



**LE MAGAZINE 2A**  
*Lettre de liaison*  
**n° 42 – octobre 2013**



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

## EDITO

Bienvenue dans ce nouveau magazine 2A qui vous permettra de découvrir plusieurs articles historiques ou d'actualité, rédigés par quelques-uns de nos membres souhaitant partager leurs connaissances et découvertes.

Ce mois de septembre aura été très riche en activité pour notre association. Reprise des dossiers en cours, comme ceux concernant les commémorations de la Première Guerre mondiale, mise à jour de l'atlas et d'autres points traités en réunion de notre conseil d'administration le 26 septembre dernier.

Nous avons eu aussi le lancement de notre quatrième livre consacré à l'histoire de l'aérodrome de Lorient - Lann-Bihoué avec un déplacement de plusieurs d'entre-nous sur la base d'aéronautique navale qui nous a accueillie pour une présentation à la presse devant de nombreux personnels de la BAN et élus locaux. Les ventes se poursuivent maintenant et nous constatons un grand engouement pour ce livre.

Ce 12 octobre nous tiendrons notre quatrième assemblée générale à Dornecy en Bourgogne. Une occasion de réunir nos membres lors de ce rendez-vous annuel, de rencontrer nos correspondants d'Aviatroglio et de visiter le site de Cravant.

Bonne lecture et à bientôt sur notre site Internet qui présentera de plus en plus d'articles d'actualité, très souvent en avant-première de ce magazine.

Laurent Bailleul

## SOMMAIRE



- 1 **Edito**
- 2 **L'infrastructure du mois)**  
*Le hangar H1 de Lann-Bihoué – Guilhem Labeeuw*
- 6 **Des terrains, des avions et des hommes**  
*L'oiseau de France se repose à Bizerte 100 ans après – Henri Conan*
- 12 **2014-2018 commémorations de la 1ère Guerre mondiale**  
*Romorantin 1917-1918 - Jean-Claude Carpentier*
- 15 **Valorisation d'un fonds documentaire**  
*Le fonds René Crozet – Jean-Luc Charles*
- 18 **Rapport d'activité**
- 20 **Sites Internet à découvrir – Mises à jour site 2A - Adhésion**
- 22 **DVD/Livres/revues**
- 25 **Nos publications**

**Crédit photo page de couverture** Handley Page HP 42E Horatius (G-AAXD) sur l'aérodrome du Touquet dans les années 1930 (Coll Jean-Louis Roba)

## L'infrastructure du mois

### Le hangar H1 de Lann-Bihoué

Guilhem Labeeuw (membre 2A)

A l'occasion de la sortie n°4 de la collection Aérodrômes sur Lorient – Lann-Bihoué, la rubrique infrastructure de ce mois-ci vous propose un focus sur un des hangars emblématiques de la base d'aéronautique navale (BAN) de Lann-Bihoué.

Ce type d'article correspond également à la maquette des articles qui seront consacrés aux réalisations de hangars sur le site dédié : <http://hangars.anciens-aerodromes.com>. Retrouvez cet article en ligne sur notre site à l'adresse suivante : <http://hangars.anciens-aerodromes.com/?p=270>



Vue de la façade principale du H1, sur la BAN de Lann-Bihoué (Coll. Privée)

### Type détaillé

Hangar type Daydé-Jeumont, de 70m d'ouverture, surélevé en partie centrale

### Lieu d'implantation

Base d'aéronautique navale de Lann-Bihoué, à Trémerzin sur la commune de Queven (56185)

- Latitude : 47°46'20.00"N
- Longitude : 3°26'30.82"O



Vue aérienne du H1 (Source : Googleearth)

## Dénominations

Désigné à sa construction par le numéro G4, ce hangar porte actuellement le n° H1

## Construction

Construit par les établissements Roger Coulon entre 1951 et 1952, dans le cadre du programme de reconstruction de la base aéronavale de Lann-Bihoué, le H1 est destiné à l'origine au service Technique de la base.

Les plans du dossier de consultation ont été établis par la section construction du Service Technique des Bases Aériennes (Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale) en 1950 sur la base de hangars d'avant-guerre connus sous le nom de Daydé-Jeumont.

En 1951, les établissements Roger Coulon, connus également pour des réalisations de hangars pour l'aéronavale, remportent l'appel d'offres correspondant.

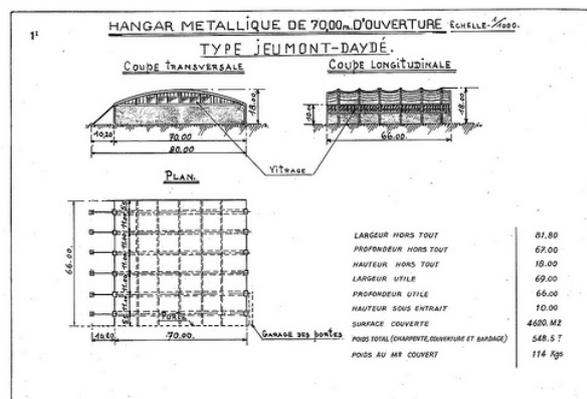
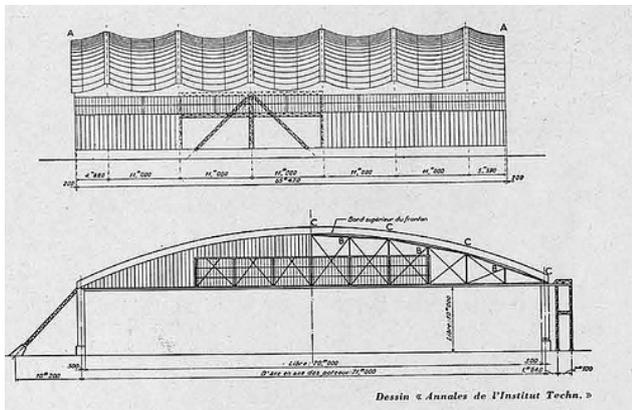
*Plan d'exécution du hangar H1 (Coll. DGAC/STAC)*



Les hangars type Daydé-Jeumont (on voit également l'appellation Jeumont-Daydé) dont s'inspire le hangar H1 répondent à une commande des années 1935 émanant du ministère de l'Air, Service des Etudes et de la Signalisation.

La structure de ces hangars métalliques est basée sur des arcs de portée 70 m, à double articulation et sous-tendu par un tirant. L'ensemble arc et tirant ainsi que les autres éléments de charpente (poteaux, pannes, contreventement) sont composés de caissons "treillis" conférant à ces structures une esthétique certaine. L'autre particularité de ces hangars réside dans la couverture, réalisée à partir de tôles métalliques, boulonnées ou soudées, dont la forme épouse une surface à double courbure dénommée hyperboloïde de révolution.

Cette technique, directement inspirée des recherches sur les structures en béton développée entre autres par F. Aymond alors directeur du Service des Etudes et de la Signalisation au ministère de l'Air, permet de franchir une dizaine de mètres. Il existe encore plusieurs réalisations de ce type de hangar à Toulouse-Francazals ou à Salon-de-Provence.



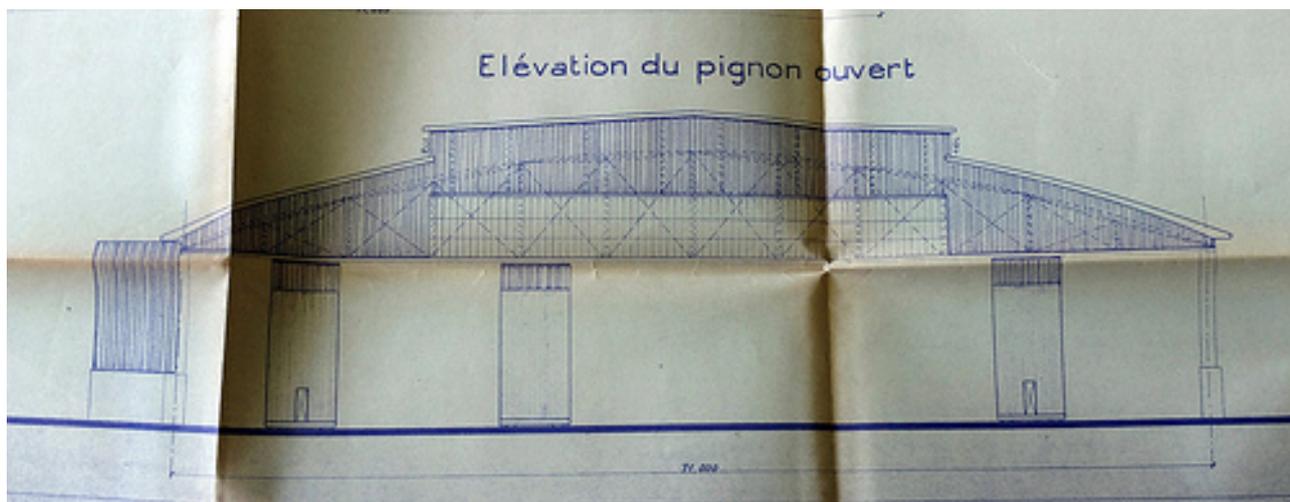
Ill. de gauche à droite : Coupes du hangar JD (Coll. Annales de l'Institut Technique) & Planche de l'album des hangars métalliques édités par le STBA en 1947.



Ill. de gauche à droite : Vue aérienne d'un hangar JD à Francazals ([www.bing.fr](http://www.bing.fr)) & Intérieur d'un hangar JD à Toulouse-Francazals (Coll. DGAC/SNIA)

Par rapport au hangar de type Daydé-Jeumont, le hangar H1 diffère par une surélévation en partie centrale, sans doute pour permettre la mise en place de ponts-roulants. Du fait de cette modification, le système de couverture en tôle à double courbure si particulier aux Daydé-Jeumont n'a pas été reproduit.

Les portes roulantes du H1 sont de conception classique, en palplanches métalliques participant de façon économique à la résistance au vent. Ce système est très répandu à l'époque.

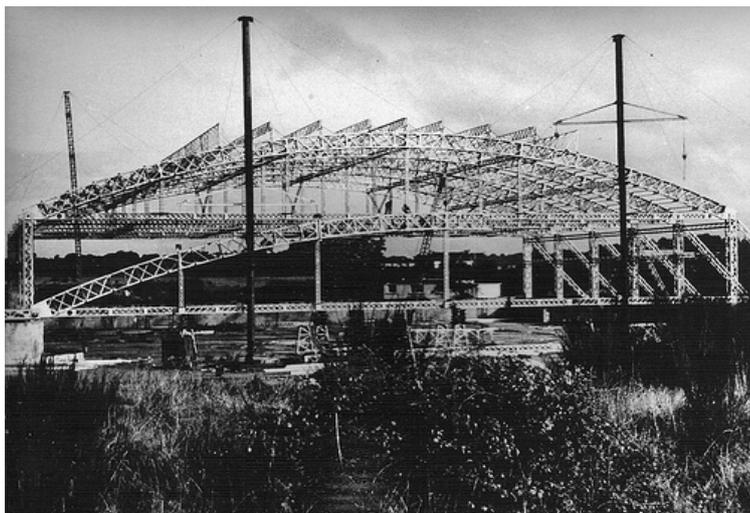


Elévation du pignon ouvert (Coll. DGAC/STAC)

## Occupations successives

Rapidement après sa construction en 1952, le hangar est attribué au Service Technique pour les besoins en maintenance des avions des flottilles 24F et 25F de Lancaster.

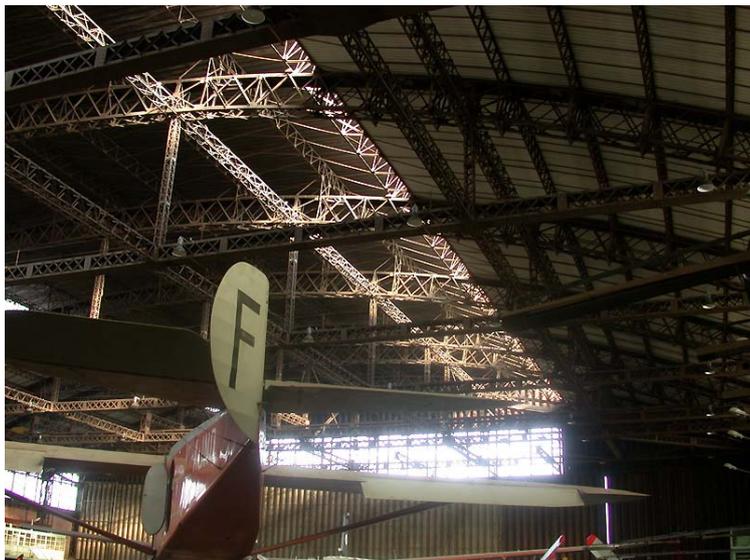
A la fin des années 80, le H1 est entièrement rénové pour accueillir la maintenance des Atlantique 2. Il sert toujours aujourd'hui pour les besoins en maintenance de l'Atelier Industriel de l'Aéronautique.



*Construction du H1 en 1951-52 (Image Marine Nationale)*

### **Autres réalisations du même type**

L'étude des plans dressés par la section construction du STBA en 1950 permet de confirmer que le hangar H1 de Lann-Bihoué est du même type que le hangar abritant le musée d'aviation de Melun-Villaroche. De nombreux plans (dressés en vue d'appels d'offres) sont par ailleurs étudiés par le STBA pour être commun aux deux destinations (Lann-Bihoué et Melun Villaroche).



*Vue intérieure du hangar de Melun (Coll. G. Billion)*

### **Sources**

- La Gazette de Lann-Bihoué n°18
- Service Technique de l'Aviation Civile (Extrait de l'album de hangars métalliques de 1947 et plans encore conservés en 2013 dans leurs archives)
- Collection Aérodromes n°4 : Lorient – Lann-Bihoué
- Revue l'Architecture d'Aujourd'hui, 1936

## Des terrains, des avions et des hommes

### « L'oiseau de France » se repose à Bizerte 100 ans après !

(Henri Conan, membre 2A)



*Avant le décollage de Fréjus*

Dimanche 22 septembre 2013, Baptiste Salis, (*petit fils de J.B. Salis, 29 ans, détenteur d'une licence de vol depuis l'âge de 16 ans*) aux commandes de la réplique du Morane-Saulnier Type G, a relié l'ancienne base militaire de Fréjus à Bizerte (Tunisie) en 7 heures et 44 minutes de vol. Par rapport à celles des avions actuels les conditions de vol étaient rudimentaires (*mal assis, cockpit ouvert, bruit du moteur, intempéries*) !

Baptiste Salis a volé sur les traces de Roland Garros qui, le 23 septembre 1913 avait quitté Fréjus à 5h47 en n'ayant pour instruments de navigation qu'une boussole et deux montres et s'était posé sur le champ de manœuvre de Bizerte. Comme il ne lui restait plus que cinq litres d'essence il avait abrégé son trajet prévu pour Tunis.

*« La côte d'Afrique apparut aussitôt, cinq litres d'essence seulement me restaient... et j'atterris sur le champs de manœuvre où personne ne m'attendait. Sous un soleil ardent, je me trouvais seul, dans le silence, l'immobilité, la paix. Le premier homme que je vis fut un soldat en bourgeron. Il s'approcha sans hâte, m'observa curieusement puis s'enhardissant vous venez de loin ? De France... Il sourit d'un air perplexe et ne dit plus rien ».*

Garros avait réalisé ainsi la première relation aérienne entre la France et la Tunisie; battant largement avec un survol maritime de 790 km son record de l'année précédente quand il avait relié Tunis à la Sicile. Initialement il envisageait de faire une liaison Fréjus / Tunis / Alger / Marseille mais son appareil avait eu des problèmes mécaniques en vol.



*Derniers réglages à Fréjus*

**Mission accomplie pour l'équipe Réplic'Air.**

Le projet de traverser la Méditerranée avec la réplique d'un Morane-Saulnier est né il y a deux ans. Il a nécessité de l'argent (*sponsors, Aéro-Club de France, mécénat du public*) mais surtout toute la volonté et la détermination d'une équipe présidée par Jérémy Caussade.

Un certain nombre de membres de l'association Réplic'Air sont des ingénieurs travaillant chez Airbus, d'autres des passionnés par l'aviation; ils ont voulu mettre en œuvre des outils de conception moderne (*ex : reconstitution des plans de construction par CATIA*) pour construire un appareil assemblé selon les standards de l'industrie aéronautique d'aujourd'hui. Les cinq pilotes d'essais, travaillant à Airbus, ont exploré le domaine de vol et réalisé la mise au point de la machine en appliquant les procédures actuelles. 25.000 heures de travail bénévole ont été nécessaires.



*L'appareil en construction chez « Derichebourg formation » à Montaudran*

L'avion a été construit en bois et toile de lin et a nécessité 1000 pièces de métal ; il a des commandes de gauchissement de l'aile (pas d'ailerons). A part l'utilisation d'un moteur moderne ROTEC 110 cv en étoile à la place du Gnome Sigma 7 cylindres rotatifs 60 cv l'appareil est quasiment identique à celui de 1913 (*Roland Garros avait utilisé un Type très peu différent*). 6,10 mètres de longueur, 10,20 m d'envergure, 300 kg à vide, 200 litres de carburant.



*A Fréjus (date inconnue)*

Le planning était serré !

Le président de la République, de passage dans le Gers le samedi 3 août 2013 était allé saluer l'équipe de Réplic'Air, affairée aux derniers préparatifs de montage de l'appareil.

Le premier vol a été effectué le 10 août sur l'aéroport d'Auch ; puis après un vol de trois heures le 31 août, un autre de cinq heures a été effectué le 9 septembre avant que l'appareil rejoigne Fayence à la mi-septembre pour les derniers réglages avant le départ.



*Arrivée à Bizerte le 22 septembre 2013*

Le 22 septembre 2013, la réplique du Morane-Saulnier Type G de Réplic'Air s'est posée, à Bizerte à 16h05. Deux membres de l'A2A étaient présents : le colonel Pierre-Alain Antoine, directeur des vols pour l'Aéro-Club de France et Henri Conan pour «*Mémoires de l'hydraviation*».

L'appareil étant démuné de freins et n'ayant qu'un patin de queue une piste «*meuble*» était nécessaire. Nous avons pu assister à un atterrissage impeccable sur un champ de blé mitoyen de la base aérienne, avec pour simple guide une ligne blanche ; une foule de tunisiens, deux ministres et le gouverneur de Bizerte étaient venus voir 100 ans après l'avion de Roland Garros.

Un certain nombre d'autres appareils se sont posés sur la base, ayant bénéficié d'un beau temps pour toute la traversée :

Pour Replic'Air un ULM CTLS et trois Piper biplaces volant en patrouille avec le Morane-Saulnier ; Maurice Georges, président d'honneur de l'Aéro-Club de France, volait plus en avant afin d'effectuer une veille météo.

Huit pilotes handicapés ont effectué également la liaison Cannes Bizerte épaulés par des pilotes militaires de la Réunion (partenariat Association des Pilotes Militaires de La Réunion et Association des Pilotes à Mobilité Réduite de l'Aéro-Club de France).

Un DC3 a été également utilisé transportant, notamment, Jean-Pierre Lefèvre-Garros, neveu du vainqueur de la Méditerranée.

Dans le cadre de l'Année Mondiale Roland Garros 2013 sept avions légers étaient arrivés deux jours avant, leur circuit «*Sur les pas de Garros*» se poursuivant, pour trois d'entre eux, par un retour par Naples et Rome afin de commémorer le premier vol intercontinental de l'histoire, réalisé par Garros le 18 décembre 1912 de Tunis à Marsala

Un Boeing de Tunis Air avait également amené 26 enfants d'une classe CM2 de l'école primaire Eudoxie Nongé du Chaudron (Réunion).

Le conseil général de la Réunion a financé pour eux un périple d'une dizaine de jours ayant pour objectif de retrouver les traces de Roland Garros (*Paris, Monaco, décollage de la réplique à Fréjus, arrivée à Bizerte, Toulouse avec les visites d'Airbus Industries et de la Cité de l'espace, puis avant de rentrer, une rencontre avec le Président de la République à l'Élysée et une journée à Disneyland*).

Chaque enfant avait reçu un appareil photo et a réalisé un carnet de voyages intitulé «*Année Roland Garros*».



La ville de Bizerte a célébré du 19 au 23 septembre 2013 l'arrivée de l'avion en organisant différentes manifestations dans le centre-ville (*conférences, expositions, animations pour enfants, projections de films et concerts*).

«*Mémoires de l'hydraviation*» présentait dans l'ancienne église de Bizerte transformée en centre culturel, l'exposition «*Roland Garros héros de la Méditerranée*» ainsi qu'une «*revue de presse franco-tunisienne 1912 - 1913*» réalisée en partenariat avec «*Association Tunisienne de l'Aéronautique*».

Une plaque à la mémoire de Roland Garros a été installée sur l'ancienne place Madon où il y avait, de 1924 à 1958, une statue du pilote.

Un grand merci donc à tous ceux qui se sont dépensés sans compter pour organiser cette historique et émouvante commémoration, à l'équipe Réplic'Air et son pilote, à toute cette grande famille de l'aviation qui a soutenu le projet et bien entendu à toute l'aide des services officiels français, italiens et tunisiens mobilisés pour la sécurité des vols.



Les manifestations de l'Année Mondiale Roland Garros 2013 se poursuivent ; *«Mémoires de l'hydraviation»* va notamment présenter l'exposition *« Roland Garros héros de la Méditerranée »* sur plusieurs sites (et à l'aérogare de Saint Denis de la Réunion pendant deux ans). Un colloque de synthèse international aura lieu à Paris le 7 décembre.

#### Prochaines étapes des commémorations Garros:

- \* 2014 l'incroyable doublé au Rallye Aérien de Monaco
- \* 2015 le premier avion de chasse, la première victoire aérienne du premier pilote de chasse de l'histoire
- \* 2018 anniversaires de la naissance, du diplôme HEC et du décès de Roland.



**Pour en savoir plus :**

- Le Livre de Jean-Pierre Lefèvre-Garros « *Roland Garros, pionnier de l'aviation* » (disponible chez l'auteur).
- Le powerpoint de l'exposition « *Roland Garros héros de la Méditerranée* »
- [http://patrimoine-memoire.aviation-civile.gouv.fr/flb/07-06-1\\_Garros-centenaire-2013/](http://patrimoine-memoire.aviation-civile.gouv.fr/flb/07-06-1_Garros-centenaire-2013/)
- <http://www.replicair.fr/index.php>
- <http://ms-h-garros.blogspot.fr/>

Vous pourrez y télécharger un modèle pour Microsoft Flight Simulator FSX du Morane-Saulnier type H réalisé par Jean-Michel Castagné.

Henri Conan  
[memoreshydraviation@free.fr](mailto:memoreshydraviation@free.fr)

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.*

### ROMORANTIN 1917-1918

Jean-Claude Carpentier

Ancêtre de la base 273 de Pruniers, le camp d'aviation en 1918 s'étend depuis le Chalet jusqu'à Romorantin. Plus de 3 000 personnes y travaillent. Les avions et les moteurs sont expédiés des États-Unis en pièces détachées et reçus à Romorantin pour y être assemblés, testés sur l'une des trois pistes d'aviation et envoyés vers le front. Le record d'avions expédiés en une seule journée s'est élevé à 60 unités, bien loin des ambitions américaines ralenties entre autres par la méconnaissance des avions de combat et de leur construction.

Le camp de l'aviation est un camp à part entière, avec son approvisionnement en eau, en électricité, ses propres baraquements et son hôpital.



Lorsque les premiers soldats Américains arrivent à Gièvres en Août 1917, la Sologne est une région rurale pauvre qui vit encore au rythme du 19ème siècle. La population de Romorantin et de Lanthenay compte 11 000 habitants.

En 1917, plusieurs entreprises travaillent pour la Défense Nationale.

Romorantin comptait également en 1917 environ 420 réfugiés venus du Nord et de l'Est de la France (Amiens, la Meuse, l'Oise) et 105 de Belgique. Parmi ces réfugiés, 123 étaient mobilisés. Entre 1914 et 1918, les familles de réfugiés ont sollicité l'assistance de la Croix Rouge américaine. Beaucoup logeaient dans les communes voisines de Romorantin : Selles-sur-Cher, Selles-St-Denis, St Viâtre, Souesmes, Soings-en-Sologne (réfugiés de la Meuse), Chaumont-sur-Tharonne, Yvoy-le-Marron.

6 avril 1917 : les Etats-Unis entrent en guerre contre l'Allemagne. C'est un pays peu préparé à la guerre qui, en l'absence de service militaire, ne compte que 200 000 soldats volontaires. Les premiers doughboys arrivent à Gièvres en août 1917. Il ne faut que quelques mois pour construire l'un des plus grands centres de ravitaillement américains en France. En janvier 1918, il est complété par l'Air Service Production Center n°2 et deux terrains d'aviation. Une troisième piste viendra s'ajouter quelques mois plus tard.

En juin 1917, les premiers Américains viennent en Sologne en reconnaissance, en vue d'implanter un camp. Après un accord du gouvernement français donné au gouvernement américain le 16 août 1917, les américains décident de s'installer à Gièvres. Le 1er septembre, les travaux débutent, et les entrepôts s'étendent très vite sur les communes de Gièvres, Selles-sur-Cher et Villefranche-sur-Cher. En forme de losange, le camp, de 10 kms au plus long et de 3 kms au plus large, prend le nom de "General Intermediate Supply Deposit" (GISD). A l'intérieur du camp, les travaux d'aménagement se poursuivent jusqu'en mai 1918. Cet immense entrepôt est chargé de ravitailler l'armée américaine, en campagne depuis le front français jusqu'en Italie. Il possède 174 magasins sur 36 hectares de terrain. Le dépôt de matériel en plein air s'étend, quant à lui, sur 900 hectares. Il existe en outre 1000 hangars démontés, des réservoirs d'essence contenant chacun 2.270.000 litres de carburant et des barils d'huile pour moteurs et avions. Par ailleurs, une usine frigorifique est construite sur d'imposants dés de béton. Elle produit 500 tonnes de glace par jour. Cela correspond à la réfrigération de 8000 tonnes de viande, soit suffisamment de nourriture pour 15 millions de personnes pendant un jour. C'est la deuxième usine frigorifique du monde après celle de Chicago. Dès 1917, des voies ferrées sont également mise en place, en même temps que les travaux d'aménagement des entrepôts. 213 km de voies sont construits, parsemés de 555 aiguillages et cela pour 20 trains par jour qui arrivent des ports et sont déchargés sur 30 km de quais.



Enfin, une annexe de cavalerie est installée sur le camp. 400 étalons y sont entretenus, mais 2000 chevaux peuvent y être reçus, ce qui nécessite la création d'un hôpital vétérinaire. Le 28 juillet 1917 les premiers soldats américains appartenant à la 1er division défilent dans Vierzon.

A partir de septembre 1917, les Américains installèrent un immense camp entre la route nationale 76 et la voie ferrée Tours-Vierzon. Ce camp allait permettre d'entreposer des matériels de toutes sortes destinés à ravitailler l'armée américaine en campagne, depuis le front français jusqu'en Italie. Ce site fut préféré à huit autres en raison de la faible densité de sa population, de la planitude de son relief, de la présence de bois de construction et de sa situation particulière : à la convergence des voies ferrées venant de l'Atlantique et se dirigeant vers le front. Les travaux commencèrent dès le 1er septembre 1917.



Pour les besoins de leur aviation, les Américains aménagèrent au printemps 1918 un terrain situé au Nord du camp de Gièvres, entre la route de Vierzon et la Sauldre. Ce terrain s'étendait depuis la gare de Pruniers jusqu'au terrain de la Butte. De façon plus importante, l'emprise du camp américain sur la commune de Pruniers concernait l'Abbaye, la Filippière, Maison Blanche, la Sablière, les Quatre Roues, la Gastière et la partie prunelloise des Bruzolles.

Les installations américaines concernaient les domaines suivants :

- aviation : avec l'assemblage, le montage et les essais des appareils ;
- génie : avec ses entrepôts de tout le matériel nécessaire aux travaux et avec ses ateliers spécialisés pour le travail du bois, du fer et autres métaux ;
- énergie électrique : avec le stockage de groupes électrogènes et de toutes les fournitures complémentaires ;
- santé : avec un hôpital modèle, un entrepôt de produits pharmaceutiques, des appareils médicaux, et des hôpitaux démontables ;
- intendance : avec son usine frigorifique, ses dépôts de produits alimentaires mais également une boulangerie industrielle ;
- transports : avec son parc automobile abritant des véhicules de toutes tailles par dizaines de milliers, ainsi qu'avec une cavalerie forte de 20 000 chevaux dotée de tous les services dont elle avait besoin et avec des stocks de plus de 3 000 000 de litres de carburants et de lubrifiants.

Dans ce camp vécurent ensemble jusqu'à 30 000 personnes, logées dans 430 baraques de 30 m X 6 m. Fidèles à leur "home, sweet, home", beaucoup d'Américains avaient aménagé de petits jardins d'agrément délimités par des rangées de pierres tricolores et s'étaient arrangés un petit coin douillet dans les baraquements pour mieux supporter leur attente de retour au pays

**Jean-Claude Carpentier**

Sources :

<http://www.prunierensologne.free.fr/gie.htm>

## Valorisation d'un fonds documentaire

### Le fonds René Crozet

Dans nos prochains numéros, ainsi que dans les magazines de Anciens-Aérodrodromes, vous trouverez des dossiers de photos et/ou d'extraits de notes signalés par le commentaire suivant « *Fonds Crozet > Onera > 2A* ».

Que se cache-t-il sous cette mention condensée ?

Mais surtout, qui est René Crozet et de quoi est composé ce dossier ?

Pour répondre à ces interrogations, il suffit de lire la nécrologie complète de René Crozet sur le site suivant :

[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ccmed\\_0007-9731\\_1972\\_num\\_15\\_58\\_1916](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ccmed_0007-9731_1972_num_15_58_1916)

En quelques mots, celui-ci est né le 26 avril 1896 à Romorantin, en Sologne. Juste après avoir participé à la fin de la guerre 1914-1918, il sera agrégé d'histoire et de géographie. Il passe sa thèse avant d'être nommé professeur à Poitiers en 1936. Sa passion professionnelle s'attache à l'Art Roman. C'est en 1954, qu'il sera nommé par Gaston Berger, directeur général de l'enseignement supérieur, au poste de premier directeur du Centre d'Études Supérieures de Civilisation Médiévale. Dès 1956, et sur les conseils de Gaston Berger, il ouvre encore plus l'enseignement prodigué au C.E.S.C.M. Il y ajoute donc des sessions d'été qui ont un remarquable succès. En 1966, peu après sa retraite, un poste de plusieurs mois d'enseignement lui est offert à Yale University.

#### *Les passions secrètes de René Crozet*

En plus de l'énorme travail fourni durant toutes ces années d'études et d'enseignement, René Crozet avait deux passions : l'aviation et le chemin de fer.

Il a donc écrit sur des carnets (format A5) tout ce qui avait un rapport avec ce qu'il voyait et constatait dans le domaine aéronautique. 45 carnets d'environ 200 pages chacun qui commencent en fin 1909 pour se terminer en septembre 1971.

Pour compléter ce travail régulier, René Crozet a aussi photographié tout ce qui lui passait sous les yeux. Il était un photographe avisé, disposant du matériel amateur de son époque.

Et enfin, il nous a laissé dans ses carnets des dessins à la plume des avions de la guerre 1914-1918. Cet ensemble de dessins et photos est absolument d'une réelle qualité.

#### *L'histoire de ce dossier et la mise en valeur de ce trésor*

Juste avant le passage en l'année 2000, un descendant de René Crozet apporte ce dossier volumineux dans le centre Onera de Meudon-la-Forêt. « Faites-en bon usage » dit-il avant de partir sans laisser d'adresse. Il n'est pas dans les missions de l'Onera d'exploiter ce volumineux dossier mais il a néanmoins été conservé précieusement durant des années avant d'être confié à l'association Anciens-Aérodrodromes pour valorisation.

Nous, Anciens-Aérodrodromes et Branche Française d'Air-Britain, sommes associés dans ce dossier. Nous allons nous employer à mettre ce trésor en lumière dans la limite de nos domaines de prédilection.

Merci Monsieur René Crozet pour tout ce que vous nous avez laissé. Bel héritage aéronautique !

**Avis de recherche : Nous serions désireux de rencontrer ce membre de votre famille qui a laissé ce dossier en de bonnes mains.**

Jean-Luc Charles

Cette première présentation d'éléments de ce dossier sera très simple : quelques photos montrant l'étendu des éléments que l'on peut y trouver. Les légendes aussi ne seront que des sous-titres de chaque photo.

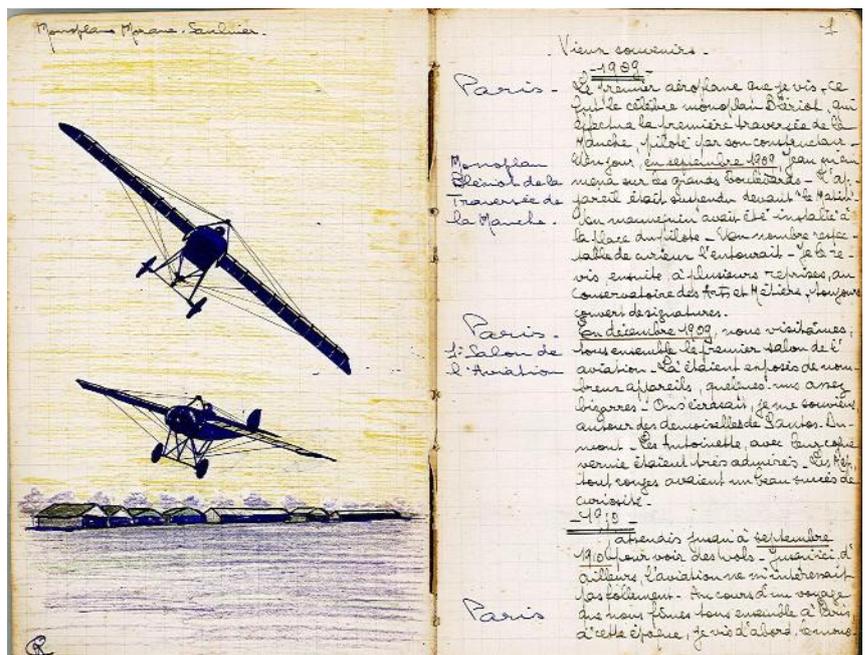
Un énorme travail sera par la suite de faire la corrélation entre ces dites photos et les textes de René Crozet relatifs à chaque photo. De plus, une chronique pourra se faire conjointement entre 2A et le Trait d'Union pour effectuer des développements spécifiques d'événements.

Infos sur ce dossier : 45 carnets format A5 représentant environ 8500 pages de texte chronologique. Le premier commence en 1909 et le dernier de 1971.

Plus de 2000 tirages de photos de petit format (6 x 9) de la période 1945- 1970.

Et pour finir 34 dessins à la plume des avions de la guerre 14-18.

Vous trouverez ci-dessous quelques exemples de documents variés de ce dossier.



Pages 0 et 1 du carnet de note n°1 de René Crozet -1909-1910



23 Août 1957 – Aérodommes de Blois Le Breuil – Avion Maurice Brochet M.B.83



1<sup>er</sup> septembre 1957 – Auch – Mauboussin 129 en cours de nettoyage

10 avril 1960- Chalais (Charente) - René Crozet avec en arrière-plan un Jodel biplace F-BILM



1960 – Classes aériennes de géographie de la Sorbonne. Embarquement à bord d'un Bristol 170 Freighter



12 juin 1966 –Aérodomme d'Alençon. Avion anglais G-APVZ, Rollason-Druine D.31 Turbulent



1968 et 1971 : Lockheed Neptune sur la base aérienne de Rochefort



30 mai 1968 : Aéroport d'Anchorage – 707 de la Northwest-Airlines et 727 de l'Alaska-Airlines

## Rapport d'activité

### Septembre

#### 14 septembre-15 septembre Exposition Meaux-Esbly (77)

Présentation de l'association et du projet de livre "aérodomme de Meaux-Esbly" par Alain Graton lors des journées du patrimoine organisées au Château de Coupvray (Seine-et-Marne) situé à proximité du terrain d'aviation."



Stand (Coll. Alain Graton)

#### 14 septembre Cérémonie de lancement du livre n°4 Lorient- Lann-Bihoué



(Coll. Guilhem Labeeuw)

Réception sur la base dans le carré des officiers. Discours d'accueil du Commandant Lucas, présentation de l'association par Laurent Bailleul et du livre par Daniel Flahaut. Présentation également des co-auteurs : Jean-Yves Le Lan et Jean Robic.

#### 15 septembre

#### Anniversaire de l'aéroclub de Vannes

Rencontre des organisateurs lors de notre retour de Lann-Bihoué.



(Coll. Laurent Bailleul)

#### 18 septembre

#### Rencontre avec les Vieilles Tiges du Nord



(Coll. Bernard Vergeyle)

De gauche à droite : Daniel Boucly et Bernard Vergeyle (Président AAEMM), Laurent Bailleul (Président 2A), Jules Doensen (Président Nord Vieilles tiges Valenciennes) et J-L Charles.

#### 22 septembre

#### Exposition modélisme

Organisé par le Cercle d'Histoire et de Modélisme du Hainaut Cambrésis. De nombreux dioramas remarquables.



(Coll. Laurent Bailleul)

**22 septembre**

**Kermesse fête du vin doux**

Région Centre, près d'Orléans. Présence de Jean-Claude Carpentier et du Groupe d'Histoire Locale de Saran (membres 2A) pour présenter leur nouveau livre et les nôtres.



Stand tenu par Jean-Claude Carpentier  
(Coll. JC Carpentier)

**24 septembre**

**Inauguration hydro-surface Henri Fabre à Martigues**

Présence de Henri Conan et Philippe Yung. Journée dédiée à cette création par une visite libre de l'exposition consacrée à Henri Fabre.



(Coll. Henri Conan)

**26 septembre**

**Réunion du Conseil d'Administration**

Sur Paris, locaux de la DGAC. Préparation de l'AG du 12 octobre prochain, point sur les dossiers en cours, des décisions !

**26 septembre**

**Promotion de notre livre**

Sur le site des anciens de l'aéronautique navale. Merci à Michel Baeckelandt.

<http://michel.bkl.pagesperso-orange.fr/aeronavale.htm>

**28 septembre**

**Inauguration à Auberive (51)**

Cérémonie (avec inauguration d'une stèle commémorative) ce jour, non loin de Reims, sur le site de l'ancien aérodrome militaire d'Auberive, terrain de desserrement de la base aérienne 112 qui fut activé au milieu des années trente et servit notamment, à partir de 1937, de site d'entraînement aux parachutistes du 601e groupe d'infanterie de l'air de Reims. Voir l'article d'Hervé Chabaud sur le blog de l'Union :

<http://lhistoireenrafale.blogs.lunion.presse.fr/2013/09/28/marne-auberive-rend-hommage-a-laviation/>



(Coll. Frédéric Lafarge)

---

## Sites Internet, à découvrir

---

- Recherches sur des pièces d'avions  
<https://www.facebook.com/pages/Freeman-Field-Recovery-Team/100776559984890>
- Le blog d'Hervé Chabaud, l'Union. Il y a 70 ans : la BA 112 bombardée pour la première fois par l'aviation alliée.  
<http://lhistoireenrafale.blogs.lunion.presse.fr/>
- IGN, la naissance d'une carte  
<http://www.youtube.com/watch?v=AjhXMlij3Uk#t=11>
- Centenaire de la traversée de la méditerranée par Roland Garros  
[http://www.huffpostmaghreb.com/2013/09/22/bizerte-roland-garros-n-3971194.html?utm\\_hp\\_ref=maghreb](http://www.huffpostmaghreb.com/2013/09/22/bizerte-roland-garros-n-3971194.html?utm_hp_ref=maghreb)

---

## Mises à jour site 2A

---

- Aérodroeme de Mery sur Oise  
<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=8940>

Et toujours, des mises à jour sur les aérodroemes de la Première Guerre mondiale, départements 60-80-02.

Informations : Nous venons de décider en réunion de Conseil d'Administration de publier systématiquement les articles présents dans ce magazine ainsi les informations d'actualité.

Rendez-vous donc régulièrement sur la page d'accueil afin de découvrir les nouveautés ou vous abonner pour recevoir les nouveautés en temps réel.

---

## Adhésions récentes

---

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

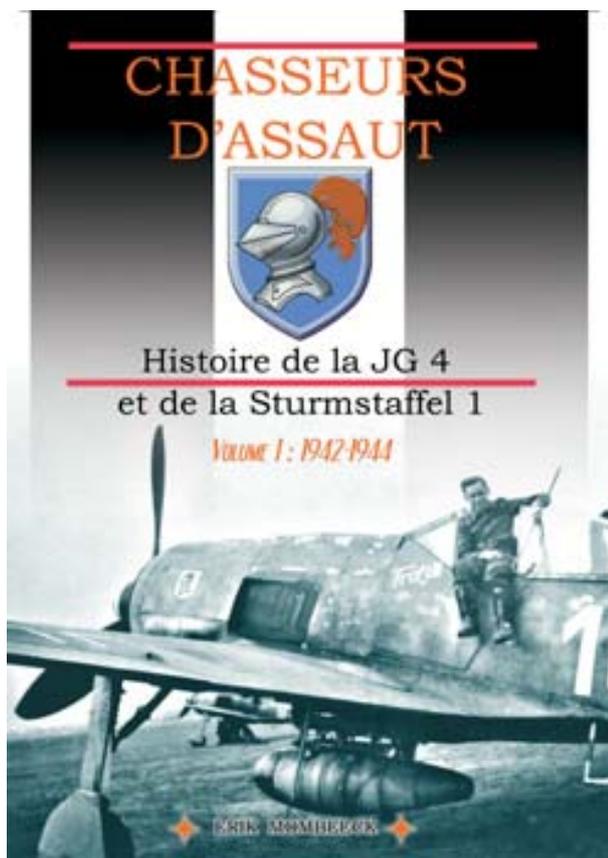
Chaque membre à jour de sa cotisation dispose d'un identifiant perso. Celui-ci vous permet d'accéder aux pages individuelles.

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

- **Roger Staegle**, région Champagne-Ardennes
- **Frederic Domblides**, région Ile de France

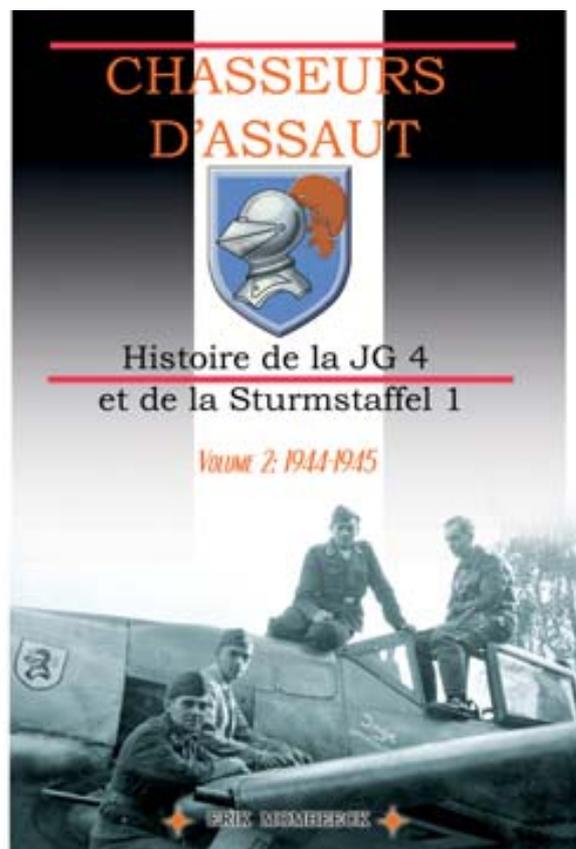
## DVD / Livres / Revues

### Chasseurs d'Assaut Histoire de la JG 4 Vol 1 et vol 2 Erik Mombbeck



Format 21 x 29,7, couverture rigide,  
244 pages, nombreuses photos.

Prix : 20 euros + 8.50 euros de port



Format 21 x 29,7, couverture rigide,  
244 pages, nombreuses photos.

Prix 20 euros + 8.50 euros de port

Les deux exemplaires 10 euros de port

Pour toute commande, nous contacter  
[news@anciens-aerodromes.com](mailto:news@anciens-aerodromes.com)

---

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

**Prochaine réunion le xxxxx**

#### Région Parisienne :

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

**Prochaine réunion le 10 octobre**

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).

**9 novembre :** l'ANSORAA ESSONNE organise une visite par car de COLOMBEY LES DEUX EGLISES (voir la note jointe)

**27 novembre :** conférence sur l'histoire et la vie de Rolland Garros à partir de 18h00 à la Mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, présentée par Daniel FLAHAUT elle sera suivie d'un repas dans un restaurant local. Inscription à l'avance par tél au 0660713691. Organisée par ANSORAA PARIS.

**19 et 20 octobre :** Aéropuces au MAE

**12 octobre 2013 :** SAMEDIS DE L'HISTOIRE DE LA 3AF au MUSEE FRANÇAIS DE LA CARTE A JOUER 16, rue Auguste Gervais ISSY-LES-MOULINEAUX. Commencement à 14 h 30 pour se terminer vers 16 h 30. Entrée libre, sans réservation.

Thème:

MARIE MARVINGT, la sportive universelle  
Conférence de Martine Gay (AFFP)

**23 et 24 novembre 2013 :**

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

---

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

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

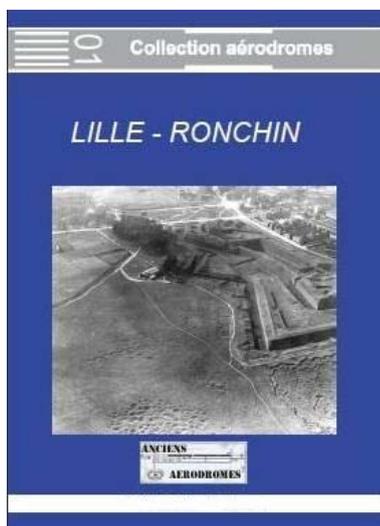
Voir également la page de présentation sur notre site :

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

Et le formulaire de contact :

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

## Nos publications livrets

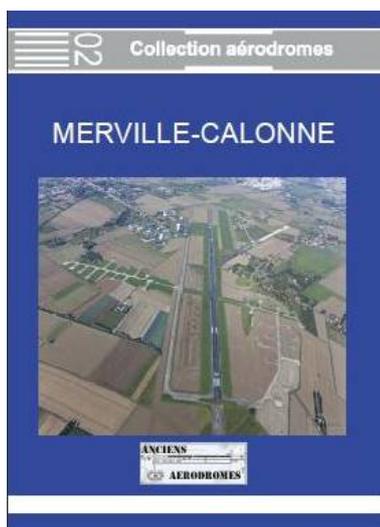


ISBN n°978-2-919572-00-7

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

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

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

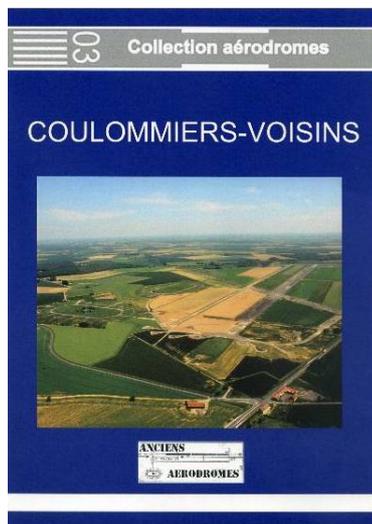


ISBN n°978-2-919572-01-4

Histoire d'une ancienne base aérienne militaire.

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

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

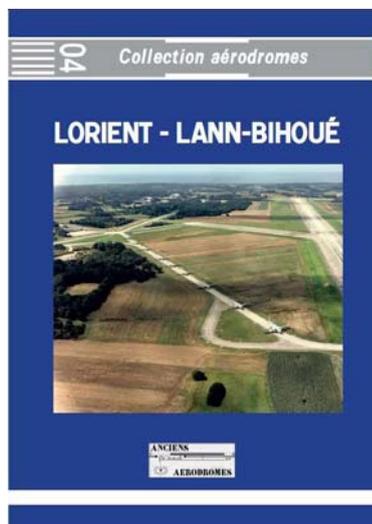


ISBN n°978-2-919572-02-1

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

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

!!!! 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 2.50 €) à l'unité

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

© Editions Anciens Aérodroomes

## Nos publications DVD

### Témoignages d'Anciens Aérodromes film reportage documentaire

Jean-Michel Borde, Frédéric Rolland



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

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

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

Consultation sur notre site : <http://www.anciens-aerodromes.com/?p=11531>

## Assemblée générale 2A



4<sup>ème</sup> assemblée générale de notre association.

Ce **samedi 12 octobre** à Dornecy en Bourgogne avec le lendemain une visite du site de Cravant avec nos collègues de l'association Aviatroglo et du phare aérien de Mailly la ville.

---

## 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 Internet

---

## Rédaction

---

*Magazine mensuel de l'association Anciens Aérodommes. 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 – octobre 2013**