

LE MAGAZINE 2A
Lettre de liaison
n° 41 – septembre 2013



EDITO

Nous profitons de la rentrée pour vous présenter une nouvelle mise en page du magazine de notre association. Nouvelle présentation et nouvelles rubriques que nous espérons pour votre plus grand plaisir. Nous passons ainsi la barre de la quarantième publication de ce recueil d'articles rédigés par nos membres sur les thématiques de l'histoire de nos plateformes.

Je profite ainsi de ces quelques lignes pour remercier chaleureusement tous les contributeurs pour le remarquable travail produit qui nous permet d'alimenter ces éditions.

Ce mois de septembre sera aussi celui de la parution du quatrième livret de notre collection « Aérodromes » consacré à l'histoire de l'aérodrome de Lorient - Lann-Bihoué que nous présenterons le 14 septembre prochain à la presse et aux élus locaux sur la base d'aéronautique navale. Plusieurs mois auront été nécessaires pour finaliser ce livret qui conserve la ligne éditoriale de nos précédentes éditions.

D'autres ouvrages sont en préparation ainsi que nos participations aux projets des commémorations de la Première Guerre mondiale. Autant de preuves du dynamisme de notre association, de l'investissement constant de nombreux membres et du soutien des contributeurs.

Bonne lecture de ce nouveau magazine.

Laurent Bailleul

SOMMAIRE



- 1 **Edito**
- 2 **L'infrastructure du mois**
Les aérogares de Lyon-Bron, au fil du temps - Paul Mathevet
- 8 **L'aérodrome du mois**
Aubenas (Ardèche) - Paul Mathevet et Cercle Aéronautique Louis Mouillard
- 11 **Des terrains, des avions et des hommes**
La troisième dimension (partie 1) - Jean-Claude Carpentier
- 14 **Commémoration de la 1^{ère} Guerre Mondiale**
86th Aero Squadron - Jean-Claude Carpentier
- 17 **Rapport d'activité**
- 19 **DVD/Livres/revues**
- 21 **Sites Internet à découvrir - Mises à jour site 2A**
- 21 **Adhésions récentes - Agenda**
- 25 **Nos publications livrets**
- 27 **Nos publications DVD**

Crédit photo page de couverture

Photo aérienne de Lyon-Bron prise par un Hs 126 de la 5.(h)/13 en juin 1940.
(Coll. Jean-Louis Roba)

L'infrastructure du mois

Les aérogares de l'aéroport de LYON - BRON, au fil du temps... 2/2

Paul Mathevet (membre 2A) et le cercle aéronautique Louis Mouillard

Suite et fin de l'article de Paul Mathevet sur les aérogares de Lyon - Bron

...Vers une aérogare digne d'un aéroport international, en 1959

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'aérogare a un aspect lamentable. Le bâtiment a toujours sa livrée de camouflage et l'aile Est a été détruite lors du bombardement d'août 1944 ; toutes les cloisons intérieures sont détruites par le souffle des explosions de bombes ; les baies vitrées sont remplacées par des planches ou des cartons. Toutefois, des travaux de réfection sont entrepris par les services de l'Etat gestionnaires de l'aéroport dans l'attente de la reprise de la concession par la Chambre de Commerce, en vue de redonner à l'aérogare son aspect d'avant-guerre et ses fonctions aéronautiques et commerciales.

Dès 1955, l'accroissement rapide du trafic aérien et la capacité plus importante des appareils de nouvelle génération saturent l'aérogare dès que plusieurs avions décollent ou arrivent simultanément. Quelques modifications sont apportées dans l'aménagement général, mais la place est limitée, de toute façon, il devient urgent que de nouvelles structures d'accueil soient mises en place. Mais il faut attendre que la Chambre de Commerce reprenne la concession de l'aéroport, en mai 1956, pour envisager un plan de restructuration. C'est en novembre 1956 qu'est prise la décision, par la Chambre de Commerce, de procéder à la construction d'une nouvelle aérogare. Les plans sont établis par les services de l'architecture de la Direction des Bases Aériennes, en accord avec leurs services locaux sur le plan de l'exécution. Ceux-ci reçoivent l'approbation du Ministère des Transports, mais la Chambre de Commerce obtient qu'un architecte local, Antoine Chomel (concepteur de l'aérogare de 1930), soit appelé pour donner son avis. La direction et la surveillance des travaux sont confiées aux Services des Bases Aériennes. Le plan de masse des installations, établi en tenant compte des bâtiments existants qui doivent être conservés (ancienne aérogare, hangar Caquot, hangar 6), est approuvé par la Décision Ministérielle du 21 janvier 1957.

Cette nouvelle aérogare est implantée, à l'est de l'ancienne aérogare, sur des terrains situés sur la commune de Chassieu. Sa construction nécessite la démolition du bâtiment de la Météo construit dans les années 1920.



Photo aérienne de la nouvelle aérogare à gauche de celle de 1932

Le premier coup de pioche de ce nouvel ensemble est donné le 1er août 1957. Dix-neuf mois

après, le 4 avril 1959, les installations sont mises en service, la partie du bâtiment destinée à recevoir la restauration, située au premier étage, ayant été ouverte dès le 15 décembre 1958. Jacques Soustelle, Ministre délégué, procède à l'inauguration de l'aérogare, le 20 juin 1959, en présence des acteurs de cette réalisation : MM. Jacques Rerole et Clément Roques, ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées et de M. Courbier, Président de la Chambre de Commerce de Lyon.

Ce bâtiment de 56,95 mètres de façade pour 31,50 mètres de largeur est constitué par une ossature en béton armé dont la trame est de 9 mètres entre chaque élément. Il comporte trois niveaux : sous-sols, rez-de-chaussée et premier étage. Le niveau du rez-de-chaussée est surélevé de 1,20 mètre par rapport aux niveaux des cours et aires environnantes. La façade est entièrement réalisée en menuiserie métallique, insérant des glaces de 10/12 mm qui permettent une bonne insonorisation des locaux. Les travaux de construction sont estimés à 280 millions de francs. Le gros œuvre est confié à l'Entreprise de Travaux Publics Thinet, la plâtrerie et les peintures sont assurées par l'Entreprise Linage, l'installation électrique est réalisée par l'Entreprise de Lestrade, la vitrerie et la miroiterie sont posées par la Société Troncy Fils et les menuiseries par l'Entreprise Salmon.

Cette aérogare se présente sur trois niveaux :

1. au sous-sol, les magasins pour les compagnies aériennes, une cantine et un bloc sanitaire pour le personnel, deux blocs sanitaires qui desservent les salles d'attente installées au rez-de-chaussée, et un local technique «ventilation-climatisation».
2. le rez-de-chaussée est composé d'un hall de 56x31 mètres réservé à toutes les opérations propres au voyage aérien :
 - deux salles d'attente (hors et sous-douane) séparées par un bloc de formalités. Deux filtres aménagés en permanence pour les formalités de contrôle des passagers et des visites des bagages à main sont conçus pour être exploités aussi bien au départ qu'à l'arrivée des voyageurs ; la salle d'attente hors douane est d'une surface de 810 m² où les passagers ont à leur disposition un bureau d'informations, une librairie-journaux-tabac, un bureau de poste et télécommunications, un bar et un service de locations de voitures sans chauffeur ; la salle d'attente sous-douane d'une superficie de 350 m² dispose des mêmes services que la salle d'attente hors douane avec en plus, un bureau change et un comptoir de vente de produits hors taxes (tabac, liqueurs et parfums).
 - un hall d'accueil pour les formalités de départ et d'arrivée : au départ, les bagages sont reçus directement aux banques d'enregistrement propres aux compagnies aériennes, ou sur le banc de douane d'une vingtaine de mètres de longueur situé transversalement dans la partie ouest de la salle d'attente hors douane ; à l'arrivée, un grand banc de douane d'une quarantaine de mètres de long, disposé le long de la façade sud de l'aérogare permet la visite des bagages. Ces derniers sont mis à la disposition des voyageurs sur un quai disposé d'ouest en est qui traverse le hall d'accueil.
3. le premier étage est entièrement occupé par un restaurant. La salle principale climatisée a une surface de 552 m² pouvant être modulée par des cloisons mobiles. La conception de cette salle est l'œuvre de l'architecte Lépine avec Antoine Chomel pour consultant. La décoration, d'un aspect sobre et chaud, est l'œuvre de Perrin-Fayolle. Une salle plus petite a été aménagée pour les réceptions, les diners d'affaires et les banquets de moyenne importance. Une fresque de 27 m², sur carreaux en émail de 15x15 cm, symbolisant le confluent du Rhône et de la Saône, œuvre de Myriam Bros, décoratrice lyonnaise, vient rehausser de son éclat l'entrée du restaurant.



En liaison avec la construction de l'aérogare, un bâtiment de 46,10 m de façade et de 11,10 m de largeur, est édifié entre cette nouvelle aérogare et l'ancienne. Ce bâtiment, destiné à la partie administrative des organismes installés dans l'aérogare, dénommé « l'aile bureaux », s'élève sur trois niveaux :

- au sous-sol est installé la chaufferie qui dessert l'ensemble de l'aérogare : deux chaudières au mazout de 82.50 calories chacune.
- au rez-de-chaussée, donnant tant sur le parking avions que sur la cour intérieure de l'aérogare, se situe le salon d'honneur réservé à la réception des passagers officiels.
- à l'étage, les bureaux des directions des diverses compagnies aériennes, du service des douanes, de la police, de la gendarmerie des transports aériens et de la Chambre de Commerce de Lyon.

Une enseigne lumineuse «LYON-BRON», visible de jour comme de nuit, est installée en mars 1963 sur le toit du restaurant de l'aérogare.

En 1964, aux heures de pointe, les installations de l'aérogare ne permettent pas l'acheminement des passagers dans les conditions satisfaisantes, d'où des modifications à apporter dans la disposition des installations du hall principal. Avec l'augmentation des passagers en transit, l'aérogare de Bron devient un centre de correspondances. Une demande d'extension de l'aérogare est proposée au Service des Bases Aériennes. Dans l'attente de cette extension, des travaux d'aménagement sont entrepris au printemps 1965 dans le hall principal. Ils ont pour but d'augmenter la surface réservée au trafic national, qui prend une importance croissante au détriment de celle réservée au trafic international qui tend, lui, à se stabiliser. Ces travaux d'aménagement consistent à créer quatre salles d'embarquement et de regrouper les passagers avant leur départ. De ce fait, la surface de la salle d'attente sous douane est réduite. De même, des modifications sont apportées à la structure des boxes réservés à la police et aux douanes. En complément, un système moderne de sonorisation est mis en place.

Pour faire face au développement de l'activité de l'aéroport, diverses mesures sont prises en 1966 pour l'accueil des passagers et le traitement des bagages. Les quatre salles d'embarquement mises en place en 1965 sont insuffisantes pour assurer l'embarquement des passagers des six avions d'Air Inter de «l'Etoile du matin» et de «l'Etoile du soir». La difficulté a été résolue par le groupage dans une même salle de départ de deux destinations différentes. Par ailleurs, une cinquième salle départ sera mise en service sur un emplacement libéré par la nouvelle organisation des banques d'enregistrement. L'installation de celle-ci, en même temps qu'un tapis roulant pour l'évacuation des bagages, permet à la fois une accélération très sensible des opérations d'enregistrement et la suppression des charriots de manutention des bagages.

Il faut attendre 1969 pour voir débuter les travaux d'extension de l'aérogare. Sur la face est de celle-ci, 1.800 m² sont construits au niveau du rez-de-chaussée et 300 m² au premier niveau, à l'usage de bureaux. Un aménagement de l'aire de manutention des bagages est en cours. En 1975, la surface totale des planchers de l'aérogare est de 9.681 m², dont 4.205 au sous-sol; 3.487 au rez-de-chaussée et 1.989 au premier niveau. En 1973, avec 1.255.000 passagers, l'aéroport de Bron se classe en troisième position des aéroports de province.



Après le transfert des activités aériennes commerciales de l'aéroport de Bron vers celui de Satolas, le dimanche 20 avril 1975, l'aérogare sera louée à une grande surface spécialisée dans le bricolage et l'aménagement de la maison (California, puis Castorama). L'aérogare construite en 1930, reconvertie en bloc technique en 1959, est totalement désaffectée en 1983. Elle sera détruite en novembre 1989. De nombreuses générations de Lyonnais se souviendront des longues heures passées sur les terrasses de l'aérogare afin de contempler les évolutions des avions, mais aussi d'assister aux grands moments de l'aviation lors des meetings, sans compter de mémorables baptêmes de l'air. Tous spectacles qui sont d'excellents moyens de propagande aéronautique.



Destruction de la première aérogare en 1989

Vers un terminal d'affaires à l'aéroport de LYON - BRON, en 1981

La toute première installation d'une tour de contrôle à l'aéroport de Bron a été réalisée par les aviations militaires alliées en septembre 1944 à la Libération. Il s'agissait d'une toute simple réalisation d'éléments métalliques qui encadraient de grandes vitres, sans confort et équipée d'une façon très rudimentaire, qui était installée sur le toit du hangar Caquot, côté nord. Cette installation toute provisoire, s'est prolongée assez longtemps avant d'être remplacée en 1956 par une installation digne d'une tour de contrôle.

Un nouveau plan d'ensemble des installations aéroportuaires est mis progressivement en place. Il s'agit du redéploiement de l'ensemble des bâtiments parallèlement à la piste. Ainsi, le 18 juin 1969, un nouveau bloc technique avec tour de contrôle est inauguré. Il se situe à l'est du hangar Caquot. Il s'agit d'un bâtiment en dur construit par l'entreprise Maïa-Sonier. Construit sur un rez-de-chaussée surélevé avec sous-sol, ce bâtiment développe 30 mètres de façade et 10 mètres de largeur. Au premier niveau, il abrite les bureaux du commandement d'aérodomme, de son adjoint et de leur secrétariat, des salles d'accueil pour les usagers aéronautiques, ainsi que le bureau de piste, des bureaux régionaux d'information et d'assistance au vol pour les dépôts de plan de vol et renouvellement des licences pilotes.

A ce bâtiment est accolée la tour de contrôle, haute de quinze mètres, qui est dotée des dernières innovations techniques. Peinte de couleur vert pomme, cela provoque l'ire du commandant d'aérodomme en 2012...



Nouveau bloc technique construit en 1969

En 1999, le bureau de piste est dissous au profit de celui de Satolas et les bureaux du bloc contrôle sont restructurés pour accueillir la brigade de gendarmerie des transports aériens.

Etape pratique entre l'Europe du Nord et le bassin méditerranéen, l'aéroport de Lyon-Bron connaît dans les années 1980 une progression de trafic remarquable avec plus de 35 % d'augmentation des mouvements à fin avril 81. Avec 80 000 mouvements en 1981, le trafic de Lyon-Bron dépasse celui de Satolas cette année là. Bron regroupe, rappelons-le: le trafic d'affaires, les avions de tourisme, les écoles de pilotage, les aéro-clubs, les hélicoptères et d'une manière générale l'aviation légère.

Inaugurée par Messieurs Charrière, président de la CCIL et Malher, administrateur délégué de la Concession des aéroports, le 26 juin 1981, en présence de nombreuses personnalités régionales, la nouvelle aérodomme de Lyon-Bron vient compléter les équipements déjà en place en offrant aux pilotes et aux voyageurs des services d'accueil, réservation d'hôtels, change, douane, police, salle

de détente, bureau de travail, etc... De couleur sable comme le nouvel hangar pour l'aviation privée qui la jouxte, qui deviendra par la suite un hangar pour l'aviation d'affaires, à quelques pas de la tour de contrôle et du bureau de piste, l'aérogare occupe une superficie de 335 m².

Au cours des années l'aérogare d'origine sera repeinte d'abord en blanc et ensuite en gris clair pour suivre la mode. Diverses enseignes extérieures lumineuses viendront embellir le terminal. L'intérieur de l'aérogare sera lui aussi modifié pour mieux répondre à l'évolution du trafic affaires et des mesures de sûreté mise en place, avec notamment un salon Prestige, la création d'un PIF, poste inspection filtrage, banque d'enregistrement bagages, et la réfection du pôle accueil et information.



La mise en service de ce nouveau bloc d'accueil complète l'ensemble des opérations de restructuration de l'aéroport de Bron et particulièrement la constitution du nouveau front d'aéroport parallèle à la piste dont les principales étapes ont été:

- en 1976 : réduction de la piste de 2630 m à 1 800 m; réaménagement du bloc de contrôle;
- en 1979: construction d'un hangar d'abri pour avions de 1 800 m² (hangar 1) et transfert des bureaux du district aéronautique dans un nouvel immeuble;
- en 1980: aménagement et transformation en hangar d'abri pour avions de l'ex-bâtiment fret et transitaire; aménagement et transformation en hangar d'abri d'avions d'aéro-clubs de l'ex-bâtiment du tri postal;

Sources

- *Extraits de l'ouvrage «Cinquante ans d'aviation commerciale sur l'aéroport de Lyon-Bron» de Paul Mathevet aux Editions ELAH, avec la collaboration de Monsieur Philippe Treillet, ancien Directeur de l'Exploitation de l'Aéroport de Lyon-Bron.*
- *Photos, Collection privée et Philippe Treillet.*

L'aérodrome du mois

Aubenas (Ardèche)

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

Dans les années 1930, les pilotes qui résident dans la région Aubenas-Vals les Bains doivent se rendre sur le terrain de Montélimar-Ancône (Drôme) pour pouvoir voler, cela est une contrainte. Au sein de l'Aéroclub de l'Ardèche qui s'est créé, il est prospecté un terrain susceptible d'accueillir des activités aéronautiques. L'idée de construire un aérodrome sur le plateau des Gras sur la commune de Lanas, au sud d'Aubenas, remonte à 1932. Des fonds et des subventions sont recueillis pour débiter les travaux. Hélas, la Seconde Guerre mondiale met fin à cet espoir.

Sur ce terrain, répertorié 'Acier' par les services spéciaux alliés, des parachutages d'armes auront lieu en 1944. Une stèle à l'entrée de l'actuel aérodrome commémore ces événements.



(Coll. Paul Mathevet)

En 1954, c'est sur un nouveau terrain d'aviation à Ruoms-Labeaume que l'Aéroclub de l'Ardèche relance ses activités aéronautiques.

L'idée de la construction d'un aérodrome à Aubenas-Lanas est relancée en 1972. Un montage financier permet de faire débiter les travaux en 1973, qui dureront trois ans. Il faut niveler 27 hectares de terrain sur les 85 hectares de l'emprise totale et dynamiter 350.000 m³ de rochers. Fin 1975, le chantier est terminé. L'ouverture de l'aérodrome à la circulation aérienne publique a lieu le 15 mai 1976 et son inauguration officielle le 25 juin 1976. L'aérodrome d'Aubenas Ardèche Méridionale, Classe C, Code AITA : OBS, Code OACI : LFHO, a pour coordonnées 44° 32' 24" Nord 04° 22' 09" Est, et une altitude de 923 pieds. La piste orientée 36/18, d'une longueur de 1425 mètres et de 30 mètres de large, a une surface en enrobée. Sa résistance et sa longueur permettent l'atterrissage d'avions de transport de passagers d'environ 50 places.

Le Syndicat Départemental d'Équipement de l'Ardèche (SDEA) est le propriétaire de cet aérodomme civil ouvert au trafic international et le Conseil général de l'Ardèche finance les investissements importants. Le gestionnaire est la Chambre de commerce et d'industrie de l'Ardèche Méridionale, elle assure l'entretien, le fonctionnement des installations et la prestation AFIS (jusqu' à fin 2008).

Avec environ 12.000 mouvements par an, cet aérodomme est destiné :

- au désenclavement du sud du département qui ne possède ni autoroute, ni gare de passagers SNCF.
- à la lutte contre les feux de forêts avec établissement d'une base pour recevoir les Canadair, Tracker ou autres appareils.
- évacuation sanitaire.
- l'expédition des fruits de la région (VivaCoop étant l'une des plus importantes coopératives d'Europe).
- aux activités aéronautiques de loisirs. En 1977, l'Aéroclub d'Aubenas-Vals-Lanas est créé par Gaston Soubeyrand. Ce dernier disparaît lors du crash de son DR 400, le 28 décembre 2006.
- à l'établissement de liaisons aériennes régulières ou d'affaires permettant les déplacements des dirigeants d'entreprise ou de cadres locaux.



(Coll. Paul Mathevet)

Le 3 mars 1976, à l'aérodomme d'Aubenas-Vals-Lanas, vol inaugural de la liaison Aubenas-Lyon-Aubenas réalisé par un Beechcraft Queen de la Société Auxiair piloté par le Président de cette Société M. Gérard David en présence de MM. Paul Ribeyre Sénateur Maire de Vals les Bains, B. Hugo Maire d'Aubenas et d'un de ses adjoints M. Jean Aubert, Maître Marcel Molle Président du Syndicat mixte d'équipement de l'Ardèche et Conseiller Général ainsi que les représentants de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Aubenas-Privas-Largentièrre. Cette liaison a été assuré de 1976 à 1983 par la Société Auxiair, au Beechcraft Queen s'est ajouté un bi-moteur Partenavia P 66 Victor (le premier importé en France), piloté par Pierre Corompt, puis par Air Ardèche (exploitant CCI d'Aubenas) avec un PA 31 piloté par Dominique Degombert, jusqu'en 1986.

L'aérodomme possède une piste réservée aux ULM avec environ 3.000 mouvements par an.

Parmi les activités de l'aérodomme, on note la présence :

- Société ARDAIR, créée par Gustave Soubeyrand en 1976, a pour mission les travaux aériens et l'école de pilotage. Dissolution de cette société à la mort de son créateur en 2006.
- Société 2- 8R, baptêmes de l'air, publicité aérienne et photos aériennes, actuellement dissoute.
- Aéroclub d'Aubenas-Vals-Lanas, baptêmes de l'air et école de pilotage.
- AIR-Création, leader mondial de construction d'ULM pendulaire.
- ULM Safari, école de pilotage ULM, baptêmes de l'air ULM
- Heli-Tech, école de pilotage hélicoptère-ULM début 2013, depuis cette société s'est installée à Montélimar

En mai 2008 est créée l'Association AERODROME 07 dans le but d'œuvrer au maintien et au développement de l'aérodomme d'Aubenas. Fin 2008, désengagement de la gestion de l'aérodomme par la CCI, plus d'AFIS, plus de balisage, plus de carburants, bar/restaurant fermé. En 2009, la gestion est assurée par le SDEA avec le concours du Conseil Général. Le fonctionnement annuel fait l'objet d'une concertation et contributions de collectivités du territoire et de la CCI.

2010, l'aérodomme est relancé avec une nouvelle station de carburant, des travaux de réhabilitation important du bar/restaurant, l'embauche d'une personne à plein temps pour la surveillance et l'entretien, réfection du Pélicandrom, création d'une unité de maintenance avion. En projet : une activité de vol à voile, des constructions de hangars.



*Sources : Documentation personnelle, Aérostèle, Internet,
L'aérodomme d'Aubenas (Ardèche) au fil du temps...(C) C.A.L.M 07/2017*

Remerciements à Monsieur Alain AOMAR pour sa collaboration

Des terrains, des avions et des hommes

La troisième dimension (partie 1)

Par Jean-Claude Carpentier

L'exploitation de la 3^{ème} dimension débute avec les plus légers que l'air au XVIII^e siècle (1783), tout d'abord avec les montgolfières, puis au siècle suivant avec les ballons libres et captifs gonflés au gaz de ville immortalisés pendant la guerre de 1870 quand Gambetta quitte Paris assiégé à bord de « l'Armand Barbès ». C'est à cette époque que Saran, alors petit village au nord d'Orléans, entre dans l'histoire de la conquête du ciel à des fins militaires au profit de l'armée de la Loire d'AURELLE DE PALLADINE cantonnée à Saint Péray la Colombes. Gambetta, réfugié à Tours, demandera aux frères Tissandier d'installer une station d'aérostiers au « Château du colombier ». Les personnels de tirage des ballons sont logés dans les bâtiments de la propriété « ferme de la Montjoie ». Les batailles font rage à Artenay, à Cercottes dans le faubourg bannier et dans la ville d'Orléans. Les ballons en soie restés célèbres tels les « Ville d'Orléans » et « Ville de Langres » fabriqués à Tours et utilisés au « camp Français » à Gidy, le « Jean BART » et le « République universelle » aussi nommé « le Lafayette » qui surveille une ligne de défense « Saran les Ormes » ; ce n'est pas un lieu-dit, il s'agit d'une ligne de défense allant de Saran à Ormes.



Les ballons sont tirés par les 150 hommes du 39^{ème} de ligne et pilotés par des marins, les seuls à l'époque soient capables de naviguer ; d'où la présence de trois bataillons d'infanterie de marine dans le 15^{ème} corps de l'armée de la Loire commandé par un « Marsouin » évadé de Sedan : MARTIN des PALLIERES.

VILLE DE LANGRES - Premières expériences d'aérostation militaire à GIDY du 16 au 29 novembre 1870

Après deux heures de marche l'aérostat arrive à Saran près de Cercottes, sur les derrières de l'armée française. Il est 3 heures, l'équipe se met en mesure de faire une première ascension d'essai. On installe à terre des plateaux de bois chargés de pierres, et munis de deux poulies solides, autour desquelles glissent les câbles destinés à retenir au sol l'aérostat. A chaque corde une trentaine de soldats font la manœuvre. Suivant qu'ils laissent filer la corde ou qu'ils la tirent, le ballon convenablement lesté monte ou descend. La première ascension s'exécute dans de bonnes conditions à 200 mètres de haut, et de cette hauteur, qui est celle de trois tours de Notre-dame superposées, on a sous les yeux un vaste et splendide horizon. Après cette expérience, une estafette accourt, c'est un aide de camp du général d'Aurelles de Paladine dont le quartier général est à Saint-Péray ; il vient savoir d'où est parti ce ballon qu'il croit libre ; le chef de l'armée de la Loire n'a pas encore été prévenu par le gouvernement de l'arrivée des aérostiers militaires.

LES DIRIGEABLES - « En ballon ! Pendant le siège de Paris » par Gaston TISSANDIER



Avant 1870, des dirigeables avaient été étudiés dont un prévu pour libérer Paris. Cependant, il faudra encore patienter quelques années pour que ce genre d'aéronat plus léger que l'air soit au point. Comme son nom l'indique, l'avantage de ce ballon en forme de cigare et équipé d'une hélice entraînée par une machine à vapeur est qu'il ne subit plus l'action des vents. Il est donc manœuvrable.

Il faut attendre le 9 août 1884 pour qu'à l'établissement aérostatique de Chalais-Meudon les capitaines RENARD et KREPS mettent au point « LA FRANCE », un dirigeable à hélice motorisé par un moteur électrique.

Son premier vol, le premier en circuit fermé au monde, est réalisé à Villacoublay et va durer 23 minutes sur un circuit de 8 kilomètres.

Il n'y aura pas de stations aérostatiques dans la région centre, les premières seront concentrées au nord-est de

la France. On devine pourquoi. La logistique de mise en place de ces aérostats pour des vols effectifs est longue et compliquée. Elle demande une main-d'œuvre importante et un transport encombrant qui nécessite un convoi hippomobile imposant. Nous pouvons imaginer dans quelles conditions les dirigeables évoluent dans les grandes manœuvres militaires au début du XX siècle : les machines dans des remorques, enveloppes dégonflées, d'autres remorques suivent, les hangars démontables, les treuils, les cordages, filets, nacelles, instruments, les voitures atelier, les voitures de gonflement, voitures de gaz comprimés, de télégraphie et fanions de télégraphie sans fil, les équipements militaires et ceux spécifiques aux aérostats, les armes. Il faut encore ajouter à cette liste le transport des personnels, du charbon et des subsistances militaires ! Ouf !

ORLEANS : des ballons aux avions...

Depuis la réorganisation de l'armée en 1874, le V° CA (Corps d'Armée) de la III° armée est affecté à Orléans, s'ensuit un bouleversement de la ville qui doit loger 10 000 soldats, si possible près de la gare, et prévoir des « terrains de manœuvres » et « champs de tir » pour l'entraînement de ces militaires. Nous passerons sur les casernes pour insister sur les « terrains », lieux qui nous intéressent pour les expériences aéronautiques. Deux terrains seront acquis rapidement : « la ferme de la Grange aux Groues » aux limites d'Orléans - Saint-Jean-de-la-Ruelle et de Saran, baptisée « l'école du soldat » et un terrain en forêt d'Orléans dont la majeure partie est située sur le territoire de la commune de Saran et le reste sur « Cercottes » qui sera son nom de baptême en hommage à une grande bataille de la guerre de 1870. Ce terrain sera un « polygone de tir » pour l'artillerie. La ville d'Orléans a déjà son « aéroclub » qui organise sur le terrain militaire des Groues des fêtes aériennes où évoluent des ballons et dirigeables en exhibition pour des records, ou tentatives, et des baptêmes de l'air pour les spectateurs les plus audacieux. L'aéroclub s'installera durablement aux Groues puis à Cercottes, au point d'avoir un hangar sur chacun des terrains, situation entérinée à l'arrivée des premiers avions pour lesquels les militaires méfiants et circonspects autorisaient les expériences aéronautiques sur leurs terrains. Ce qui a longtemps été considéré par les militaires comme un sport s'imposera avec la fiabilité des avions comme un auxiliaire précieux pour l'observation et le renseignement, plus rapide et moins cher que les « saucisses », et nécessitant des infrastructures et un personnel moins importants.

DE L'ÎLE ARAULT à SARAN

1843 – 1863

Depuis longtemps, les Orléanais se souviennent des exercices des cavaliers militaires sur la rive gauche du fleuve, sur la levée de la Loire, sur l'île de la Madeleine et l'île Arrault séparée par le Riau (ruisseau) de la folie ; des terres gagnées sur les alluvions pour cultiver des légumes primeurs et établir de petites constructions. Une des familles propriétaires des lieux s'appelait ARRAULT, des blanchisseurs de toiles installés depuis le XVIII^e siècle.

1879 - 1894

Un chemin pour chevaux est d'abord aménagé sur la levée de la Loire. C'est un terrain de manœuvres pour les cavaliers militaires sur lequel on organise également des courses hippiques. Plus tard, la création de l'hippodrome est officialisée, une tribune Eiffel est construite, mais la cohabitation avec l'armée provoque des tensions ; les convois militaires endommagent la piste. La ville d'Orléans envisage déjà de reprendre le terrain pour le consacrer aux sports.

QUEL EST LE RAPPORT ENTRE L'ÎLE ARAULT ET LE PROJET DE SARAN ?

La ville d'Orléans veut son aéroplace depuis la création du premier aérodrome du monde, l'aérodrome de PARIS « Port Aviation » à Viry-Châtillon accessible par la gare de Juvisy/Orge, d'où une certaine méprise. Léon DELAGRANGE, Orléanais surnommé le « Dandy volant » a œuvré activement pour cette création. Il interviendra personnellement auprès de l'ACF et la FAI pour orienter le choix vers la ville d'Orléans plutôt que vers Pithiviers qui, au travers de souscriptions nationales, étaient les deux villes du département du Loiret à offrir au Ministère de la guerre un terrain à destination d'un « Champ d'aviation ».

STRATAGEME

Un bornage de l'île Arrault avait été effectué le 2 janvier 1815 entre deux propriétaires.

Les documents existants datent de 1838 et stipulent qu'un champ de manœuvre est affecté à la garnison d'Orléans depuis longtemps, loué 600 Francs à l'administration de la guerre pour une contenance de 8 hectares 83 ares 19 centiares environ (sic !).

Le 31 octobre 1834, un des propriétaires, le sieur BEALEUX, loue la partie lui appartenant à l'administration de la guerre par baux successifs pour les années 1835, 1836, 1837 prorogés jusqu'au 1^{er} novembre 1938, date à laquelle les héritiers de Monsieur BEALEUX ne souhaitent pas renouveler le bail. La ville leur propose une acquisition amiable. Leurs prétentions sont jugées excessives. La ville n'aura d'autre solution qu'une procédure d'expropriation pour conserver la destination de « Champ de manœuvres » pour l'administration militaire. Les formalités et négociations durèrent toute l'année 1839 et une partie de l'année 1840. Le 12 mai 1840, une « ordonnance Royale » autorisait la ville à acquérir par voie d'expropriation. Le 4 juillet 1840 un acte sous seing privé définit par arbitrage entre toutes les parties le prix des terrains à céder.

Baux entre la ville et les militaires

La ville devenue propriétaire s'aboucha avec l'autorité militaire pour une location à bail renouvelable moyennant la somme de 612 Francs à partir du 12 août 1840 et concernant les années 1843, 1846, jusqu'au 31 décembre 1849. S'ensuit des baux 3, 6, 9, qui devaient expirer le 31 décembre 1867. Or, à cette époque, la « Garde Impériale » quitte Orléans, ce qui réduit la présence militaire à un bataillon. Il n'apparaît pas que la ville ait réclamé un loyer et à partir de cette époque il semble en résulter que l'administration militaire se considérait en possession indéfinie !

(À suivre ...)

2014-2018

Commémorations de la Première Guerre mondiale

Nous présenterons sous cette rubrique des articles sur la Première Guerre mondiale et nos projets à venir durant ces quatre années de commémoration.

86th Aero Squadron

Par Jean-Claude Carpentier

Le 86^{ème} Aero Squadron est créé le 17 Août 1917, à Kelly Field, San Antonio, Texas, composé d'effectifs issus du Missouri, de l'Illinois et de Californie. Après cinq semaines de période de formation, il est transféré à Scott Field, Illinois. Le 24 Février 1918, le 86^{ème} commence son voyage vers l'étranger. Après un transfert par voie ferrée, il embarque le 8 mars à Halifax, Nouvelle-Écosse, à bord d'un *steamship* (navire à vapeur) de la Canadian Pacific et arrive le 18 à Liverpool, en Angleterre. Le 25 mars, le 86^{ème} termine la première partie son long périple à Shoreham-by-the-Sea, dans le Sussex.

Le 86^{ème} effectue ensuite la traversée Southampton-Le Havre. Le 11 août 1918, il est à St-Maixent et le 15 août à Romorantin. Le 25 août, il cantonne au domaine de l'aviation américaine à Vavincourt. Le 4 septembre, il est à Behonne puis à Bordeaux le 18 septembre. Après avoir soutenu les offensives à Saint-Mihiel et celles de Meuse-Argonne, la guerre prend fin. Le 86^{ème} quitte la France le 10 mai 1919 à bord du *Zeelandia*. De retour en Amérique le 23 mai, au *Camp Lee* à Newport News, Virginie, il est finalement démobilisé à *Maxwell Field* le 26 mai 1919.



Kelly Fields. San Antonio (Texas)

San Diego Air & Space Museum

Fred H Morlan s'est enrôlé dans l'*Army Air Corps* en 1917 et a occupé le poste de pilote et capitaine en octobre 1918. Il évolue au sein du 86^{ème} Aero Squadron redesigné 110^{ème} Aero Squadron en remplacement du *Squadron K* (K de Kelly Field) en juillet 1918.

AEF 1918 : American Expeditionary Force.

L'Advanced Air Service Depot (Signal Corps) arrive en France avec les « DOUGHBOYS » et s'installe à Paris puis à Chaumont, Tours et Beaumont. A Chaumont, le chef d'Air Service est Patrick Mason. Le Colonel W.C Sherman est, pour sa part, le chef du 1st Army Air Service.

Aircrafts.

En 1917, l'armée de l'air US ne dispose que de très peu d'avions. La France pourvoit à l'équipement des Squadrons avec des Spad XIII à moteur Hispano-Suiza 8C 200 ch., des Spad XV à moteur Gnome de 150 ch. et des Nieuport 28 à moteur Gnome 9N de 160 ch. Il est entendu que l'Amérique fabriquera des avions sur son territoire. Ces appareils seront des copies d'avions français. Ce sont les constructeurs automobiles qui doivent assurer cette fabrication et ils imposent le moteur Liberty L12 qu'ils produisent.

Ce moteur s'avère trop lourd et inadapté, ce qui fera perdre un temps précieux à la production. De plus, et toujours pour imposer leurs moteurs, les Américains proposent de fabriquer les avions de leur choix : Matinsyde F3, De Havilland DH4, Handley-Page 0/400 (ou HP12) et un bombardier Caproni équipé de 3 moteurs Liberty. Des Bristol SE-S Scout à moteur Le Rhône 9 cylindres-80 ch. sont prévus pour la formation et l'entraînement, et aussi des Bristol F2 « Fighter » de chasse initialement motorisés par un Rolls Royce Falcon de 275 ch. et armés d'une mitrailleuse Vickers de 7,7 mm.



AEF bombing mission DH-4 « Liberty plane »

“1ère année rien ! 2ème année un filet ! 3ème année tout ce que vous voulez !” Ainsi Sir Winston Churchill exprimait-il la production d'avions américains ; la troisième année étant 1919..... !

L'organisation de la « mission Bolling » fut un échec. Elle ne produisit que des avions déjà périmés. Non seulement vis-à-vis des alliés, mais plus grave encore, face aux avions de l'ennemi. Si leur moteur Liberty était un excellent moteur produit en grande quantité, il n'était pas adapté à tous les modèles d'avions demandés. Leur entêtement à vouloir coûte que coûte l'imposer limita la production de masse d'appareils efficaces. Ce fut le cas pour le « Fighter » de Bristol et le DH-4 De Havilland où il fallut redessiner l'avion pour adapter le Liberty. De plus la synchronisation des mitrailleuses et du moteur posait problèmes !

Le 1er DH-4 américain arrive désarmé en mai 1918 et ne sera opérationnel qu'en août, alors qu'il était prévu au plus tard en janvier. Le DH-4 américain est dépassé par rapport aux avions Allemands, pourtant sa construction se poursuit.

A la fin de la guerre, l'aviation américaine aura reçu 6287 avions provenant surtout de l'étranger : 4791 de fabrication française, 261 de Grande-Bretagne, 19 d'Italie et 1216 des Etats-Unis. Le 11 novembre 1918, l'aviation Américaine avait 1025 avions sur la zone avant dont 740 au front, soit environ 10% de la totalité des avions alliés selon

http://www.institutstrategie/ihcc_eu1gm_carlier.html

L'industrie américaine a construit 11 000 avions dont 3 000 De Havilland sur les 27 000 promis. Elle a construit 32 000 moteurs dont 16 000 Liberty (Quand on a une idée en tête !), 8 000 Curtiss et 8 000 moteurs étrangers produits sous licence parmi lesquels figurent Hispano-Suiza et Le Rhône.

Pour le développement de sa force aérienne, l'Amérique a échoué dans sa tentative d'allier performances et production de masse. Elle voulait des chasseurs performants ; elle n'en produira aucun. Elle a agi par enthousiasme, sans tenir compte des réalités.

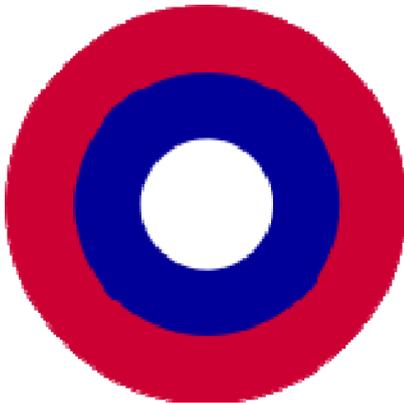
Bien que limitée, l'expérience aéronautique des Etats-Unis pendant la WWI, et c'est leur seule expérience, aura une énorme importance pour la période de l'entre-deux-guerres.

Leçon retenue : l'aviation américaine sera toute autre lors de l'entrée en guerre du pays en 1941.

Bases de recherches : 6 avril 1917 l'entrée tardive des Américains dans le premier conflit mondial. AEF American Expeditionary Forces & Advanced Air Depot. Coopération Franco-américaine en matière d'aéronautique en 1917. Revue historique des armées.

SOURCES : <http://www.memory.loc.gov/ammem/sgphtml/sashtml/aef.html>
<http://www.dtiweb.au.af.mil/webclient/DeliveryManager?pid...>
<http://www.archives.gov/research/guide-fed-records/groups/120.html>
http://www.rha.revues.org_246_dossier

RAPPEL



- Aeronautical Division, U.S. Signal Corps (August 1, 1907 to July 18, 1914)
- Aviation Section, U.S. Signal Corps (July 18, 1914 to May 20, 1918)
- Division of Military Aeronautics (May 20, 1918 to May 24, 1918)
- U.S. Army Air Service (May 24, 1918 to July 2, 1926)
- U.S. Army Air Corps (July 2, 1926 to June 20, 1941) and
- U.S. Army Air Forces (June 20, 1941 to September 17, 1947)

Cocarde des avions Américains à la fin de la WWI

<http://www.wingoverkansas.com/history/article.asp?id=746>

Rapport d'activité

Juillet / Août

3 juillet

Remise de la médaille d'or des vieilles tiges à un membre 2A

Ce jour, lors du déjeuner mensuel des membres du Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges à Lyon, Monsieur Roland Motais de Narbonne, Secrétaire Général des Vieilles Tiges et Rédacteur en Chef de la revue 'Pionniers', a remis la Grande Médaille d'Or des Vieilles Tiges à Paul Mathevet pour sa contribution à la Mémoire Aéronautique.



Paul Mathevet et Roland de Narbonne
(Coll. Paul Mathevet)

25 juillet

Rencontre avec le général Fleury

Le 25 juillet, rencontre chez le général FLEURY, ancien chef d'état-major de l'armée de l'air mais aussi ancien président de l'aéroport de Paris.



(Coll. Daniel Flahaut)

27 juillet

Rencontre Piet Bouma à St Omer

Piet Bouma réalise des numérisations 3D des hangars de la Luftwaffe construits en France et également en Belgique et dans son pays, aux Pays-Bas. Notre rencontre sur Saint Omer LFQT nous a permis de faire connaissance et de visiter ensemble ce magnifique exemplaire.



Réalisation Piet Bouma
(Coll. Piet Bouma)



(Coll. Laurent Bailleul)

27 juillet

Stèle du Flying Officer Ernest Russell

Stèle en mémoire de ce pilote abattu le 27 juillet 1944 à Kercavés à Larmor-Plage lors d'une attaque de l'aérodomme de Lann Bihoué.



Daniel Flahaut, Jean Robic, Jean-Yves Le Lan
(Coll. Daniel Flahaut)

23 août

Aérodroome à identifier

Réception d'une photo transmise par Jean-Louis Roba mais sans identification de lieu. Provient d'un fonds allemand, pris durant l'occupation.



(Coll. Jean-Louis Roba)

29 août

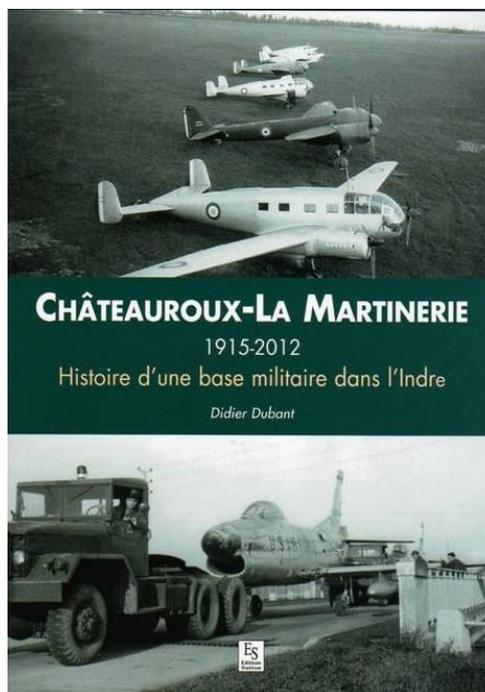
St Cernin de l'Arche (Corrèze)

Un aérodroome "très étroit" !!! Photos de Patrick de Coninck transmises par Jacques Guillem et Patrick Vinot Prefontaine.



(Coll.Patrick de Coninck, via Jacques Guillem)

DVD / Livres / Revues



Le Groupe d'Histoire Locale de Saran (GHL) **membre Anciens Aérodroomes** a édité une brochure qui raconte l'histoire du « Champ de manœuvres et d'aviation » créée à Saran en 1913. L'histoire de ces « champs d'aviation », plus tard « Aérodroomes » (aérodroome d'Orléans) suivra et dépendra des avancées techniques des appareils qui les utiliseront, des vicissitudes de l'histoire et de ses différents locataires bienvenus ou non. C'est un siècle de fortunes diverses de ce lieu historique que Christiane, Françoise et Paulette, rédactrices et correctrices habituelles du groupe pour nos différentes parutions ont rédigées avec une nostalgie mesurée conservant la ruralité de Saran ; le village qui il n'y a pas si longtemps vivait encore au rythme des vendanges et des moissons.

Un livret format 21x30, 54 pages

14 euro

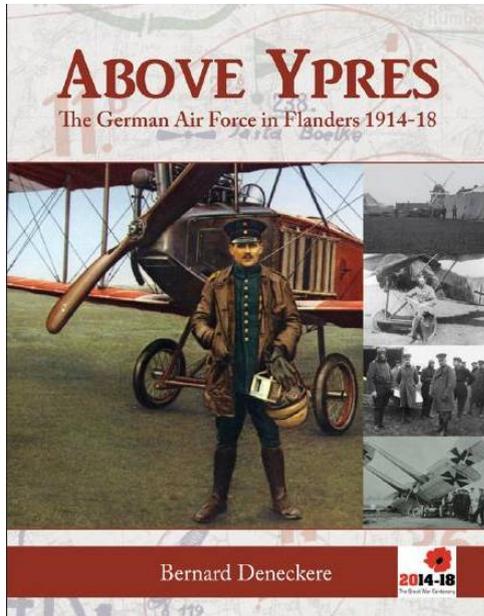
Commande possible auprès de Jean-Claude Carpentier jic.carpentier@free.fr

Nouvelle publication de Didier Dubant, membre 2A sur la base aérienne de Châteauroux- La Martinerie.

Cent ans de présence militaire.

23 euro

Commande possible auprès de Didier Dubant didier.dubant@inrap.fr



Le nouveau livre de Bernard Deneckere sur l'aviation allemande dans les Flandres en 1914-1918. Livre en Anglais disponible aux éditions FireStep Publishing au prix de 24.99 livres.

Format 27x 21, 164 pages.

Contact possible via Anciens Aérodromes.
news@anciens-aerodromes.com



Magazine TU du mois de juillet-août 2013.

Commande possible auprès de Pierre Labaudinière pla.lc3@gmail.com

Sites Internet, à découvrir

- www.bfab-tu.fr

La Branche Française d'Air-Britain, fondée en 1968, fédère les historiens et les passionnés d'histoire de l'aviation française sous tous ses aspects.

Depuis 44 ans, son magazine interne *Le Trait d'Union*, publié tous les deux mois, est une source reconnue d'études de fond et de renseignements uniques.



- Objectif bases dirigeables

Une association à connaître !

<http://www.objectif-dirigeable.com/2.1.bases.php>

- St Pierre-et-Miquelon sur Aerobuzz

<http://www.aerobuzz.fr/spip.php?article3698>

Mises à jour site 2A

- Aérodroome de Mery sur Oise

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=8940>

- Aérodroome de Roye-sur-Saône

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=11832>

- Et toujours l'atlas des aérodroomes pour les départements de Picardie.

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>

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 Relais", rue du Faubourg d'Arras à Lille ou route d'Arras à Faches-Thumesnil (suivant le trottoir).

Prochaine réunion le 21 novembre 2013

Rencontre de septembre à Valenciennes avec l'association des Vieilles tiges **le 19 septembre.**

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 10 octobre 2013

Présences 2A pour des expos et meetings

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).

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.

Du 19 septembre au 4 octobre 2013, Exposition " Roland Garros héros de la Méditerranée" Mairie de Cannes (salon jaune)



Du 2 au 17 octobre 2013, exposition " Roland Garros héros de la Méditerranée" 5 rue Madon Marseille 5°.

Le 3 octobre à 15 h visite guidée et conférence par H Conan « Roland Garros et Marseille » ; vernissage à 18 h par le Sénateur maire M. Bruno Gilles en présence de Philippe Jung et de Jean Pierre Lefèvre Garros.

12 et 13 octobre à Bordeaux

3ème rencontre nationale organisée par l'association La Mémoire de Bordeaux Contrôle (LMBC).

19 et 20 octobre à Martigues, exposition " Roland Garros héros de la Méditerranée" en lien avec l'association philatélique martegale présidée par notre ami JP Barrali.

Du 24 au 31 octobre, exposition « Roland Garros héros de la Méditerranée» à Viry Chatillon.

19 et 20 octobre. Aéropuces au MAE

23 et 24 novembre 2013

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

Du 6 au 11 janvier 2014, exposition « Roland Garros héros de la Méditerranée» à La Chapelle de la Charité à Pertuis (84)

Ensuite au lycée Mendès France à Vitrolles (13)

Visite SOUFFLERIE EIFFEL

La soufflerie d'Auteuil est la seconde soufflerie conçue, construite et utilisée par Gustave Eiffel. Elle succède en 1912 à la soufflerie du Champ de Mars qui fonctionnera entre 1909 et 1911.

Pour répondre aux besoins de l'aéronautique naissante son concepteur souhaite mettre un nouvel outil expérimental au service de l'ingénieur.

Cet outil fera de Gustave Eiffel un des précurseurs de l'aéronautique. En bois et entoilée comme les ailes d'avion la soufflerie permet de réaliser des essais avec un vent de 100 km/h dans une veine d'essais de 2 m de diamètre.

Le ventilateur également d'origine pèse 7 tonnes, mesure 4 m de diamètre et tourne à 280 tr/mn. La Société Aérodynamique Eiffel, filiale du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment exploite la soufflerie pour des études dans des domaines aussi différents que l'automobile, le bâtiment ou encore la ventilation naturelle ou industrielle.

Visite de la Soufflerie Eiffel Visite commentée d'environ 1h de la soufflerie par groupe de 20 personnes, toutes les demi-heures de 9h à 18h. Elle se déroulera en 2 temps : histoire de Gustave Eiffel et de la soufflerie puis visite des installations avec mise en route de la soufflerie.

Horaires : dim 9h-18h Gratuit

Conditions particulières : inscription par courriel uniquement ou sur place en fonction des disponibilités. L'inscription est recommandée et se fera en complétant les groupes soit le matin soit l'après-midi. Les groupes seront complétés par ordre d'arrivée des personnes non inscrites

67 rue Boileau -75016 Paris 16ème

Téléphone : 01 42 88 47 40

Courriel :

visite.soufflerie@aerodynamiqueeiffel.fr

Site Internet :

<http://www.aerodynamiqueeiffel.fr>

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 2012-2013 reste fixé à 20 euros depuis notre création. Possibilité de régler par chèque bancaire par virement bancaire ou directement sur notre compte Paypal.

La procédure pour adhérer dans notre association passe préalablement par la rédaction d'un bulletin d'adhésion.

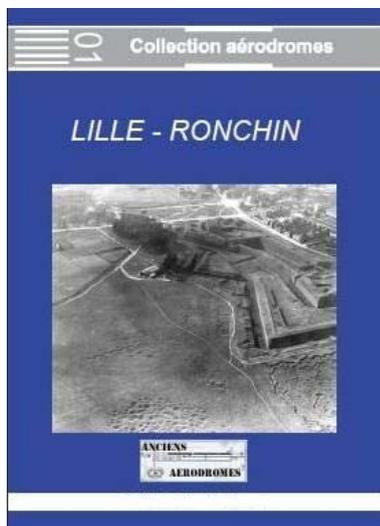
Ce formulaire est disponible après demande sur news@anciens-aerodromes.com ou par courrier à l'adresse de notre siège. Ce document permet de se présenter, inscrire ses coordonnées, sa participation à des publications, son passé aéronautique, ses compétences et sa région de recherche, autant d'éléments qui permettent la mise en lien avec les autres membres. Depuis l'assemblée générale de 2010 nous avons ouvert l'adhésion à d'autres associations, une façon de développer plus efficacement des collaborations. Chaque association adhérente dispose d'une simple inscription et nous adhérons réciproquement à celle-ci.

L'acceptation d'une demande d'adhésion passe ensuite par l'avis du Conseil d'Administration et du règlement de la cotisation. Adhérer c'est aussi accepter les clauses de notre règlement intérieur, comme dans toute association.

Voir également la page de présentation sur notre site :
http://www.anciens-aerodromes.com/?page_id=944

Et le formulaire de contact :
<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=260>

Nos publications livrets

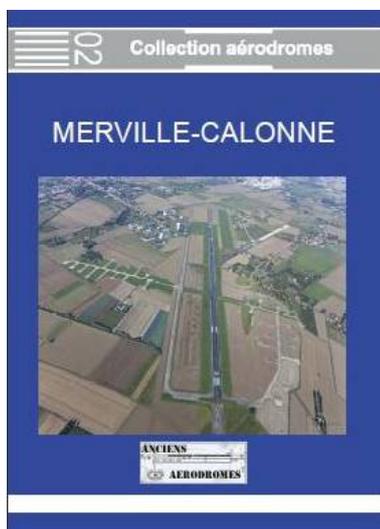


ISBN n°978-2-919572-00-7

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

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

Prix de vente **5€** (frais de port **2.50euro**) à l'unité

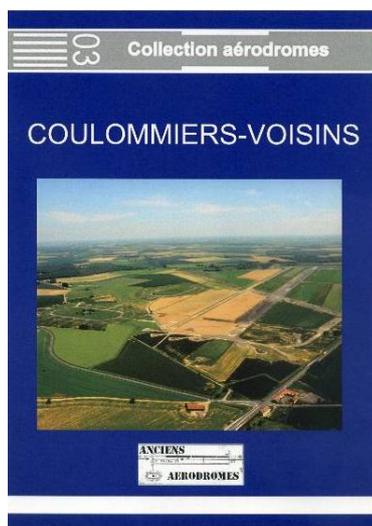


ISBN n°978-2-919572-01-4

Histoire d'une ancienne base aérienne militaire.

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

Prix de vente **8€** (frais de port **2.50euro**) à l'unité

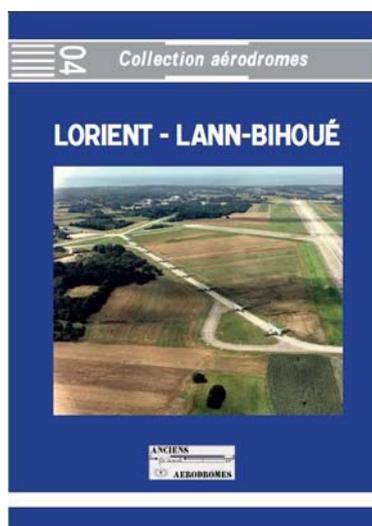


ISBN n°978-2-919572-02-1

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

Prix de vente **8€** (frais de port **2.50euro**) à l'unité

!!!! NOUVEAU !!!!



ISBN n°978-2-919572-03-8

76 pages, 130 photos d'époque et actuelles, format 17x24
Publication septembre 2013

Prix de vente **10€** (frais de port **2.50euro**) à l'unité

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.

© Editions Anciens Aérodroemes

Nos publications DVD

Témoignages, Film, reportage, documentaire.

Jean-Michel Borde, Frédéric Rolland
© Ancien Aérodommes



Toutes les associations n'ont pas un docteur en cinéma, comme Frédéric Rolland, qui est aussi pilote et passionné d'aéronautique. Avec notre vice-président Jean-Michel, ils se sont lancés, fin mars, c'était un samedi de grisaille et pas un temps à faire de belles images mais tant pis, la chaleur des témoignages remplace largement les watts des spots !

Pas moins de 26 interviews, aussi sympathiques que spontanés, toutes les belles histoires que nous aimons et, comme le dit si bien Catherine Maunoury, la mémoire, ça ne vient pas comme cela, c'est compliqué.

Peu importe en 43 minutes, nos amis ont tout mis dans la boîte, enfin, en ligne, sur Daily Motion, vous pouvez lire directement le film à partir de notre site Web. Copies Blue Ray et DVD bientôt disponibles.

Consultation sur notre site :

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=11531>

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 <http://www.anciens-aerodromes.com>

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 – septembre 2013