Coline Béry - strictement réservés.

FIN

Témoignages

Chasseurs et vie champêtre

Denis Turina

Les bases aériennes sont souvent à la campagne, et la base de Bremgarten ne manque pas de zones boisées où le gibier est chez lui. De la nourriture et de l'eau sont régulièrement apportés par les amis des animaux : ceux qui aiment les voir gambader en liberté, et ceux qui les préfèrent dans leur assiette...

La cohabitation avec les avions ne pose pas de réels problèmes et offre parfois des scènes insolites.

Piste dégagée au retour d'un vol, je roule distraitemment derrière le leader. Soudain, la tuyère de son J-57 grossit dans la glace avant. Il est arrêté. Dialogue :

- Leader de deux, ton avion n'est pas équipé de feux stop, tu pourrais prévenir quand tu t'arrêtes sans raison.

- Deux de leader, c'est à toi de garder la distance et, au lieu de rouspéter, regarde ce qui se passe devant nous.

Une trentaine de mètres devant nos avions, une poule faisane suivie d'une dizaine de poussins traverse tranquillement le taxiway, sans se presser.

La campagne de tir est pour bientôt et il est temps d'harmoniser les avions. Le réglage des canons et des viseurs se fait à la butte de tir, dans un bosquet éloigné de toute installation. Comme il s'agit de vérifier que des rafales de dix obus par arme font leurs trous dans le gabarit prévu sur la cible, l'exercice n'a rien de passionnant. Et à part un armurier ancien, chez les mécanos comme chez les pilotes, ce sont donc les jeunes qui s'y collent.

L'équipe est en place. L'avion est calé sur ses vérins, le groupe électrogène tourne, la lunette de visée est bien dans son étui et les spectateurs sont là. Le tir peut être déclenché.

Des spectateurs ? Et bien oui.

Dans ce coin perdu de la base les résidents sont au spectacle. Mis à part les chevreuils qui restent bien cachés, gentiment, avec le temps, ils se sont approchés et nous regardent travailler. Lapins et faisans sont là, tout près, curieux et comme apprivoisés. C'est trop charmant, c'est trop tentant...

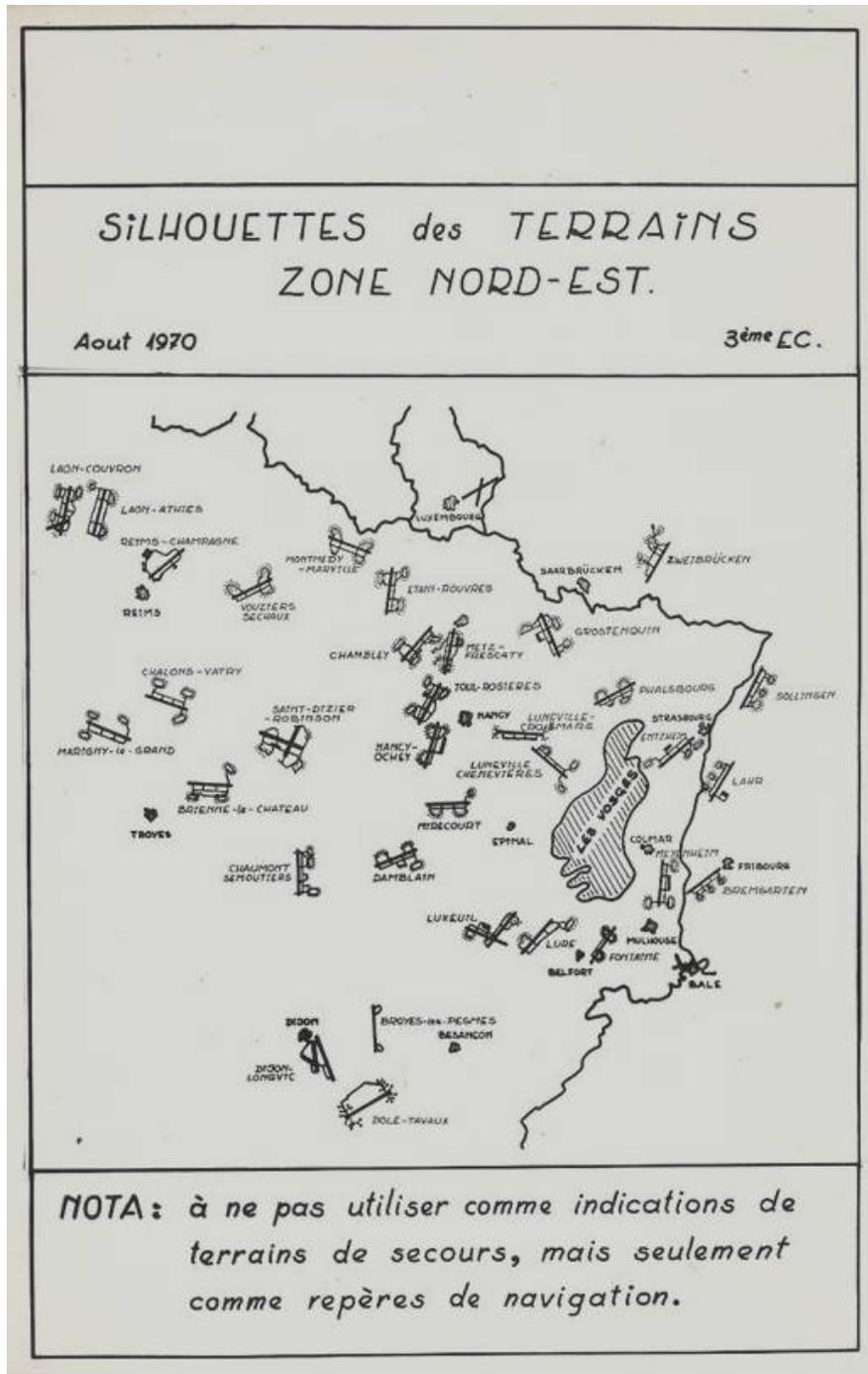
Depuis deux ou trois jours des grains de maïs baignent dans le schnaps : les mécanos ont préparé le guet-apens. En arrivant sur les lieux de leur forfait, ils répandent ces grains dans l'herbe alentour, et les faisans se régalaient. Avant de quitter la zone avec le sentiment du devoir accompli, il suffit de ramasser, sans trop d'efforts, les pauvres volatiles qui titubent en essayant de s'enfuir ou de s'envoler.

Leur viande avait très bon goût...

Vol de nuit à Bremgarten. Au décollage, en levant le nez de l'avion, le pilote ressent un choc assez violent. Il pense avoir une des roues du diabolos avant crevée, peut-être perdue. Train sorti, il se présente par le travers de la tour de contrôle, qui ne décèle rien d'anormal dans le faisceau du projecteur. Dans le même temps, un véhicule est parti inspecter la piste pour enlever des débris de caoutchouc ou d'autres objets qui pourraient s'y trouver. R.A.S.

Par précaution l'avion brûle son pétrole train sorti et se pose. Dans le hangar, les roues avant sont intactes et portent des traces de sang ...

Ce n'est que quelques jours plus tard, quand le chevreuil imprudent eut été dégusté par l'équipe du contrôle d'aérodomme, que le fin mot de l'histoire a été connu. Le pauvre animal avait été trouvé tué, une grosse plaie sur le sommet de son dos.



Nous emportons toujours en vol la fiche des terrains FATAc. Quand nous étions jeunes pilotes, dès qu'un morceau de piste ou de taxiway apparaissait dans un trou de nuage, le leader nous questionnait. Nous avions 5 secondes pour donner : le nom du terrain, l'orientation de sa piste, s'il était en service, utilisable en secours, ou inutilisable...

L'escadron est en manœuvre à Istres et c'est la fin du vol de nuit.

Un très vieil adjudant-chef, quarante ans au moins et bien connu pour son surnom qui rappelle un petit animal moustachu et au regard rusé, se pose et annonce :

- attention au panneau 1500 mètres restants. Je crois que j'ai écrasé une bestiole qui traversait la piste. Elle ressemblait à un lapin.

Le pilote de l'avion suivant se pose et annonce :

- j'ai bien vu la bestiole. Pour moi c'est une fouine.

Rires sur la fréquence.

L'adjudant-chef, surnommé « La fouine », s'est fait offrir à boire par l'insolent.

1967. Ce dimanche après-midi à Bremgarten, je tiens une de mes premières permanences opérationnelles en F-100. La journée est belle, la télévision en noir et blanc et les bouquins nous aident à passer le temps. Klaxon, lumière verte : décollage immédiat pour un vol d'entraînement.

Après l'identification visuelle d'un ou deux avions quelque part au-dessus de l'Allemagne, c'est le retour à la base. C'est l'été, deux cultivateurs ramassent les foins entre la piste et les chemins de roulement. En vent arrière je note le mouvement de l'un deux qui, avec son tracteur et sa remorque déjà bien chargée, se dirige vers la piste pour la traverser perpendiculairement. Pendant le dernier virage je note qu'il s'arrête à une cinquantaine de mètres du béton, et je l'oublie pour me concentrer sur l'atterrissage. Soudain, tout en peaufinant la pente et la vitesse, je note des panaches de fumée noire qui s'échappent du tracteur. Je pense qu'il m'a vu, qu'il s'en va, et je continue la finale. Il m'a fallu quelques secondes pour prendre conscience que, loin de faire demi-tour, le cultivateur se préparait à traverser la piste. Pleins pots en courte finale, l'avion continue un peu sur sa trajectoire descendante et le tracteur arrive sur le béton.

C'est passé tout juste. La tour a vu du foin s'envoler de la remorque.

Au debriefing les copains ont bien ri, en pensant au dessin de Marcel Jeanjean dans lequel le pilote explique : « C'est c't'idiot là qui s'est jeté sur moi à toute vitesse avec sa charrue pendant que j'atterrissais », pour illustrer la collision entre une charrue tirée par des bœufs et un avion à l'atterrissage. Le cultivateur a été privé du ramassage des foins cette année-là.

Denis Turina

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.

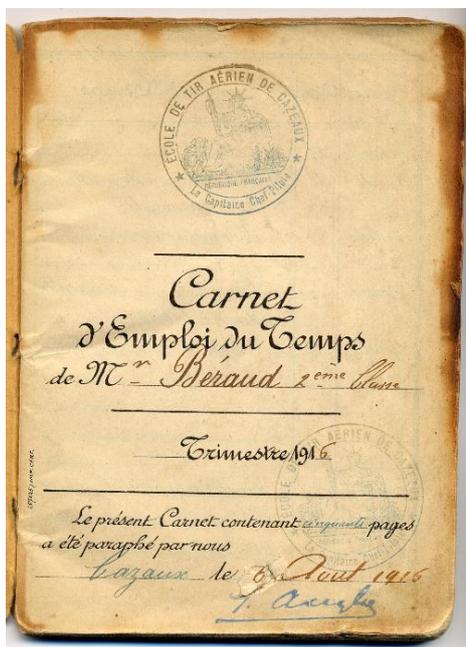
Le carnet de vol du bombardier Beraud - Etude

Jean Luc Charles – Membre 2A

Dans les années 2000 je participais encore à des vols de montgolfières avec une équipe de copains de l'Association Aéronautique du Nord de la France (A.A.N.F.). L'un des pilotes, Alain Beraud me demande un jour si le carnet de vol, précieusement conservé, de son grand-père m'intéresse.

Après l'avoir numérisé il s'avère qu'il peut servir à de multiples usages dans notre association, tant pour connaître les lieux des unités qui servaient à l'entraînement des jeunes recrues, que pour voir le parcours et les actions de ce « Bombardier » dans son ou ses unités.

Mais reprenons les choses par le début : les premières pages du dit carnet. Comme vous le voyez la première page, usée par le temps, nous fait deviner le terme « Bombardier ».



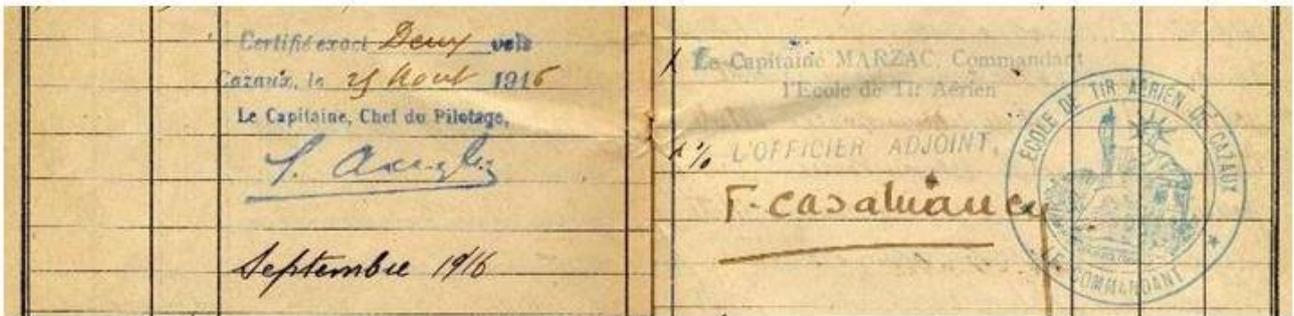
Les suivantes ne manquent pas d'intérêt non plus : elles nous donnent le lieu et la date de l'apprentissage : Cazaux, deuxième trimestre 1916 ...



... et la photo du bombardier Beraud devant un Breguet-Michelin V de l'escadrille BM-118, groupe de bombardement n°7.

Superbe photo malgré le temps.

Après deux pages présentant un peu moins d'intérêt pour l'article d'aujourd'hui : "Comment tenir ce carnet", on trouve le reflet de cet apprentissage. D'abord à l'école de tir de Cazaux en août 1916, puis en octobre 1916 à l'école de perfectionnement d'Avord et enfin de décembre 1916 à février 1917 à l'école d'aviation militaire (Breguet-Michelin) de Clermont-Ferrand.



Après ces mois passés en écoles, la page 5 nous annonce son affectation "aux armées", G.B.M.5, Escadrille 117.

Nous sommes en mars 1917 et sans savoir dans quel secteur il est cantonné on apprend le lieu du premier bombardement effectué le samedi 14, avec le brigadier Genest comme pilote : Waville où cet avion et son équipage ont déversé 30 bombes de 115*. La distance parcourue est de 130 km.

Jours	Date	Emploi du Temps	Détail des Services aériens	Quota	Distance parcourue	Altitude maximum
		<i>Cours Armées</i>	<i>G. B.M.5, Escadrille 117</i>			
Vendredi	16	<i>Marché</i>	<i>Brigadier Genest</i>	90 ⁰⁰	130	800
Vendredi	16	<i>Vol d'essai</i>	<i>Brigadier Genest</i>	30 ⁰⁰	130	300
Jeudi	5	<i>Vol de nuit</i>	<i>Brigadier Genest</i>	30 ⁰⁰	130	400
Vendredi	6	<i>Vol de nuit</i>	<i>Brigadier Genest</i>	30 ⁰⁰	130	4500
1 Samedi	14	<i>Bomb. effectué à Waville 30 bombes de 115</i>	<i>Brigadier Genest</i>	115 ⁰⁰	130	1500
Lundi	23	<i>Vol de nuit</i>	<i>Pilote inconnu</i>	115 ⁰⁰	130	200
Mardi	25	<i>Vol de nuit</i>	<i>Pilote inconnu</i>	30 ⁰⁰	130	900
Mardi	25	<i>Vol de nuit</i>	<i>Pilote inconnu</i>	30 ⁰⁰	130	900
Vendredi	29	<i>8^h</i>	<i>St.</i>	25 ⁰⁰	130	500
Samedi	29	<i>Vol de nuit</i>	<i>1^{er} Lieutenant</i>	50 ⁰⁰	130	1000

Vol le 30 avril 1917
1^{er} Lieutenant Genest

*Bombe de 115 : après avoir bien cherché on peut en dire que celle-ci est généralement appelée Obus Michelin de 115, 570 mm de long et 23 kg environ.

En page 6 deux faits sont à souligner : le premier datant de mai 1917 ;

1- "Vol du 4 au 5 mai : Bombardement effectué sur l'usine de Agondange avec le lieutenant pilote d'Est..... attaqué par 3 boches, 3 combats, 5 éclats, 4 balles, capotage à ... , 30 bombes : 20 de 115 et 10 de 75. durée 3 h 30, distance parcourue 300 km, altitude maximum 2000 m".

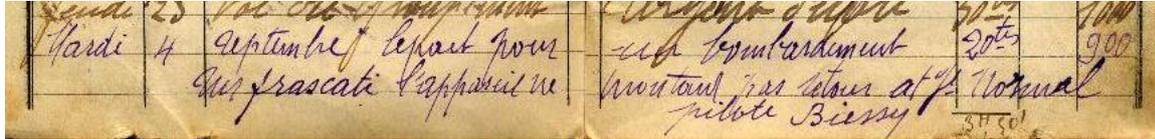
En fait

2	Mai 1	<i>Vol d'entraînement</i>	<i>Pilote - Cap^e Clinet 60'</i>			
	Mai du 4 au 5	<i>Bombardement de Agondange avec Pilote d'Est...</i>	<i>Effectué sur mission - le Lieutenant</i>			
		<i>3 boches 3 combats</i>	<i>attaqué par 3 boches 4 balles</i>			
		<i>capotage à ...</i>	<i>30 bombes 20 de 115</i>			
			<i>10 de 75</i>			

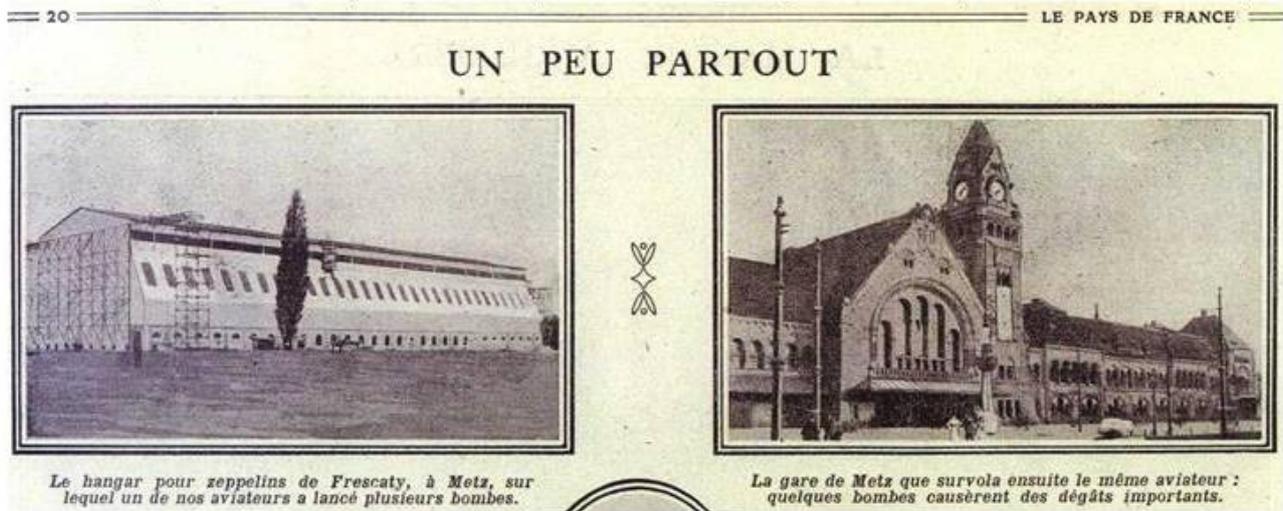
Agondange est aujourd'hui orthographié avec un H : Hagondange. C'est entre Metz et Thionville.

2- Vol du 4 septembre : "Départ pour un bombardement sur Frascati, pilote Biessy. L'appareil ne montant pas, retour, atterrissage normal".

Toutes les pages relatent des vols de bombardement dans l'Est, non loin de Metz. Nous sommes fin 1917 et des bombardements sur Frascati ont lieu depuis plus de deux ans.



Pour preuve l'article paru dans "Pays de France" du 7 janvier 1915. (Collection J-L Charles)



Avant de terminer avec les vols dans l'Est du bombardier Beraud il est intéressant de mettre au clair une partie de la page 7 et le début de la page 8.

1- Vol du 2 octobre 1917 "Bombardement effectué avec le lieutenant pilote Duverger sur l'usine de Baus ou Bons. 6 bombes 120 kg, départ à 12 h 20, retour à 2 heures" 1h40 de vol à l'altitude de 5500 m". Impressionnant !
... et dans la colonne de date on trouve "Escadrille 117, B-R-A-V".

Jours	Date	Emploi du Temps	Détail des Services aériens	Distance parcourue	Altitude moyenne
Mardi	26	Septième vol de reconnaissance	pilote voisin	4000	1800
Mercredi	30	vol d'essai	pilote Darbier	4000	200
Mardi	2	octobre, bombardement de l'usine de Baus ou Bons	Effectué avec Pilote Duverger 6 bombes 120 kg		
Mardi	30	Reconnaissance, effectuée avec le Pilote voisin	Retour à 2 h 20	4000	5500
Vendredi	22	novembre Vol d'essai	faillite, lieutenant		
Vendredi	23	décembre 1917	Retour à 2 h 20	4000	1500
Tentative de bombardement sur Longvilliers et Metz			Pilote Darbier	3500	300
Départ à 14 h 45 passage des lignes à 20 h 20					
bombardement de l'usine de Baus ou Bons					
Retour à 2 h 20					
Pilote Gauthier				4500	1500

En fait B-R-A-V est l'abréviation du Breguet 14. Avion particulièrement robuste apparu vers la fin de la guerre 14-18. Capable de beaucoup de missions différentes dont le bombardement.

L'illustration ci-contre nous montre Gustave Steverlynck, pilote du Nord, à école d'aviation d'Ambérieu en 1918. Cette image est bien caractéristique du Breguet 14.

Collection ONERA-Lille / Steverlynck



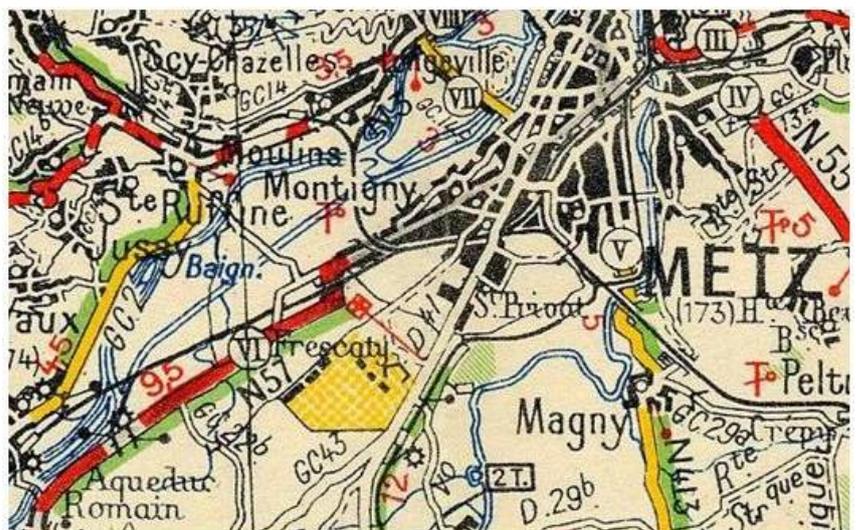
2- Vol du Vendredi 28 décembre 1917 : "Tentative de bombardement sur Longeville-lès-Metz, départ à 19h45, passage des lignes à 20h20, cafouillage du moteur sur la forêt des Venchères (ouest de Pont-à-Mousson, nldr), retour : atterri normalement entre Mautrot et Bicqueley (ouest du terrain d'Ochey, nldr), pilote Gautier, 12 bombes de 115, 45 mn, altitude 1700 m".

Une partie de la page 8 résume sa dernière mission dans l'Est. Ensuite il va changer de secteur et ira bombarder le secteur de Saint Quentin au sein de l'escadrille 118 – VB7.

27 Janvier 1918 : "Bombardement sur Gonflans sur appareil B-R-A-V, 4 bombes de 115 ... pilote Bernard. Temps de vol 2h40, altitude de 4000m."

Jours	Date	Emploi du Temps	Détail des Services aériens	Orbite	Distance parcourue	Altitude maximale
4	27	27 Janvier 1918 Sur appareil B-R-A-V, 4 visibilité mauvaise départ à 18h30 Pilote	Bombardement sur gonflans 4 bombes de 115 à 13.4240 mètres Bernard Temps de vol au 27.1.18. 2h40		211,30	4000

Afin de terminer cet article la carte Michelin n°57 de 1939 nous montre d'une façon assez détaillée l'aérodomme de Frescaty.



(Collection D Lherbier)

Rapport d'activité

février 2015

1^{er} février

Hétomesnil en 14-18

Réception de Gérard Lemaire, Cercle d'Histoire Bailleulois, d'une photo d'Hétomesnil durant la Première Guerre Mondiale. À insérer dans notre site Internet en relation avec notre futur atlas Oise.



(Col via Gérard Lemaire)

12 février

Photo d'époque : Le Bourget durant l'occupation Allemande

Une photo supplémentaire du fonds Jean-Louis Roba pour notre album sur l'histoire de l'aérodrome du Bourget. Arrivée de l'Amiral Witzel le 15 juin 1941.



(Coll. Jean-louis Roba)

14 février

Visite commentée à Lille - Lesquin

Dans le cadre de la promotion de son livre, visite sur l'aérodrome de Lille-Lesquin commentée par Pierre-Antoine Courouble.



(Coll. Pierre-Antoine Courouble)

19 février

Présentation 2A

Suite à l'invitation de la Commission Patrimoine de l'Aéro-Club de France, présentation de notre association par Laurent Bailleul et Guilhem Labeeuw.

21 février

Terrains d'aviation de la Première Guerre mondiale

Étude comparative d'anciennes photos avec l'état actuel des lieux : reconnaissances locales par Franck Darras, passionné d'histoire aéronautique régionale.



(Emplacement du terrain d'aviation de Heilly, département de la Somme - Coll. Franck Darras)

21 février

Butte de tir de Villacoublay

Etude locale de Gilles Fiant sur l'ancienne butte de réglage des armes de bord. De très belles photos ...



(Coll. Gilles Fiant)



Modélisation 3D Gilles Fiant

20 février

Le Bourget occupé

Encore une série de photos d'époque montrant l'état de l'aéroport du Bourget en 1940 lors de l'arrivée des troupes allemandes. Fonds Jean-Louis Roba !



(Coll. Jean-Louis Roba)

20 février

Fribourg-en-Brigau en 1955

Quelques vues de cet aérodomme militaire transmises par Georges Rigaud.



(Coll. Georges Rigaud)

27 février

Reportage Tripale Magazine

Reportage dans ce magazine concernant la journée de dédicace pour notre livre sur l'histoire de Mulhouse - Habsheim.

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=17341>

mars 2015

4 mars

Nouveau flyer AAEMM

L'association des Amis Audressellois d'Edmond Marin la Meslée publie un nouveau flyer sur la biographie d'Edmond Marin la Meslée. Disponibilité auprès de Bernard Vergeyle son président Bernard VERGEYLE bernard.vergeyle@wanadoo.fr



15 mars

Contribution à l'Atlas 2A en ligne

Contribution de Patrice Dumont (Belgique) nous transmettant une photo de Vadelaincourt, terrain de la Première Guerre mondiale (France, Meuse). Photo prise par un avion de la Flieger Abteilung (A) 285, escadrille stationnée à Chenois (Virton, Belgique) au début de la création de ce terrain par les Allemands en septembre 1917.



(Via Patrice Dumont)

5 mars

Article de presse sur Lesquin

Article de presse sur le livre Lille - Lesquin de Pierre Antoine Courouble.

LA VOIX DU NORD MERCREDI 18 FÉVRIER 2015

Seclin et Le Mélantois 19
A deux pas de chez nous

Petits secrets et grandes histoires de l'aéroport de Lille-Lesquin

Un jeu de piste sur les faits d'armes de cet aérodrome né en 1927, devenu un aéroport international : c'est ce que propose l'historien Pierre-Antoine Courouble, samedi. L'occasion de donner vie à son livre « Lille-Lesquin, d'hier à aujourd'hui », disponible au Furot du Nord et dans les cafés autour du tarmac.

Une défense anti-aérienne de choc

Des salles allemandes sous le Mc Do !



LESQUIN. Maria, 90 ans, la propriétaire du café-tabac la Poussette, à Vandelaincourt, se souvient encore de ces mille détails qui ont fait de cet aéroport international français, en 1943, du théâtre d'un des épisodes les plus sanglants de la Seconde Guerre mondiale. Les Américains de jour et les Anglais de nuit qui participent en mission sur l'Allemagne. Elle comptait 150 hommes et une douzaine de baraquements.



TEXTES DE MARIE VANDEKERCKHOF

Des souterrains vers Enchemont



Tout le genre possible de bâtiment (sauf avion), dans la direction trouve toujours le ciel de l'aéroport. Il est électrique. Elle servait au démarrage des avions pendant la dernière guerre. Mais surtout, à l'abri d'une grille automatique, vient de son ouverture. Une entrée permet de rejoindre deux souterrains qui font vers le bois de l'église d'Enchemont. À Lesquin. « Un d'un diamètre de 17 m en son terre, est daté de deux grands mètres environ. Le 2ème, à l'aéroport P.A. Courouble, qui a pu le visiter. Des galeries qui expliquent que, par fois, la route s'efface... »

66 d'un des souterrains descend à 17 m, soit 60 m de deux galeries et avoisine 10 à 20 m.

PIERRE-ANTOINE COUROUBLE

Il pleut des billets !

Le 26 mai 1940, deux avions français sur volent la « Lille-Seclin Ardennes », aux mains des Anglais. Les appareils sont remplis de billes de la Banque de France. Mais les Britanniques ne récupèrent que le modèle et les billets. Un avion dans une pile de billets de banque de guerre de Garmak, faisait plusieurs millions. L'autre pilote, ramené à l'épave.

L'opération fait cinq morts mais les billets... « Car dans le ciel de Lesquin, il se voit à plusieurs kilomètres de hauteur », raconte P.A. Courouble. Sur les espèces



P.A. Courouble fait voler les avions français, Utrecht, en 1940, et qui ont vu aussi Raymond et Pillel.

17 mars

Photo aérienne actuelle de Valensole

Contribution de Jean-Yves Niel sur cet aérodrome de la région PACA. Document de 2009 qui nous permettra ultérieurement de compléter notre atlas en ligne.



(Coll. Jean-Yves Niel)

PDF disponible sur demande

19 mars

Stuka à Saint-Raphaël

Réception d'une dizaine de photos montrant la Vorschule de Saint-Raphaël pour une escadrille de Stukas.



(Coll. Jean-Louis Roba)

19 mars

Bertincourt en 14-18

Via Jean-Louis Roba, photo aérienne de cet aérodomme du Pas-de-Calais en 1917.



(Coll. Jean-Louis Roba)

21 mars

Reportage : terrain 14-18 de Baizieux

Reportage de Franck Darras sur cet aérodomme de la Première guerre mondiale sur la commune de Baizieux dans le département de la Somme.



(Coll. Franck Darras)

21 mars

Erratum : couverture du Mag n°54



Selon Gérard Fonck, webmestre du site :

<http://renefonck.e-monsite.com/>

La photo ne peut avoir été prise durant l'hiver 1918 car l'escadrille indiquée dans la légende n'a été déployée sur ce terrain que du 9 avril au 6 juin, du

8 juin au 19 juillet et du 29 juillet au 3 septembre 1918. Les conditions météo ne pouvaient être celles indiquées.

26 mars

He 111 à Merville

Une photo qui complète notre album sur Merville en 1940.



(Coll. Jean-Louis Roba)

DVD / Livres / Revues

Saran D'un aérodom à un pôle santé Groupe d'histoire locale de Saran



Livre édité par l'association Groupe d'Histoire Locale de Saran, association membre 2A.
Histoire de cet aérodom aujourd'hui devenu un pôle santé.
Format A4, 54 pages, nombreuses photos d'époque et actuelles.

Prix 14euro

Contact : Jean Claude Carpentier jic.carpentier@free.fr

Historique de la base aérienne d'Orléans - Bricy

1932 - 1940

Olivier Baillon



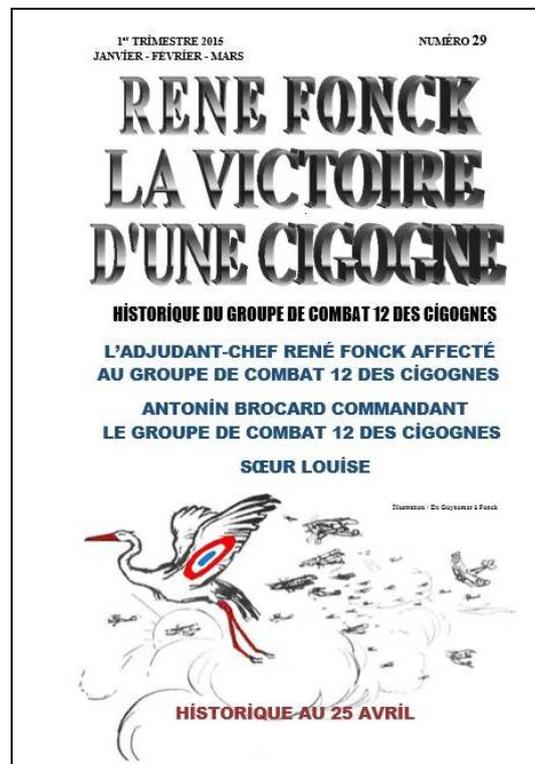
Dans les années 20, un projet d'aéroport civil est imaginé par une association orléanaise. Loin de pouvoir concrétiser ce projet malgré la recherche d'aide extérieure, les terrains envisagés pour sa construction seront repris par le Ministère de l'air. Le projet initial s'en trouve transformé, un grand centre d'essais en vol devait s'installer à Bricy, ainsi qu'un arsenal et un centre d'essais de moteurs et d'hélices. La vie des habitants des villages de Bricy, Boulay et Coinces sera bouleversée. De nombreuses vicissitudes modifieront le destin de ce centre d'essais avorté, et c'est finalement l'armée de l'air qui occupera les trois immenses hangars "Caquot" lors du transfert de la 22ème escadre lourde de défense de Chartres à Bricy en 1936. Trois ans s'écouleront avant la déclaration de guerre, et en septembre 1939, les unités navigantes de l'armée de l'air quittent la base pour l'Est de la France. Désormais le CEMA et le CEAM effectuent leurs essais en vol à Bricy jusqu'en juin 1940. Le 17 juin 1940 l'armée allemande occupe la base d'Orléans - Bricy, évacuée par les forces françaises. Découvrez l'histoire méconnue d'une base aérienne atypique entre 1932 et 1940. Ce livre est écrit et illustré à partir d'archives et de photos pour la plupart jamais publiées.

155 pages au format 220 x 279 mm sur papier 115 g/m2 semi-mat - Couverture papier couché 290 g/m2 dos carré collé - Poids environ 600 grammes - 13 plans et dessins, 34 documents, 18 profils d'avion, 17 photos d'insignes et 248 photos d'époque sur la construction de la base aérienne et du centre d'essais des moteurs et hélices. Beaucoup de photos inédites d'avions sur le terrain de Bricy, de la base aérienne 123 et du centre d'essais des moteurs et hélices.

Prix : 40 euro + 10 euro de port

Contact : Olivier Baillon - 6 rue des Prunus 45140 Boulay-Les-Barres histoba123@sfr.fr

René Fonck
La victoire d'une cigogne
N°29 1^{er} trimestre 2015
Gérard Fonck



Sous ce titre, *René Fonck la victoire d'une Cigogne*, l'auteur se donne pour mission de faire connaître la vie de René Fonck. De participer à son historique détaillé en fonction de ses connaissances afin de conserver sa mémoire ; d'apporter le témoignage de ces hommes qui ont vécu l'aviation à cette époque de la guerre et de perpétuer leur mémoire à travers les générations en leur en enseignant le souvenir. Vous découvrirez toute l'histoire fantastique et passionnante des récits de combats aériens de l'As des As aux 75 victoires officiellement homologuées au cours de la guerre 1914-1918, racontée avec celle de ses compagnons d'armes : les victoires, les pilotes cités, blessés, abattus, disparus ou fait prisonniers, l'auteur accordant une large place à la narration des combats de René Fonck.

La revue est publiée trimestriellement sur 50 à 55 pages suivant la dernière matière traitée. Illustrée de très nombreuses photographies. Format 21 X 29,7, à la française. Papier 90 et 250 grammes. Ouvrage réalisé et imprimé par l'auteur. Relié par agrafes. Numéro I.S.S.N. 1967-0044. Copyright © Gérard FONCK. 2008.

Le bon de commande est téléchargeable sur son site <http://renefonck.e-monsite.com/>

Le prix du numéro au choix : **23 euros**

Le prix de l'abonnement annuel pour 4 numéros : **92 euros**

Magazine Le Trait d'union N° 279



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

Contact pour commande : Pierre Labaudinière pla.lc3@gmail.com

Sites Internet, à découvrir

- Présentation de l'histoire du Rafale
<http://www.franceinfo.fr/emission/chronique-du-ciel/2014-2015/l-histoire-du-rafale-15-02-2015-07-55>
- AEROSTAR TV sera lancée dimanche 12 avril à 20h. Cette nouvelle chaîne de télévision, gratuite, active 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, sera entièrement consacrée à l'aéronautique et à l'astronautique.
<http://vo-live.fr/vod/video.php?wIDO>
- Guyancourt entre 1972 et 1974. Les souvenirs d'un homme qui a découvert l'aviation de loisir et commencé à piloter là. Il y a des photos où on voit en partie les installations et les avions basés de l'époque. Depuis Guyancourt a disparu, remplacé par le Techno Centre Renault et des zones pavillonnaires.
<http://www.jlc-aviation.fr/20.html>
- La page sur Saint-Cyr École montre l'ancienne tour en fonction à l'époque. Depuis il y a à côté une tour ADP standard et l'ancienne est devenue un restaurant.
<http://www.jlc-aviation.fr/19.html>
- Article sur les 70 ans de la DGAC (magazine n°372) consultable et téléchargeable sur le site
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Aviation-civile-Magazine-no-372.html>
Vous y retrouverez une interview de Joël Vergne (chef de la mission mémoire de la DGAC) p12 et 13. Saluons au passage le travail de cette mission, avec de nombreux ouvrages accessibles gracieusement en ligne que vous pouvez retrouver à l'adresse suivante :
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Patrimoine-et-memoire-.html>

Adhésions récentes

Liste des membres en ligne sur notre site. Page privée, codes d'accès ... à demander si vous l'avez oublié !

Chaque membre à jour de sa cotisation dispose d'un identifiant perso. Celui-ci vous permet d'accéder aux pages individuelles.

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

- **Association Le Noratlas de Provence**



Retrouvez l'ambiance (et le son) d'un décollage de Marignane à bord du 105 dans la vidéo mise en ligne par notre ami Stéphane sur notre site :

<http://noratlas-de-provence.com/le-noratlas-2501/videos.htm>

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

Prochaine réunion le

Région Parisienne :

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

Prochaine réunion le JEUDI 11 juin 2015

Participations 2A à des meetings

Dimanche 7 juin 2015 Meeting de l'Air pour le centenaire de la base aérienne 705 de Tours. La base aérienne fêtera en effet les 100 ans d'existence du camp d'aviation de Parçay-Meslay.

25 et 26 avril 2015. 20000 lieux dans les Aïrs aérodomme de Amiens-Glisy.

23- 24 – 25 mai. Meeting de La Ferté Alais.



27 et 28 juin 2015. Meeting de l'Air sur la Base Aérienne 116 de Luxeuil Saint Sauveur.

20 septembre 2015 Meeting Lens-Benifontaine



EXPOSITIONS

18 et 21 juin 2015, 51^{ème} Salon de l'aéronautique et de l'espace. Le Bourget.



CONFERENCES

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 CULTUREL 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 CULTUREL
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.

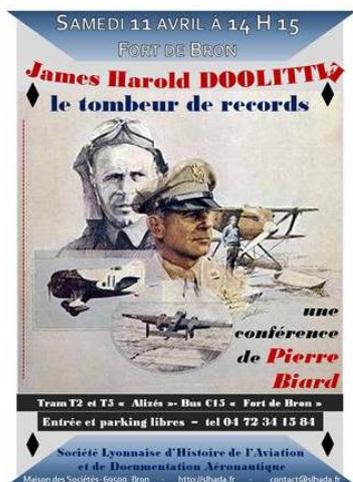
Vendredi 20 mars 2015 À 20H - GRANDE GALERIE DE L'ESPACE CULTUREL CONDORCET

Jeudi 26 mars 2015 – 18 h 30. THORET Tempête

Joseph Thoret un pilote devenu artiste (1892 – 1971)

Conférence organisée par le Pôle Intercommunal du Patrimoine Culturel, par Lionel Pastre, historien (membre 2A)
04 42 11 27 73 – www.ouestprovence.fr
Espace 233 CEC les Heures Claires 13800 Istres

Samedi 11 avril 2015, 14h15, Fort de Bron.
James Harold Doolittle.



AUTRES MEETINGS

Les 30 et 31 mai 2015. Meeting de l'Air sur la Base Aérienne 126 Venturini – Solenzara



DIVERS

L'Aérienne du Choletais a le très grand plaisir de vous présenter son blog du tour du monde en avion sur les traces de Jules Verne

<http://surlestracesdephileasfogg.eklablog.com/>



Dimanche 12 avril 2015 à partir de 15 heures : Gagarine party au Dernier Bar avant la Fin du Monde

54 ans son vol historique (12 avril 1961), fêtons le premier vol d'un homme dans l'espace, Yuri Gagarine ! Adresse : Dernier Bar avant la Fin du Monde - 19, avenue Victoria - Paris 1er (Station Châtelet/Les Halles)

Adhérer

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

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

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

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

Le montant de la cotisation pour l'exercice 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 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.

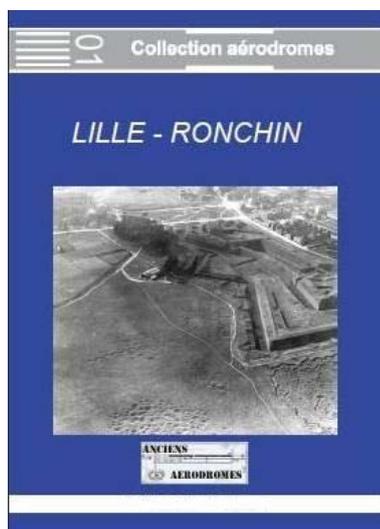
Voir la page de présentation sur notre site :

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

Et le formulaire de contact :

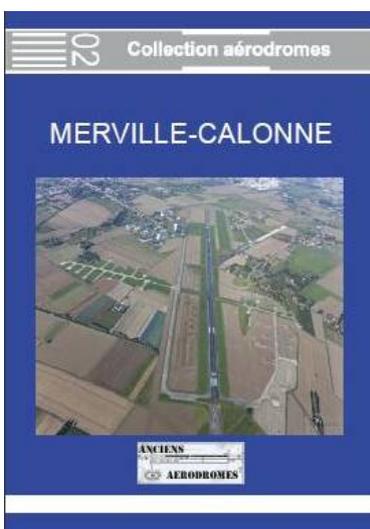
<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=260>

Nos publications : livrets



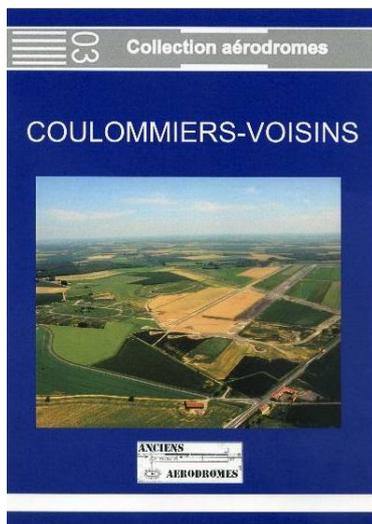
ISBN n°978-2-919572-00-7

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



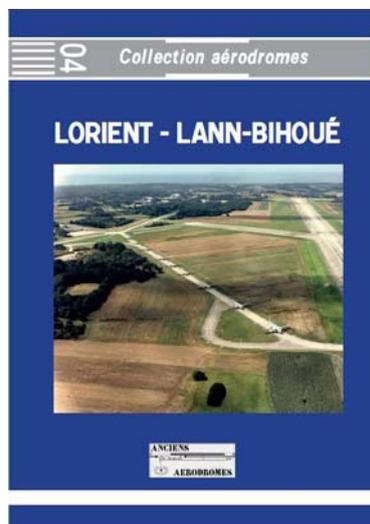
ISBN n°978-2-919572-01-4

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

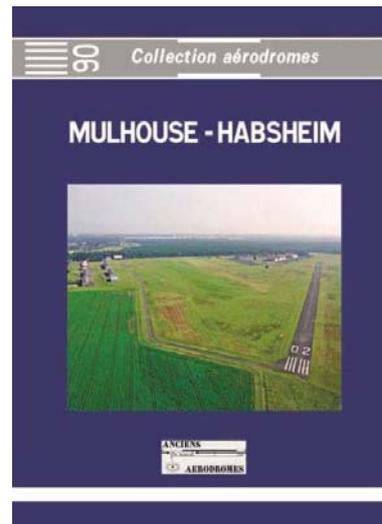


ISBN n°978-2-919572-03-8

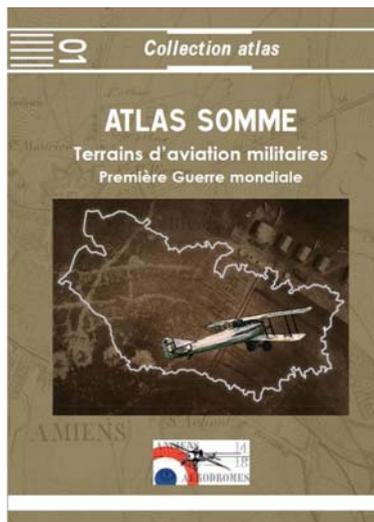
76 pages, 130 photos d'époque et actuelles, format 17x24 - Publication septembre 2013
Prix de vente **10,00 €** (frais de port **2.90 €**) à l'unité



ISBN n°978-2-919572-05-2
64 pages, 104 photos d'époque et actuelles
format 17x24 - Publication juin 2012
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 ou par courrier adressé au siège social.

Les six livrets : 40,00 € + 6.50 € de port - © Editions Anciens Aérodromes
Deux à quatre livrets + 4.50 euro de port
Cinq à six livrets + 6.50 euro de port

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

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 – avril 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