



LE MAGAZINE 2A
Lettre de liaison
n°39 – mai 2013



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

Avec un léger retard, nous vous présentons ce nouveau numéro de notre magazine.

Merci à tous nos membres qui ont rédigé des articles pour ce rendez-vous mensuel. Vous pourrez découvrir ce mois-ci une étude descriptive sur les hangars "type Comité national", avec des reportages sur les modèles encore visibles, l'évocation souvenir sur Bidon V ainsi que la mémoire de Pierre Chanteloup, héros oublié sur biplan Caudron.

Parallèlement à ce travail de rédaction, d'autres dossiers sont également en cours de montage ou de finalisation comme notre atlas des aérodromes qui compte chaque mois de nouvelles fiches ajoutées ou rectifiées grâce à votre collaboration. Cet atlas représente un très gros travail de compilation et de recoupement pour les membres en charge de sa constitution.

Ce mois de mai est aussi celui des premiers meetings aériens et des expositions. Notre association commence ainsi ses nouvelles présentations de stands sur lesquels nous sommes à votre disposition pour vous rencontrer. Nous serons bien sûr présents dans quelques jours à la grande fête aérienne de La Ferté-Alais.

N'hésitez donc pas à nous y retrouver afin de partager ensemble nos travaux de recherches sur l'histoire des aérodromes.

A très bientôt

Laurent Bailleul

Sommaire

Edito	page 1
L'infrastructure du mois Des hangars d'aviation centenaires <i>Paul Mathevet et le Cercle Aéronautique Louis Mouillard</i>	page 2
L'infrastructure du mois (plus d'infos) <i>Thierry Gehan et Guilhem Labeeuw</i>	page 5
Vestiges – témoignages Bidon V <i>Jean-Claude Carpentier</i>	page 9
Rapport d'activité	page 11
Hommage Jean Veillon	page 13
Des terrains, des avions et des hommes Pierre Chanteloup <i>Jean-Marc Chanteloup</i>	page 14
Mémoire d'aérodromes <i>Pierre Pécastaingts</i>	page 16
DVD / Livres / Revues	page 17
Liens web à consulter	page 18
Agenda	page 18
Adhésions récentes	page 19

Crédit photo page de couverture :

Photo du terrain d'Etampes-Montdésir prise le 14 juillet 1936 dans le cadre de la préparation du défilé aérien sur Paris. (Coll Paul Mathevet, membre 2A)



L'infrastructure du mois

DES HANGARS D'AVIATION...Centenaires

Paul Mathevet (membre 2A) et le Cercle Aéronautique Louis Mouillard

Au gré des recherches sur les hangars d'aviation, la rubrique infrastructure de ce mois de mai 2013 vous propose un article sur les hangars « type Comité national » publié par Paul Mathevet au sein du Cercle Aéronautique Louis Mouillard. Nous le reproduisons ici avec son aimable autorisation.

En fin d'article, nous en profitons pour élargir les recherches sur ces types de hangars peu connus mais qui étaient assez répandus au début du 20^e siècle, en espérant que de nouvelles identifications ou documents nous parviendront pour parfaire l'identification de cette typologie de construction.

Introduction : La création du Comité National pour l'Aviation Militaire

La promulgation de la loi du 29 mars 1912 constituait l'acte de naissance de l'aéronautique militaire. Elle consacrait, non seulement, l'existence de l'aviation aux côtés des quatre armes de tradition, mais elle définissait également son fonctionnement. C'est alors qu'apparaît la notion d'escadrille.

En 1912, une vaste campagne nationale, soutenue par les grands journaux nationaux de l'époque qu'étaient «Le Temps» et «Le Matin» aboutissait à la création d'un Comité National pour l'Aviation Militaire, présidé par Georges Clemenceau, qui lançait une souscription nationale. Des Comités départementaux d'Aviation, sous l'égide de la Ligue Aéronautique de France, étaient créés afin de recueillir cette souscription qui atteignait en février 1913, presque quatre millions de francs or...

Ainsi, des villes, des régions, des établissements industriels ou commerciaux, des associations souscrivent et leur nom est donné à des avions. Cet argent permettait d'équiper les escadrilles en formation dans l'aéronautique militaire, mais aussi à servir à l'édification de hangars pour abriter les aéroplanes militaires sur les terrains de manœuvres des garnisons.

Ce fut d'abord la création de nombreux terrains d'atterrissage indispensables à l'aviation militaire. En 1912, trente-deux stations d'atterrissage sont actuellement en voie d'exécution et seront bientôt achevées. Ce sont celles d'Avesnes, Biarritz, Brienne-le-Château, Chambéry, Châtillon-sur-Seine, Chaumont, Commercy, Coulommiers, Dole, Évreux, Gray, Joigny, Langres, Longwy, Lunéville, Meaux, Neufchâteau, Pont-à-Mousson, Remiremont, Rethel, Saint-Dié, Saint-Dizier, Saint-André-de-Cubzac, Saint-Quentin, Sézanne, Soissons, Troyes, Valenciennes, Vesoul, Vienne, Vitry-le-François, Vouziers. Vingt-cinq autres stations seront très prochainement créées à Saint-Omer, Chauny ou Laon, Vervins, Montmédy, Sainte-Ménéhould, Briey, Semur, Beaune, Mâcon, Montargis, Cosne, Nevers, Roanne, Lons-le-Saunier, Besançon, Tours, Angoulême, Mont-de-Marsan, Limoges, Périgueux, Marmande.

Ces hangars, dits de type Comité National (hangar en maçonnerie de 20 x 20 mètres) adopté par l'autorité militaire, devaient être implantés dans notre région [NDLR : Région Rhône-Alpes], à Bourg, Roanne, Vienne, Chambéry (Challes-les-Eaux), Grenoble et Montélimar. Les terrains de Bron, Ambérieu-en-Bugey et Saint-Etienne - Bouthéon n'étaient pas concernés, du fait de l'existence d'une école d'aviation. De plus, la création d'un centre d'aviation militaire était envisagée sur ces terrains. Nous n'avons comme connaissance d'implantation officielle que les hangars de Vienne, de Montélimar et de Challes-les-Eaux.

En 2012, dans notre région [NDLR : Région Rhône-Alpes], seuls les hangars de Vienne - Reventin et de Challes-les-Eaux subsistent.

VIENNE - REVENTIN (Isère)

Un projet de «station d'atterrissage militaire à Reventin» est envisagé dans le cadre de la souscription nationale. Le terrain de manœuvres de la garnison de Vienne qui se situe, au sud de la ville, sur la commune de Reventin est proposé. Le 24 avril 1913, le Comité Viennois d'Aviation Militaire, constitué de 80 membres, se réunit à la Chambre de Commerce de Vienne, afin d'étudier le projet «d'élever un spacieux hangar destiné à abriter les aéroplanes et un logement pour le gardien». La Municipalité de Vienne s'engage à fournir la bande de terrain nécessaire, soit 3000 m², attenant au champ de manœuvres. La Commune de Reventin s'engage à fournir un employé communal pour le gardiennage du hangar. D'une superficie au sol de 400 m², ce hangar construit à l'angle nord-est du champ de manœuvres de cavalerie pourra abriter quatre aéroplanes.

Cette station d'atterrissage militaire est inaugurée, le 9 novembre 1913, lors d'une fête aérienne au cours de laquelle le maréchal des logis Aimé Vallet, un Viennois, sur aéroplane REP, fut le pilote du premier appareil à s'être posé.

Dans les années 2000, vendu à une entreprise, ce hangar sert au stockage de marchandises. [NDLR : Le hangar a depuis subi des transformations diverses, qui ont conduit à la suppression des grandes portes au profit d'un mur en maçonnerie]



*Carte postale ancienne montrant le hangar de la station de Vienne - Reventin en 1913
 Source : Aéroclub de Vienne*



*Vue du hangar avant sa cession
 Source : Aéroclub de Vienne*



*Etat du hangar en 2012 (pignon arrière)
 Source : Collection personnelle*



*Etat du hangar en 2013 (pignon avant)
 Source : GoogleMaps*

CHALLES-LES-EAUX (Savoie)

C'est le 20 février 1913, sur le terrain de manœuvres de la garnison de Chambéry, qu'est envisagée, par le Comité d'aviation local, la création d'une «halte d'aviation» à Challes-les-Eaux. Un hangar pour abriter les aéroplanes militaires est construit aux frais du Comité d'Aviation local.

Le 23 juin 1913, lors de son tour de France aérien, le lieutenant Antonin Brocard, sur avion Deperdussin de type militaire, se pose sur le terrain d'aviation de Challes-les-Eaux.

Le Capitaine Joseph Barrès, sur aéroplane Farman, réalise un voyage de plus de 2000 kilomètres à travers la France, en passant à Challes-les-Eaux le 31 août 1913, avant de repartir pour Grenoble et Lyon.

Le 16 octobre 1913, la «station d'atterrissage» de Challes-les-Eaux est inaugurée. Elle comprend un hangar de 20x20 mètres, une chambre pour aviateur et un logement pour le gardien. Les aviateurs Louis Mouthier et Charles Audenis, ainsi que le pilote militaire le lieutenant Fontaine participent à cette inauguration. Le biplan Farman, type H, baptisé «Savoie» financé par les Savoyards dans le cadre de la souscription nationale est présenté en vol par le canonnier Blot.

En 2013, ce hangar existe toujours sur la plateforme de l'aérodrome de Challes-les-Eaux.



Carte postale ancienne montrant le hangar de Challes-les-Eaux en 1913

Source : Challes Aviation



Le hangar 100 ans plus tard

Source : Challes Aviation

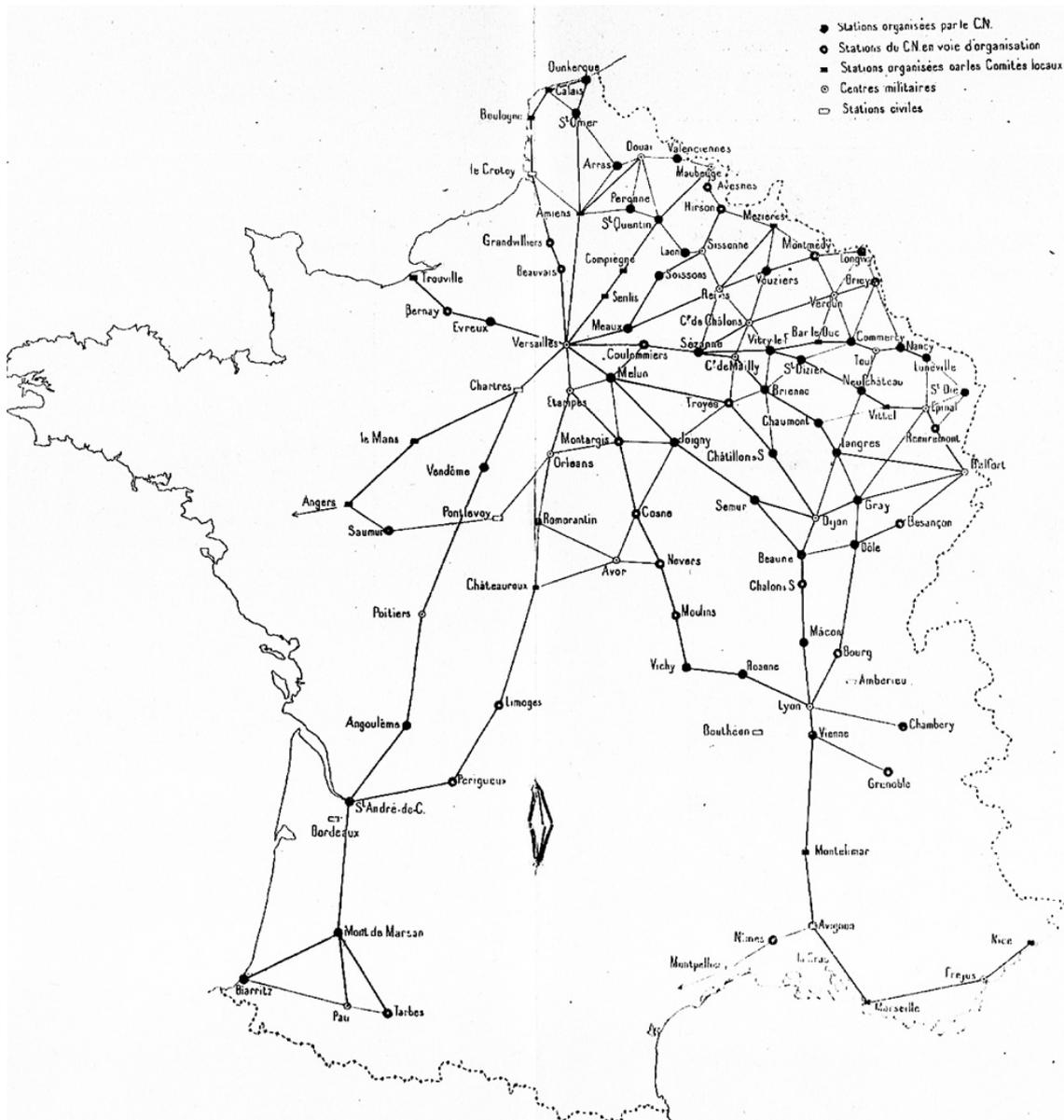
Sources

- Cercle Aéronautique Louis Mouillard, Avril 2013

L'infrastructure du mois – Plus d'infos

La rédaction de la rubrique infrastructure vous propose ici des informations complémentaires concernant les hangars de type Comité National. Si vous disposez également d'informations à leur sujet, n'hésitez pas à nous en faire part en écrivant à l'association : news@anciens-aerodromes.com

- Les stations aériennes du Comité National : nous reproduisons ci-dessous la carte des stations aériennes à jour d'avril 1914 parue dans la revue Ligue aéronautique de France du même mois.



Carte des stations aériennes en avril 1914. Source : Ligue aéronautique de France, n°4, avril 1914.

- A la recherche de hangars de type Comité National (CN) : Cette localisation des stations aériennes établies ou en cours permet de vérifier l'existence ou non d'un hangar de type CN. En prenant quelques exemples, on s'aperçoit que de nombreuses stations ont conservé au fil du temps leurs hangars ou les traces caractéristiques de leurs implantations. Par ailleurs, si leurs dimensions hangars avoisinent le plus souvent 20x20 m, on peut noter quelques différences, au niveau des ouvertures latérales principalement. Quelques exemples :
- Limoges – Mas de l'Âge (commune de Couzeix) : Concernant ce terrain, nous renvoyons les lecteurs vers le site du Conservatoire Aéronautique du Limousin. Grâce notamment à l'action de M. Taurisson, un hangar de type CN a été conservé sur la commune de Couzeix, où se situait le premier aérodrome de Limoges. Les photos parues dans la presse permettent de confirmer la structure de la charpente métallique de ce type de hangar.



Hangar de type Comité National à Couzeix en 2013. Source : LaMontagne.fr

- Semur-en-Auxois et Châtillon-sur-Seine : Sur le terrain de Semur-en-Auxois, un hangar de type CN est encore dans un état proche de celui d'origine. En revanche à Châtillon-sur-Seine, le hangar d'origine semble avoir bénéficié de rénovations de son enveloppe qui ne permettent pas de reconnaître le type CN au premier coup d'œil. Mais l'étude des photos aériennes anciennes permet de confirmer sa localisation sur l'aérodrome.



Hangar de type CN à Semur en 2013.
Source : LeBienPublic



Hangar de type CN à Châtillon-sur-Seine en 2013.
Source : Bing.fr

- Saint-André-de-Cubzac : (Extraits de la fiche du terrain consultable sur le site internet www.anciens-aerodromes.com).

Dès août 1911, Saint-André-de-Cubzac est mentionné dans une liste de terrains où les aviateurs pourront recevoir de l'assistance de la part de sociétaires de l'Association Générale Aéronautique. Les délégués et sociétaires de l'Association Générale Aéronautique, sont en fait une émanation de l'Aéro-club de France fondée le 10 juillet 1910.

Le terrain d'atterrissage de Saint-André-de-Cubzac est un des nombreux terrains destinés à renforcer la cinquième arme, comme l'aéronautique militaire était surnommée à l'époque. Un des buts de l'Association Générale Aéronautique est de permettre de développer le tourisme aérien par l'extension et le renforcement du maillage des aérodromes sur le territoire. Ces terrains étant aussi, et surtout, à orientation militaire, puisque financés en large partie par les subsides récoltés dans le cadre de la souscription nationale pour le développement de l'aviation militaire. C'est donc sans surprise qu'un an après les premiers travaux des délégués, au milieu de novembre 1912, L'Aéro indique : « Le terrain d'atterrissage de Saint-André-de-Cubzac vient d'être accepté par le Ministre de la Guerre. Les travaux vont commencer incessamment sous la direction des autorités militaires de façon à ce que le terrain soit définitivement prêt au printemps prochain. Saint-André-de-Cubzac est le premier terrain militaire de la Gironde ». Le même périodique, dans l'article « Les terrains d'atterrissage de France » range Saint-André-de-Cubzac dans la liste des terrains avec un hangar en construction.

Dans le Bulletin de l'Association Générale Aéronautique d'octobre 1913, l'article sur l'inauguration de la station d'atterrissage de Saint-André-de-Cubzac présente le hangar de 20m par 20m comme de type Comité national.

Sur les photos aériennes en 2013, il ne reste que les murs des longs-pans auxquels ont été accolés des constructions diverses.



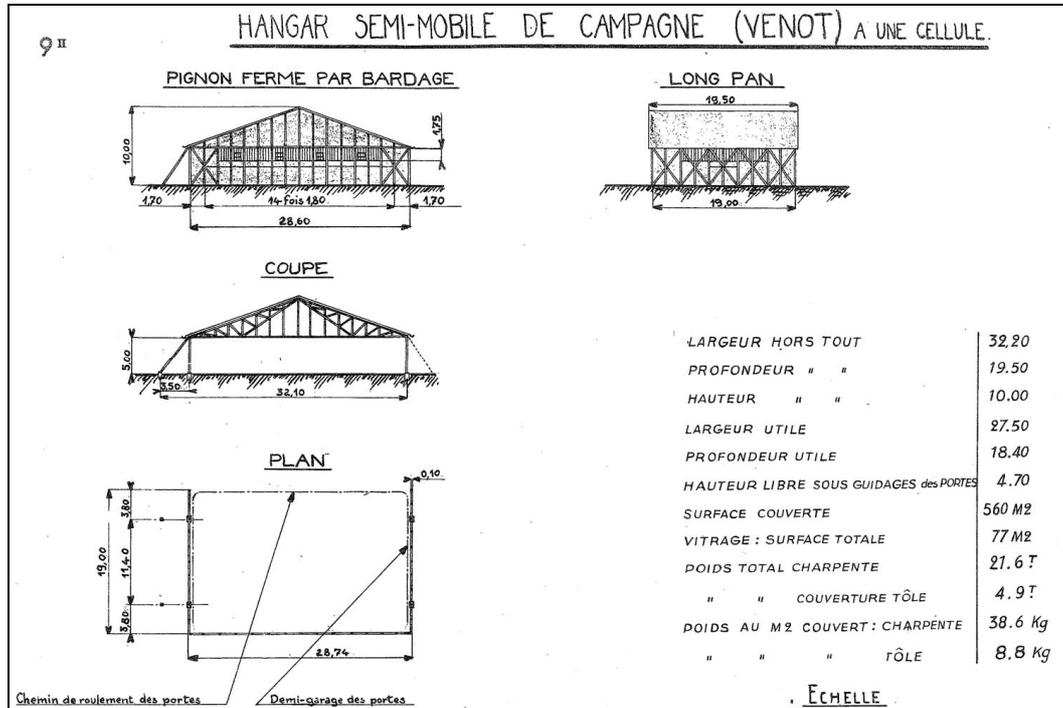
Hangar de type CN à Saint-André-de-Cubzac en 1913.
Collection : Bruno Boudet



Extrait de photo aérienne en 1966 (hangar en rouge).
Collection : Photothèque nationale - IGN.

- À ne pas confondre... : Le hangar de type Comité National, de forme et de structure assez communes, ne doit pas être confondu avec des constructions similaires des années 30 tels que les hangars de campagne de type VENOT ou les hangars de type ESTIOT édiés par la Fédération Aéronautique de France.

Nous reproduisons ici une planche schématique du hangar VENOT :



Hangar de type VENOT (fin des années 30). Sans échelle.

Source : Album de hangars métalliques pour avions. Service Technique des Bases Aériennes, 1947

Guilhem Labeuw et Thierry Gehan (membre 2A)

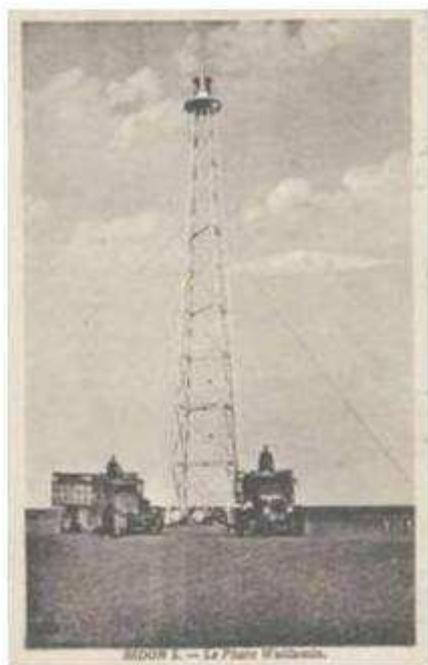
Vestige - témoignage

BIDON V
Poste « Capitaine Maurice Cortier »



Ce qu'il en reste ... Ruines à 393 m d'altitude d'une étape dans le souvenir.

Retour sur une étape mythique



Le phare de 32 m de haut baptisé phare « WUILLEMIN » (Colonel Joseph Wuillemin) est allumé le 7 mars 1936.

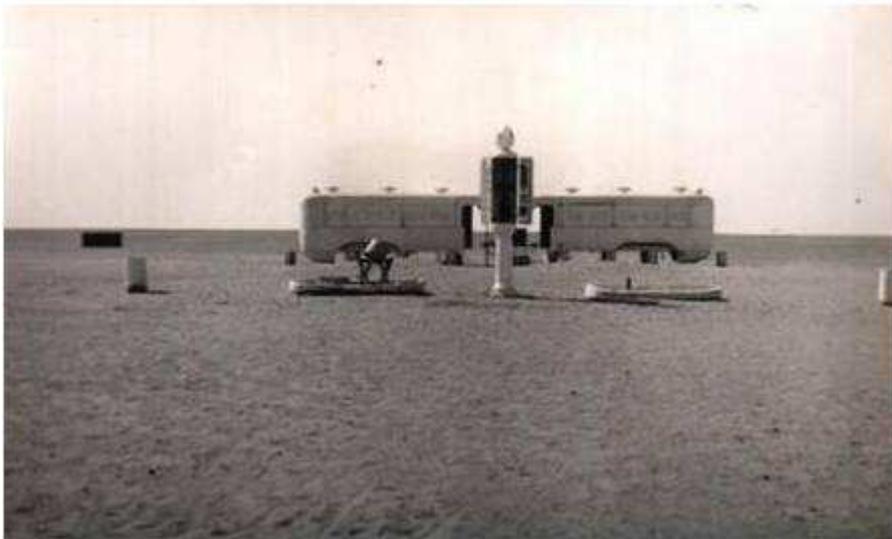
Il est surnommé « Bidon V » en référence à la 5^{ème} balise matérialisée par des fûts de 200 litres remplis de sable disposés tous les 100 km de Reggan vers Tessalit et à cause de la pompe à essence visible de loin.

Ce terrain d'aviation construit en forme de croix sur sable dur est le choix dès 1923 de la « Compagnie Générale Transsaharienne » « CGT » puis de la « Société Africaine des Transports Tropicaux » (SATT)

Dès 1930, la « piste ESTIENNE » (Georges Estienne, fils de Jean Baptiste, le père des chars) avait été balisée avec des bidons.

En 1933 une souscription de la « dépêche Algérienne » prévoyait six phares de 15 m de haut à implanter sur cette piste pour faciliter la traversée du Sahara jusqu'à Gao. Alimentés aussi en gaz Butane, je note sans les avoir trouvés EL-Golea, In-Belbel et Aoulef

En 1930 : Des balises, petites constructions en zinc genre petites maisons sans portes ni fenêtres, ont jalonné l'ancienne route aérienne. La balise 100 est à 100 km de Reggan, celle de Gao balise 250, bidon V balise 510 et la frontière Algéro-Soudanaise balise 660.



La pompe à essence SHELL à 250 km de Tessalit, 500 km au sud de Reggan



Potez 25/TOE et Potez 29-2



Bidon V - Autrefois, les locaux étaient constitués par des carrosseries de cars posées sur des tunarlets ; aujourd'hui ce sont des logements préfabriqués.

Sources :

- <http://www.groupe detransport3.forums-actifs.com/t34-le-phare-de-bidon-5>
- <http://www.alger-roi.fr/Alger/aviation/pdf/1-naissance-bidon-cinq.pdf>
- <http://www.saharfragile.org/blog/2011/05/25/bidon-v-poste-cordier/>
- <http://3emgroupe detransport.com/AuSahara.htm>

Jean Claude Carpentier, membre 2A

Rapport d'activités pour
avril 2013

4 avril

Journée Nationale des Réservistes

Présence de Laurent Bailleul dans le cadre de la réserve citoyenne lors de cette journée organisée par la BA 110 de Creil.



(Coll. Laurent Bailleul)

6 avril

Inauguration d'une stèle à Cambrai-Niergnies

En présence du Chef d'Etat Major de l'Armée de l'Air. Reportage 2A assuré par Olivier Geoffroy, Valdemar Knopik et Laurent Bailleul. Nombreuses rencontres lors de cette cérémonie.



(Coll. Laurent Bailleul)

9 avril

Album photo sur Toussus-le-Noble

Une nouvelle collection de Jean-Louis Roba, maintenant sur notre compte Flickr.



Farman 221 de Coupet
(Coll. Jean-Louis Roba)

9 avril

Aérodrome de Tombouctou au Mali

Une photo de plus de Jacques Guillem qui nous permettra d'illustrer notre dossier en cours sur ces aérodromes.



(Photo Jacques Guillem)

10 Avril

Meaux Esbly "Then and Now"

Dans le cadre de l'étude en cours sur cet aérodrome, comparatif sur la photo d'un bâtiment.



(Coll. Jean-Louis Roba)

Et ci-dessous, le même QG en avril dernier.
A part le drapeau et la véranda, cela n'a pas beaucoup changé...



(Coll. Alain Graton et Association Part de Brie)

A noter qu'il s'agissait du QG de la 10. Panzerdivision vers septembre 1940, mais ce bâtiment a dû être très certainement repris par d'autres services durant l'occupation.

18 avril

Photos inédites d'Orléans-Saran

Découverte de Jean-Claude Carpentier, membre 2A et en charge d'une recherche sur cet aérodrome.



(Transmis par Yves Brosseron)

20 avril

AG Anoraa Ile de France

Trois membres 2A ont reçu des diplômes d'honneur lors de cette Assemblée Générale :

Joel Fèvre, Jean François Aniere et Daniel Flahaut.

Félicitations !

27 avril

Visite d'inventaire aérodrome de Cambrai-Niergnies

Dans le cadre de nos recherches locales. Présence de Daniel Spada, Olivier Geoffroy, Jacky Ramon et Laurent Bailleul. Rencontre également des membres de l'aéroclub.



(Coll. Laurent Bailleul)

28 avril

Conférence d'Alain Graton sur Meaux-Esblly

A l'Hôtel de Ville de Meaux, prélude à une étude plus importante sur l'histoire de l'aérodrome.

29 avril

Extrait d'une revue de 1924

Transmis par Christian Ravel.



30 avril

Les félicitations du CEMAA

Le Général Denis Mercier, Chef d'Etat Major de l'Armée de l'Air transmet ses félicitations à Jean-Pierre Sourdis (membre 2A) pour son livre sur Jean Louis Godart. Voir notre magazine précédent.



Une association

Association Paysages

et Sites de Mémoire de la Grande Guerre

L'association "Paysages et sites de mémoire de la Grande Guerre" est chargée de monter le dossier français d'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité de l'UNESCO.

Voir leur site Internet

<http://www.heritage-grandeguerre.fr>

Nous venons d'adhérer à cette association.

Hommage



Jean Veillon est décédé mardi 16 avril à l'âge de 84 ans.

Auteur de nombreux livres et livrets sur l'histoire de l'aviation, membre des Ailes Anciennes du Bourget et de certainement biens d'autres associations et groupes de travail sur ces sujets.

Nous avons eu l'occasion de le rencontrer au dernier Carrefour de l'Air et il nous avait fait don de son dernier livre sur Marie Marvingt. Un homme très sympathique ! Il n'était pas membre de 2A mais suivait nos activités avec grand intérêt.

Pierre Chanteloup, l'As des As sur biplan Caudron

Un héros oublié

Jean-Marc Chanteloup



(Coll Jean-Marc Chanteloup)

C'est mon grand père Pierre Chanteloup qui fit en son temps les plus grandes expériences aériennes : le premier looping moteur arrêté, une acrobatie aérienne inédite, un survol des lignes ennemies et des photographies lors d'un survol puis un atterrissage sur le Bromo en éruption, réception comme « pilote d'essai » de plus de 700 appareils, un total de plus de 4294 heures aux Indes Néerlandaise et aux Etats Maltais où il fit voler les têtes couronnées. Né à la fin du siècle dernier où les précurseurs arrachaient du sol les premiers aéroplanes, il fait partie de cette génération de défricheur du ciel.

Fils de fermiers en Anjou, après un rude apprentissage à l'Ecole Caudron il devient en 1911 le cinq cent quarante neuvième pilote breveté. Le meeting étant alors la seule forme d'expression populaire et en même temps le seul moyen d'existence pour un pilote, il prend part à de nombreuses manifestations en France, en Allemagne, en Angleterre, en Belgique, au Danemark, aux Pays-Bas, en Norvège et en Suède.

Petit à petit, de par sa virtuosité, il dispute aux grands pionniers de l'air la vedette auprès du public.

Le 21 septembre 1913 à l'aéroport de Brayelle à Douai, alors aviateur militaire, le sapeur 1ere classe réussi pour la première fois un looping sur un biplan Caudron qui lui vaudra quelques mésaventures avec ses supérieurs qui ne voyaient pas l'exploit du même œil.

Dégagé ensuite de ses obligations militaires, il retente très peu de temps après, au cours d'un de ces meeting à Juvisy le 9 novembre 1913, un looping sur un biplan Caudron. Les spectateurs apprécient ainsi l'audace et la virtuosité de cette boucle dans le cirque céleste après les savantes évolutions de Farman. Cet exploit est ensuite officialisé le 21 novembre 1913 à Issy-les-Moulineaux devant la presse et 30 000 nouveaux spectateurs enthousiastes.

En Angleterre en 1913, il fait un triomphe et gagne le trophée Hendon, le plus grand succès de l'année



21 novembre 1913, avec la presse Parisienne

Le 6 juin 1914, il réalise une série d'acrobaties inédites et gagne le Grand prix de la ville de Paris qui lui est décerné à Longchamp.

Au mois d'Août 1914, il incorpore à l'escadrille C11 où, sur son fragile appareil, il défie les intempéries pour accomplir les missions de reconnaissance. Ce dangereux travail quotidien lui vaut des palmes sur sa Croix de Guerre. Sa virtuosité le fit rappeler chez Caudron où il réceptionne pour l'armée plus de 700 appareils dans l'année. En 1922, il reprend son métier de pilote civil avec Jean Lhermitte (son mécanicien) et entreprend la grande tournée en Extrême Orient, les Indes Néerlandaises, les États Malais. Pendant cette période il atterrit dans 108 villes, compte 4294 vols et emmène 5784 passagers.

Le 26 juillet 1922, il réalise un exploit unique dans les annales de l'air, l'atterrissage sur le volcan Bromo (à Java) en perpétuelle éruption.

En 1924, il est missionné pour photographier des relevés cadastraux aux Antilles Françaises (Martinique), en remplacement de l'aviateur Sadi Lecointe, où il pilote un hydravion SCHREK /FBA moteur Hispano Suiza basé à Fort de France.

Là encore, il ne pourra s'empêcher de réaliser des acrobatie aériennes époustouflantes sur un hydravion devant des spectateurs médusés (il fallait le faire !).

En 1925 il se retire de l'aviation et s'installe avec sa seconde épouse dans ce charmant pays de Dammarie-les-Lys.

Jean-Marc Chanteloup

Mémoire d'aérodrome

Rubrique animée par Pierre Pécastaingts de Aérosteles

L'archange statufié

Pierre Pécastaingts

Jean Mermoz, héros de l'aviation postale disparu à bord de la "Croix du Sud" dans l'Atlantique en décembre 1936 est honoré dans de nombreux lieux, pas tous nécessairement marqués par son passage. Quelques uns sont situés sur des aérodromes.



Sur la Base Aérienne 107 de Villacoublay (78), plusieurs bâtiments sont baptisés de noms d'illustres aviateurs, la plaque du bâtiment Mermoz évoque d'abord son passé militaire

<http://www.aerosteles.net/fiche.php?code=villa-mermoz>

Dans l'entrée du bâtiment qui abrite le restaurant et la tour de contrôle de l'aérodrome de La Roche-sur-Yon - Les Ajoncs (85) un panneau rappelle qu'il a été baptisé "René Couzinet", concepteur de "L'Arc-en-ciel", qui a réalisé le premier service aérien Paris – Buenos Aires – Paris et dont Mermoz était membre d'équipage.

<http://www.aerosteles.net/fiche.php?code=larochesuryon-couzinet>



Devant l'entrée de l'aéroclub d'Annecy-Meythet (74), un buste lui est consacré sans inscription particulière

<http://www.aerosteles.net/fiche.php?code=meythet-mermoz>

Considérons que ce champ du Bout-du-Pont-de-Larn (81) fut un aérodrome pour évoquer les deux atterrissages de Mermoz en 1932 et 1934 avec un Potez 36.

<http://www.aerosteles.net/fiche.php?code=boutdupont-mermoz>



Il y aurait également une plaque à l'aéroport de Roissy, nous ne savons pas encore où elle est située exactement. Inaugurée en 1986, elle pourrait se situer dans les terminaux 1, 2A ou 2B.

Photos : Marc Bonas - BA107, Jean-Noël Violette, Fabrice Saint-Arroman.

Le prochain article sera consacré à l'évocation de Mermoz à l'étranger, en particulier le long de la ligne Aéropostale.

DVD / Livres / Revues

MERIGNAC AU TEMPS DES HELICES

1910 – 1960

Histoire d'un port aérien



Une publication de la Mission Mémoire de l'Aviation Civile avec l'association LMBC (La Mémoire de Bordeaux Contrôle).

Format 24 x 24 cm, 75 pages.

Disponible auprès de l'association LMBC sur demande.

60 ANS DE CONTROLE AERIEN

Du morse à la souris



Une publication de la Mission Mémoire de l'Aviation Civile avec l'association LMBC (La Mémoire de Bordeaux Contrôle).

Format 24 x 24 cm, 62 pages.

Disponible auprès de l'association LMBC sur demande.



Liens web à consulter

- Site de Fabrice Loubette

<http://www.france-air-nato.net/>

- hangars hydravions Tallinn Estonnie

<http://www.europanostra.org/awards/95/>

- Musée régional de l'Air, Angers.

<http://www.avionslegendaires.net/reportage/musee-regional-de-lair-angers/>

Agenda

Rencontres 2A

Chaque mois, nous organisons des réunions régionales entre les membres disponibles. Ces rencontres, permettent ainsi de se retrouver et d'aborder les projets en cours. Invitation possible de personnes externes à notre association.

Deux lieux ont été définis, alternativement sur la région Nord et à Paris.

Région Nord :

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

Prochaine réunion le 16 mai.

Région Parisienne :

Le 2^{ème} jeudi des mois pairs à partir de 18h30 au Café restaurant "A la ville d'Epinal", 5 rue d'Alsace Paris, 10^{ème} Métro gare de l'est.

Prochaine réunion le 13 juin.

Présences 2A pour des expos et meetings

18 et 19 mai Meeting de La Ferté-Alais

Présence de notre association, disposition près du hangar Aéro-club de France.

22 septembre 2013

Exposition Cercle d'Histoire et Modélisme du Hainaut-Cambrésis (membre 2A)

Salle Maréchal à Cambrai, ancienne gare annexe, quartier Victor Hugo.

Autres événements

L'exposition sur « **L'aviation en Meuse 1914/1918** » étant itinérante, d'autres lieux et dates sont prévus pour 2013. Une disposition sur St Dizier est prévue. Nous vous informerons du lieu en temps opportun.

Organisée par l'association « 14-18 Meuse » téléphone 03 29 86 00 70 J.M. Piquart (membre 2A).

Séries Télévisées

« PAR AVION », nouvelle série télévisées sur ARTE. Diffusée **du 15 avril au 17 mai** (du lundi au vendredi à partir de 17h45). Elle sera présentée par le reporter pilote Vincent Nguyen qui survolera l'Europe. Il y aura des vues aériennes et des rencontres humaines avec des découvertes historiques et patrimoniales. La première partie présentera des images de l'Ecosse à l'Islande en passant par Venise. La seconde partie se fera sur les traces des héros de l'Aéropostale dont celles de Saint-Exupéry. Elle partira de Toulouse vers le Maroc.

18 mai. Nuit Européenne des Musées

8 juin. Ecole Militaire Paris

L'association Paysages et Sites de Mémoire de la Grande Guerre organise un colloque ce samedi 8 juin à l'Ecole militaire à Paris sur le thème : construire l'avenir des paysages et sites de mémoire de la Grande Guerre, Protection, valorisation, sensibilisation, transmission.

17 au 23 juin Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace.

19 et 20 octobre. Aéropuces au MAE

Samedi 14 et dimanche 15 septembre de 14 à 18h00 Journée du Patrimoine. Château de Coupvray (Seine et Marne).

Stand d'exposition sur notre association tenu par Alain Graton. Présentation du livre Coulommiers.

23 et 24 novembre 2013

Exposition modélisme Modelmania 2013, complexe Louis Griffon, rue Pierre de Coubertin à Monchecourt (59)



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 Hangar Aero Collection (HAC)**
Nous sommes également membre de cette association.
- **Gambert Yves**, région Ile de France
- **Yves Meusbürger**, région Ile de France
(Mémoire de l'aviation civile), 100^{ème} membre !!!

Pour le magazine 2A ...

*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 !



Association "Anciens Aérodromes" <http://www.anciens-aerodromes.com>

Adhérer

Anciens Aérodrome est une association régie par la 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 privées afin de financer la mise en oeuvre d'actions dans le cadre de nos statuts.

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

Notre thématique de recherche concerne 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 oeuvre 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 2012-2013 reste fixé à **20euro** depuis notre création. Possibilité de régler par chèque bancaire par virement bancaire ou directement sur notre compte Paypal.

La procédure pour adhérer dans notre association passe préalablement par la rédaction d'un bulletin d'adhésion. Ce formulaire est disponible après demande sur news@anciens-aerodromes.com ou par courrier à l'adresse de notre siège. Ce document permet de se présenter, inscrire ses coordonnées, sa participation à des publications, son passé aéronautique, ses compétences et sa région de recherche, autant d'éléments qui permettent la mise en lien avec les autres membres. Depuis l'assemblée générale de 2010 nous avons ouvert l'adhésion à d'autres associations, une façon de développer plus efficacement des collaborations. Chaque association adhérente dispose d'une simple inscription et nous adhérons également 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 ensuite accepter les clauses de notre règlement comme dans chaque association.

Voir également la page de présentation sur notre site :

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

Et le formulaire de contact :

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

Rédaction

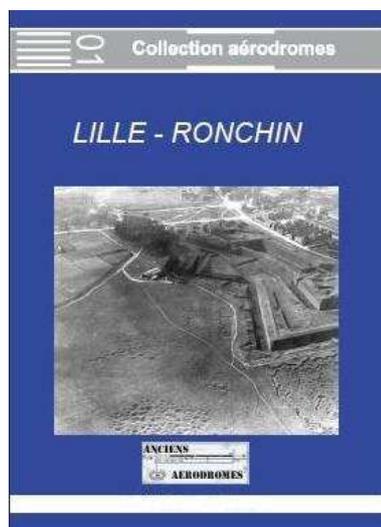
Magazine mensuel de l'association Anciens Aérodromes. Rédigé avec la participation de nos membres. Destiné aux membres de l'association mais également aux abonnés. Inscription possible sur notre liste d'envoi par simple demande. La régularité de cette publication et le contenu varie selon les contributions et le temps disponible. Les articles et photos sont propriété de l'association ou des auteurs ayant accepté une publication. Toute reproduction même partielle est possible après demande écrite et accord des auteurs.

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

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

Comité de rédaction 2A – mai 2013

Nos publications



ISBN n°978-2-919572-00-7

Notre première publication qui vous fera découvrir cet aérodroeme aujourd'hui disparu.

40 pages, 90 photos d'époque, format 17x24
Publication octobre 2010

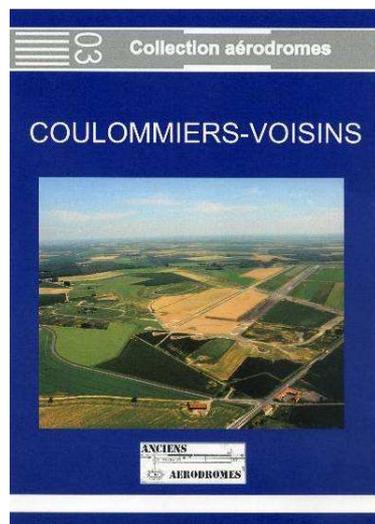
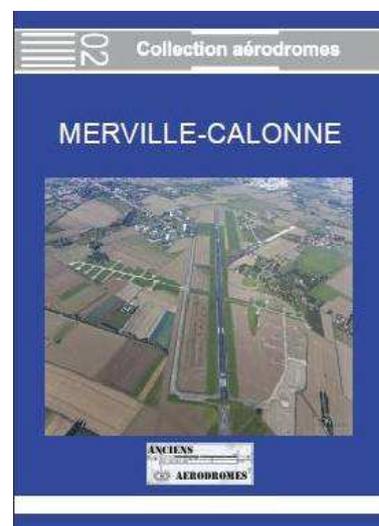
Prix de vente **5€** (frais de port **2.50euro**)

ISBN n°978-2-919572-01-4

Histoire d'une ancienne base aérienne militaire.

68 pages, 104 photos d'époque et actuelles, format 17x24
Publication mai 2011

Prix de vente **8€** (frais de port **2.50euro**)



ISBN n°978-2-919572-02-1

64 pages, 104 photos d'époque et actuelles, format 17x24
Publication juin 2012

Prix de vente **8€** (frais de port **2.50euro**)

Commandes possible sur notre site <http://www.anciens-aerodromes.com/?p=458>
Par courriel news@anciens-aerodromes.com ou par courrier adressé au siège social.

Prix global pour les trois : **20€ + 4.50€ port**

© Editions Anciens Aérodroemes