



LE MAGAZINE 2A

Lettre de liaison

n° 25 janvier 2012



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

Chers amis, en ce début d'une nouvelle année, je m'associe à notre conseil d'administration pour vous présenter les meilleurs vœux pour 2012. Nous souhaitons sincèrement que cette année vous apporte joie et satisfaction dans vos travaux et qu'ils se réalisent toujours dans l'excellent esprit de convivialité et de collégialité qui nous anime depuis notre fondation.

Je transmets aussi ces vœux à l'ensemble de nos lecteurs et contributeurs de notre action souhaitant que 2012 verra la publication de nombreux articles et découvertes qui nous ferons partager cette passion de l'histoire aéronautique au travers de ces nombreux lieux de mémoire.

Nous vous proposons pour ce premier magazine de l'année une nouvelle forme d'envoi avec un lien de téléchargement qui vous épargnera la surcharge de votre boîte de réception. L'archive de nos précédents magazines est toujours consultable sur notre site Internet, une façon d'apprécier le développement de cette publication. Une fois encore, je tiens à remercier l'ensemble de nos membres et les contributeurs extérieurs à notre association qui font vivre ce magazine en y présentant étude et articles.

2012 verra la réalisation de plusieurs projets que nous vous avons déjà présenté. Merci à nos "volontaires" qui participeront à leur élaboration. Nous envisageons également des présences dans des meetings nationaux, dont vous trouverez bientôt la liste dans ce magazine. Une occasion pour ceux qui ne nous connaissent pas de nous rencontrer.

Bonne année 2012 !

Laurent Bailleul

Sommaire

Edito	page 1
L'aérodrome du mois	page 2
Des terrains, des avions, des hommes	page 5
Rapport d'activité	page 8
DVD / Livres / Revues	page 11
Liens web à consulter	page 12
Adhésions récentes	page 12
Agenda	page 12
Témoignage	page 13
Mémoire d'aérodrome	page 17
Identification photo	page 18
Nos publications	page 19
Adhérer	page 20
Hier et Aujourd'hui	page 21

Crédit photo page de couverture :

St André de l'Eure LFFD, vue aérienne du sud du terrain, orientée vers le nord. A droite une des deux anciennes pistes allemandes avec par dessus les pistes croisées pour les aéromodélistes.

Collection Daniel Leygnat (membre 2A)

L'aérodrome du mois

MARCILLOLES-CHAMBARRAN ou de PENOL - LES BURETTES (Isère)

Le domaine des Burettes (forêt et communaux) appartenait avant 1789 au Seigneur Artus de la Croix de Chevière, Marquis de Sayve d'Ornacieux. En 1890, un partage amiable par acquisition des communaux de ce domaine est réalisé entre les communes de Penol, Balbins, Sardieu et Marcilloles.

Le 24 février 1928, le ministre de la Guerre envisage l'acquisition et l'occupation d'urgence par le Service d'Artillerie du terrain des Burettes, situé sur la commune de Marcilloles, pour l'enfouissement des bombes déposées au polygone de Marcilloles depuis 1918. Environ 33 hectares sont expropriés pour cause d'utilité publique.(1)

Jouxtant ce précédent terrain, à l'est, l'Administration des Domaines se porte acquéreur en janvier 1934, d'un terrain de forme trapézoïdale de 600 x 500 mètres environ à usage de terrain d'aviation.

Ce terrain est mis à disposition de l'Aéroclub de la Plaine de Bièvre. L'axe d'envol et d'atterrissage est nord-sud. Le terrain ne comporte aucune infrastructure à l'origine. Ultérieurement, un petit hangar métallique surmonté d'une manche à air sera installé en lisière sud-ouest du terrain.

Entre les deux guerres, les avions militaires d'observation, qui participent à « l'éclairage » des troupes en manoeuvres sur le camp militaire du Plateau de Chambaran, se posent sur un terrain dénommé « les Burettes », proche de Marcilloles.



Ce terrain se situe à environ 50 kilomètres au sud-est de Lyon et à une égale distance au nord-ouest de Grenoble, entre les localités de Beaurepaire et de La Côte-Saint-André, dans le département de l'Isère. Ce terrain d'aviation est communément appelé :

- par les autorités civiles : Penol - Les Burettes.
- par les autorités militaires : Chambaran-Marcilloles (probablement par la proximité du camp militaire de Chambaran).

Le dimanche 6 mai 1934, à l'occasion de l'inauguration de l'aérodrome de la Bièvre, un meeting est organisé par l'Aéroclub du Dauphiné et le tout nouvel Aéroclub de la Bièvre.

A 15 heures, le lieutenant-colonel Ruby, commandant le 35ème Régiment d'Aviation de Bron coupe le ruban symbolique tendu entre deux avions. Quinze aéroclubs de la région participent à cette manifestation à laquelle assistent environ 6000 spectateurs qui ont acquitté un prix d'entrée : pelouse 6 francs, réservé 10 francs, voiture 3 francs. Parmi les pilotes présents : Guenon de l'aéroclub du Dauphiné sur Potez 43, Perrier de l'Aéroclub de La Tour-du-Pin sur Caudron Phalène, Burlaton de l'Aéroclub du Rhône sur Caudron Phalène et planeur Chapeau, Lumière Président de l'Aéroclub du Rhône sur Morane 230. Le meeting se termine par un saut en parachute du lyonnais Sauze. La toute première spectatrice à prendre le baptême de l'air est mademoiselle Suzanne Melisson, âgée de 14 ans.



En octobre 1938, des expropriations sur 46 hectares de terrains sont prononcées par le Ministère de l'Air en vue de l'extension du terrain d'aviation sur les communes de Sardieu et de Marcilloles, ce qui porte la surface du terrain d'aviation à environ 80 hectares.

A la veille de la seconde Guerre Mondiale, le 30 août 1939, la Compagnie de l'Air 151/105 prend en compte l'organisation logistique et l'aménagement du terrain d'aviation de Chambaran-Marcilloles. Des fossés sont creusés pour accueillir les soutes à essence, des tranchées sont aménagées en lisière du terrain, quelques baraques en bois sont mises en place à proximité du hangar métallique.

Vue générale du terrain en 1934: au premier plan, entre la route et le bois, le dépôt des bombes



Le 2 septembre 1939, le Groupe de chasse III/7 venant de la base aérienne de Dijon-Longvic occupe le terrain. Ce Groupe, sous les ordres du commandant Cremont, est composé de deux escadrilles. Cette unité est équipée de 24 Morane Saulnier 406 et d'un Potez 63 pour la reconnaissance et le renseignement. L'effectif du groupe se situe entre 100 et 130 militaires se répartissant en 25 pilotes, 40 à 50 mécaniciens et 60 hommes de troupe.



Le sol du terrain est constitué de galets et à plusieurs reprises les appareils partent « en cheval de bois » suite à l'éclatement d'un pneu sous l'effet de ces fameux galets. Aussi, dès le 5 septembre, tout le personnel du groupe, officiers compris, procède au ramassage des pierres sur la zone d'atterrissage. Mais il s'avère que ce travail sera beaucoup plus long que prévu, aussi il est demandé au commandant du camp de Chambaran que la centaine de civils allemands internés travaillent sur le terrain jusqu'au 15 septembre.

Du 10 au 17 octobre, le Groupe de chasse II/3 stationne sur le terrain.

Du 21 octobre au 9 décembre, le Groupe aérien d'observation GAO 543 accompagné de la section spécialisée du parc 208/102 se partage entre le terrain de Marcilloles et celui de Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs. Cette unité est équipée de 5 Breguet 27, 2 Potez 25, 8 Potez 540 et 1 Caudron Simoun.



Le 9 décembre, le détachement de transmission 147/108 venant d'Istres renforce le potentiel du terrain. Le 10 décembre, l'échelon roulant du Groupe aérien de reconnaissance GAR I/55 quitte le terrain d'Orange – Plan-de-Dieu (Vaucluse) pour celui de Marcilloles. Il sera suivi le 12 de l'échelon volant qui se compose de 10 Bloch 131 et de 5 Potez 63/11 et de la section photo 6/108.

Le mois de janvier 1940 est très froid, ce qui rend les départs des appareils très difficiles. En fin de mois, les camions insufflateurs d'air chaud arrivent, ce qui permet de reprendre les missions d'entraînement avec le Groupe de chasse III/9 basé à Bron.

Entre le 20 et 25 mars, le GAR I/55 quitte le terrain et rejoint celui de Lure-Malbouhans (Haute-Saône).

Du 28 mars au 20 avril, le GAO 518 venant du terrain de Grenoble-Eybens stationne sur le terrain.



Venant du terrain de Lure-Malbouhans, le GAR II/55 accompagné de la section photo 8/105 s'installe sur le terrain. Le 18 mai, par suite d'une perte de vitesse à l'atterrissage, le Potez 63/11 n°66 piloté par le sergent-chef Martini s'écrase dans un champ qui borde le terrain ; le lieutenant Manescau observateur et le sergent-chef Carassou sont tués alors que le sergent-chef Martini est seulement blessé. Le 19 mai 1940 à 8 heures, l'échelon roulant du GAR II/55 quitte le terrain pour celui du Bourget en région parisienne. Il prendra part aux missions de reconnaissance devant l'invasion allemande et perdra en 3 jours, 30% de son effectif avec 11 tués, blessés ou disparus.

En mai 1940, devant le développement rapide des événements, le terrain de Marcilloles voit une importante activité aéronautique avec la présence simultanée de plusieurs groupes d'aviation.

Le GAR II/14 est créé le 1er mai sur le terrain de Marcilloles en prévision du proche conflit avec l'Italie. Tout est à constituer, il n'y a pas d'hommes, pas d'appareils, pas de véhicules de transport. Le commandant en chef des forces aériennes décide de prélever par tirage au sort dans neuf groupes de reconnaissance : un appareil, son équipage et un mécanicien. Le 9 juin, 8 Potez 63/11 et 1 Potez 63/7 constituent le parc du Groupe II/14 sous les ordres du commandant de La Vaissière. Le 13 mai, la section spécialisée du parc 48/106 renforce le potentiel du groupe, suivie de la section photo 13/112 et de la section d'éclairage des terrains 120/105.

Alerte générale le 1er juin 1940, le terrain est survolé vers 12 h 15 par 13 Heinkel 111 et 2 bombes tombent sur le terrain : pas de victime, une baraque est atteinte.

L'Italie déclare la guerre le 10 juin. L'ordre est donné de déclencher une mission de reconnaissance sur Turin, mais les mauvaises conditions météorologiques sur les Alpes ne la permettent pas.

Les événements se précipitent devant l'avance de l'ennemi : le Groupe de chasse I/5, qui vient de se couvrir de gloire au-dessus du nord de la France, fait le plein sur le terrain le 18 juin vers 9 heures ; le Groupe de chasse de nuit V/13 se replie en passant par le terrain. Ce même jour, la Compagnie de l'Air 151/105 fait mouvement vers le terrain de Béziers-Vias et le GAR II/14 pour celui d'Orange – Plan-de-Dieu.

La totalité des terrains retourne à l'activité agricole en 1942, puis est définitivement rétrocédée aux divers propriétaires le 9 septembre 1963. Ainsi, la commune de Sardieu rachète 24,6 hectares le 11 mai 1964 et les revend à treize agriculteurs de Sardieu le 8 octobre 1964. Le hangar métallique a été démonté et réinstallé sur un terrain d'aviation dans la région.

- (1) *En 1918, une terrible explosion ravagea le Polygone de Grenoble. Il fut pris la décision d'éloigner d'une grande ville un stock de munitions aussi important. 30000 bombes pesant 4000 tonnes et contenant 2000 tonnes d'explosif furent transportées, au lieu-dit 'Les Burettes', le long du chemin qui va de Marcilloles à Penol. En 1921, on commença la destruction de ces explosifs, mais en 1923, lors de ces travaux, une explosion tua de nombreux ouvriers, ce qui eut pour effet d'arrêter les travaux de destruction. Une solution fut trouvée : enfouir les bombes. Le terrain sur lequel étaient entreposées les bombes se situe sur la commune de Penol mais appartient à la municipalité de Marcilloles. Mais ce terrain est convoité par l'aviation militaire pour en faire un terrain d'atterrissage pour les appareils qui participent aux manoeuvres sur le camp militaire de Chambaran. On se mit d'accord pour l'acquisition par l'Etat, d'autres communaux situés de l'autre côté du chemin. En 1928, l'Etat se porta acquéreur de 33 hectares de terrains afin d'enfouir les bombes.*

Le temps a passé et en 2011 les 30000 bombes sont toujours là dans un enclos grillagé. Chaque année, au cours de l'été, les riverains redoutent qu'un feu de chaume mette le feu au stock.

Aujourd'hui, on parle d'élimination et de stockage des déchets des centrales nucléaires, mais plus de 90 ans après la Première Guerre mondiale, on n'a toujours pas éliminé les explosifs de l'époque....

Remerciements : Général V.Tanguy, Messieurs Bonat, Boucaud, Cohard, Duc, Lucas, Mutin et Vigneron, hélas, tous aujourd'hui disparus. Monsieur Gerard Bredillet et le Service Historique de l'Armée Département AIR.

*Contribution à la Mémoire Aéronautique Groupement Antoine de Saint Exupéry Les Vieilles Tiges
Historique du terrain d'aviation de Marcilloles-Chambaran ou de Penol-Les Burettes
© Copyright Paul MATHEVET 12/2011*



Photo IGN – Photothèque Nationale 1945

Des terrains, des avions et des hommes

Le TIERGARTEN de Berlin, aérodrome de circonstance

Jean-Claude CARPENTIER, Laurent BAILLEUL (membres 2A) et Volker PELZ

25 avril 1945, une pince se referme sur Berlin. Les Soviétiques sont à Torgau sur le pont de l'Elbe détruit et l'armée Américaine, suite aux accords de Yalta, ne doit pas dépasser le fleuve. Le grand Amiral Doenitz et le Feldmarschall Albert Kesserling défendent Berlin au nord et au sud. Dans les salles et couloirs du bunker, se terrent plusieurs hauts dignitaires nazis autour de leur Führer Adolf Hitler tandis qu'au-dessus, dans les quartiers en ruines, les défenseurs retardent toujours l'avancée de l'armée rouge.



Le Führer demande au General Oberst Ritter Von Greim de venir de Munich dans son dernier poste de commandement, duquel il ne commande plus que des débris d'armées. Ce *Bunker* est une construction enterrée avec salles de conférence et tout un ensemble de commodités dans un Berlin soumis aux bombardements et aux pilonnages de l'artillerie Russe. Il est situé à proximité de la porte de Brandebourg et du Tiergarten. La rencontre devrait permettre à Hitler d'en savoir un peu plus sur les intentions de Göring souhaitant prendre le pouvoir et sur la situation militaire autour de Berlin.



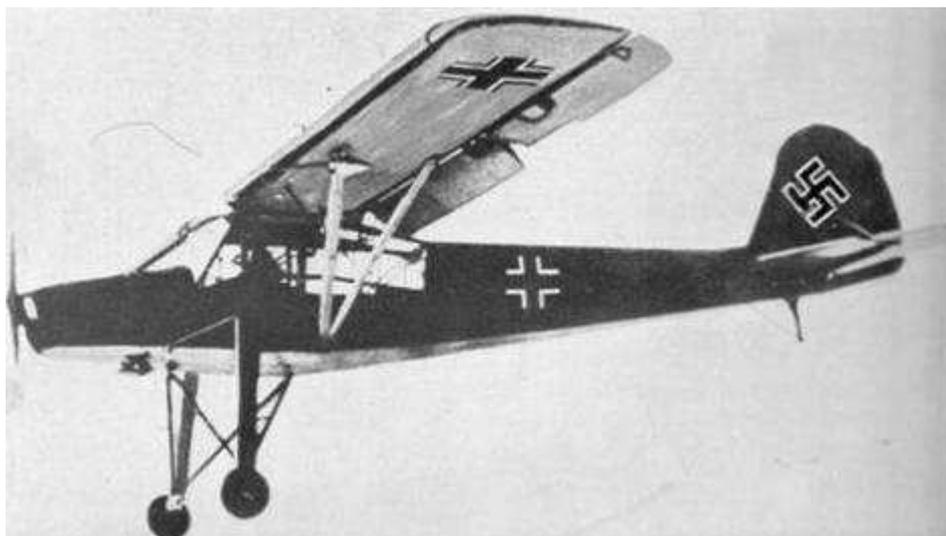
Ce 25 avril 1945, le Tiergarten (**52°30' 57.80"N 13°22' 21.64" E**) ne ressemble plus au magnifique parc dans lequel les Berlinoises se promenaient avant guerre. C'est un paysage de champs de bataille, bouleversé avec des positions fortifiées, des pièces d'artillerie, des arbres brisés et la fière avenue qui le traverse est aménagée en piste d'aviation sommaire, sans cesse réparé permettant l'atterrissage et le re-décollage de quelques avions assurant encore la liaison avec l'extérieur de la poche assiégée.

La colonne de la victoire, érigé en 1870 pour célébrer les victoires militaires prussiennes, surmonté d'une statue de la déesse de la victoire sert de tour de contrôle.



RITTER & HANNA

Le 26 avril 1945, le General Oberst Ritter von Greim arrive de Rechlin avec Hanna Reitsch dans un Fw190 (sa passagère est placé à l'arrière de l'appareil, blottie derrière le siège). Ils se posent à Gatow, un aérodrome encore aux main des troupes allemandes. A la faveur de la nuit, Ils vont utiliser un Fieseler Fi 156 « Storch » pour tenter de se poser dans Berlin assiégé sur la piste du Tiergarten. Von Greim est aux commandes, Hanna Reitsch en place arrière. Cette femme aux nombreux records aéronautiques civils et militaires, pilote d'essai est bardée de décorations remis en personne par Adolf Hitler. Elle fut même un temps, la pilote personnelle du Führer.



Fieseler Fi 156 « Storch »

Au mépris du danger, le petit avion traversera les faubourgs de Berlin sous les tirs de l'armée Soviétique. Lorsque von Griem est touché à la jambe par une balle ou un éclat, c'est Hanna Reitsch qui prend les commandes de l'avion et réussit à le poser sur la piste de fortune près de la porte de Brandebourg. Dès que l'avion est immobilisé, un véhicule vient les prendre pour les emmener au Bunker dans lequel von Greim recevra les premiers soins pour être ensuite présenté au Führer qui le nommera Generalfeldmarschall de la Luftwaffe. Il sera le témoin d'une des dernières colères de Hitler au sujet de la trahison de Göring.



Voie centrale qui servait de piste (Coll Laurent Bailleul)

Le 28 avril des patrouilles de l'armée rouge arrivent dans la Schorfheide, Carin Hall est démoli. Les Russes approchent. Adolf Hitler se rend dans la chambre où Von Greim soigne sa jambe blessée. Il lui donne l'ordre de quitter Berlin et d'organiser l'attaque des chars Soviétiques qui ont atteint la Potsdamer-Platz.

Le lendemain, en pleine nuit, Hanna Reitsch aide Von Greim avec ses béquilles à monter l'escalier en béton qui sort du Bunker jusqu'à un véhicule blindé de la « Nordland » qui les mènent à un Arado AR 96 prêt à décoller à proximité de la porte de Brandebourg. Les deux passagers s'installent en place arrière puis l'appareil commence

son roulage pour prendre son envol sur 400m. Des soldats Russes de la 3^{ème} armée de choc qui arrivent dans le Tiergarten voient avec stupéfaction un avion prendre l'air sous leur nez, ils crurent un moment que c'était Adolf Hitler qui leur jouait les « filles de l'air ».

Après leur surprise passée, les tirs tardifs ne toucheront pas l'Arado, Hanna Reitsch et Von Greim s'échapperont sans accrocs pour se poser sur l'aérodrome de Rechlin vers 3h du matin, l'autre aérodrome de Berlin-Tempelhof étant déjà tombé aux mains des Soviétiques depuis la veille. Il devait s'agir d'une des toutes dernières utilisations de l'un des derniers aérodromes de la Luftwaffe.



ARADO AR 96 (Coll Thomas Genth)

Sources : <http://www.beaucoupdray.free.fr/dictateur.htm>
[http://www.thirdreichcolorpictures.blogspot.com/search/label/goldenem%20Eichenlaub%](http://www.thirdreichcolorpictures.blogspot.com/search/label/goldenem%20Eichenlaub%20)
<http://www.atlantikwall-superforum.fr/t6963p15-la-bataille-de-berlin>
http://www.dieterwonderlich.de/untergang_5.htm
<http://www.diberville.blogspot.com/search/label/La-chute-de-l-aigle>

Livre : "Fliegen, mein Leben" - Hanna Reitsch

SOCIÉTÉ ANONYME
DES
FILATURES, CORDERIES & TISSAGES D'ANGERS

BESSONNEAU Administrateur

BESSONNEAU
a créé : les hangars d'Aviation
les hangars Hospitaliers
les tentes Ambulances
les baraquements sanitaires.

Ses "Bessonneau" ont fait leurs preuves depuis de nombreuses années, au cours de plusieurs campagnes, sur tous les fronts et sous tous les climats.

Actuellement, on copie les "Bessonneau" mais BESSONNEAU seul imperméabilise bien ses toiles et construit lui-même de toutes pièces : Tentes, Hangars et Baraquements.

On n'est donc réellement garanti qu'avec la marque.

BESSONNEAU

Encart publicitaire de la société Bessonneau (L'illustration du 6 juillet 1918) ©

**Rapport d'activités pour
décembre 2011**

1^{er} décembre 2011

Nouvelle page sur le site Internet

Concerne l'historique de l'aérodrome de Arras-Duisans département du Pas de Calais.

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=2565>

1^{er} décembre 2011

Martigny-lès-Gerbonvaux (Vosges)

Le mois dernier dans cette rubrique nous évoquions ce terrain avec une carte annotée par notre collègue Jean-Valery Masset. Alain Graton nous transmet ce mois ci deux photos de la maison des pilotes en 39/40 et en 2006.



© SHD



© Mairie de Tranqueville-Graux

2 décembre 2011

Inventaire des aérodromes et terrains disparus pour la Belgique

Début d'une collaboration avec Daniel Brackx, Yves Duwelz, André Bar et Jean-Louis Roba. Le but sera de présenter, un peu à l'identique de notre Atlas pour la France, un inventaire des terrains d'aviation en Belgique. Cet Atlas sera mis en ligne dès que possible sur notre site Internet.

3 décembre 2011

Cérémonie en l'honneur de MERMOZ

Mairie de NEUILLY SUR SEINE en présence de Mr Jean-Christophe FROMENTIN Maire, de l'ANORAA 92 et de Daniel Flahaut, représentant notre association.



© Daniel Flahaut

Sur la photo de gauche à droite :

Commandant Ribatto, Lieutenant-Colonel Lataste, M. Ribes, D. Flahaut, Général Lacroix de Vaubois, M. Fromentin Maire, le Président de l'APNA.

4 décembre 2011

Mise à jour du site Internet

Concerne la liste des aérodromes du département de l'Aisne. 191 recensés avec autant de fiches terrains qui seront développées en fonction des contributions de nos membres ou de nos visiteurs.

RENOUVELATION	CODE TYPE
Ary Ousel	Ancien aérodrome
Ambriel	Ancien aérodrome
Amfioxaine - Ramicourt	Projet
Arcy Sainte-Restime Nord Est	Ancien aérodrome
Arcy Sainte-Restime Sud Est - Fouchy	Ancien aérodrome
Artemps	Ancien aérodrome
Assis sur Serre	Ancien aérodrome
Aubigny - Villers-Saint-Christophe	Ancien aérodrome
Aubremencourt	Ancien aérodrome
Autreville	Ancien aérodrome

Voir la page :

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=510>

5 décembre 2001

Journée de travail sur site par nos deux membres Jean Philippe Ferand et Etienne Pacuska. L'étude des bâtiments permettra une numérisation.



© Jean Philippe Ferand

7 décembre 2011

Retour sur Pau

Le mois dernier nous avons publié dans ce magazine un article sur les terrains annexes du centre d'aviation militaire de Pau. En complément de cet article, envoi par Jean-Luc Claessens d'une photo aérienne d'époque.



Hangar Wright - Lande du Pont Long - 80HP Blériot

© Pyperpote

8 décembre 2011

RDV avec Mme Dandrieux

Rencontre organisée par Jean-Luc Charles (membre 2A) et Monsieur Pigaglio des Archives Départementales du Nord afin de découvrir la collection de photos de son époux Jacques Dandrieux.

Nombreuses photos de l'histoire aéronautique régionale.

9 décembre 2011

L'aéronautique et Marseille

Un montage de l'association Mémoire de l'Hydraviation. Disponible pour nos membres, contacter Henri Conan.



L'aéronautique et Marseille

16 décembre 2011

Histoire des débuts de l'aviation autour de l'Etang de Berre et de Marseille

C'est un mélange de "faucheurs de marguerites et de faucheurs de zostères", mais aussi de lieux, d'influence, de concurrence, etc.

Il y a 3 diaporamas, ils sont très longs mais prenez le temps et vous découvrirez l'histoire de cette folle époque tellement attachante avec ses aspects aventures, innovations et "balbutiements".

Merci à Henri Conan (membre 2A ainsi que son association Mémoire de l'Hydraviation) qui nous offre gracieusement des centaines d'heures de recherches diverses et variées.

Ces 3 diaporamas sont la base de sa conférence qui vient d'effectuer le tour de France avec un succès énorme.

http://infos.etangdeberre.free.fr/histoire/Henri_Conan/Le_s-debuts-de-l-Aviation-en-Provence1-de-Henri-CONAN.pdf

http://infos.etangdeberre.free.fr/histoire/Henri_Conan/Le_s-debuts-de-l-Aviation-en-Provence2-de-Henri-CONAN.pdf

http://infos.etangdeberre.free.fr/histoire/Henri_Conan/Le_s-debuts-de-l-Aviation-en-Provence3-de-Henri-CONAN.pdf

16 décembre 2011

Photos de Metz dans les années 30

Disponible à la consultation sur notre compte Flickr.



© Coll Jean-Louis Roba

17 décembre 2011

Montage film d'archives 1916

Une réalisation de Frédéric Roland (membre 2A)

http://www.youtube.com/watch?v=DbTi7KIVBPI&feature=player_embedded

18 décembre 2011

Château-Bougon-Nantes

Parmi le reportage photo réalisé par Henri Wicquart (membre 2A) lors du meeting de juin 2005, nous vous proposons cette photo montrant une partie du double hangar et de l'ancienne tour de contrôle.



© Coll. Henri Wicquart

16 décembre 2011

Images de Bondues-Marcq-LFQO en 1965

Contribution de Michel Feret via Jean-Luc Charles.
Morane Saulnier Ms502 devant les hangars.



Collection : Michel Feret

© Coll. Michel Feret

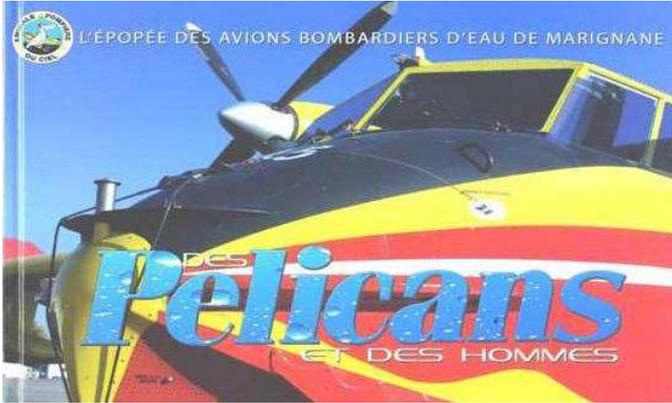


Collection : Michel Feret

© Coll. Michel Feret

DVD / Livres / Revues

L'épopée des bombardiers d'eau de Marignane

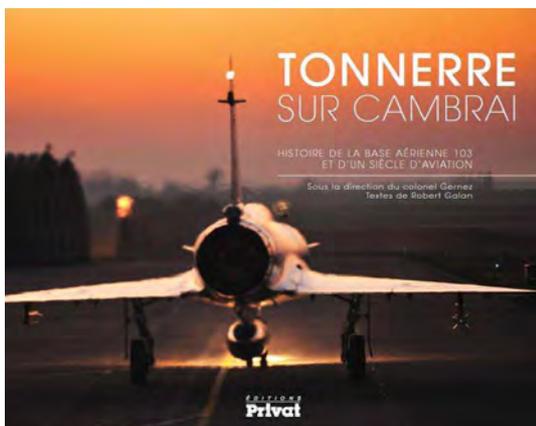


Livre édité par l'Amicale des Pompiers du Ciel de Marignane. Historique de la Base d'avions bombardiers d'eau

Rendez-vous en bas de page "Boutique" sur <http://www.pilotesdufeu.com/pompiersduciel/>

TONNERRE SUR CAMBRAI

**Histoire de la Base aérienne 103
et d'un siècle d'aviation**

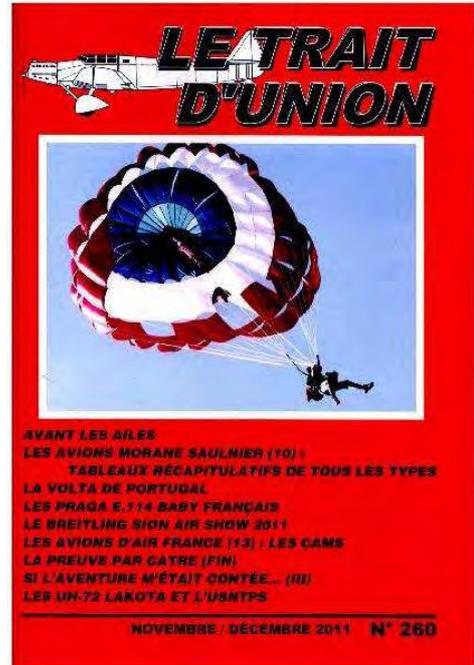


Format 30x24, 144 pages. Parution récente. Commande possible BA103, 59341 CAMBRAI AIR au prix de 32euros ou Eric Cartigny eric.cartigny@hotmail.fr

Le Trait d'Union

n°260

Novembre / décembre 2011



Publication de l'association Branche Française d'Air Britain (BFAB), membre 2A.

Envoi possible après abonnement. Contacter notre représentant BFAB, Pierre Labaudinière : lc3@hotmail.fr



Liens web à consulter

- Meeting aérien à Tournai (Belgique) en Septembre 1909.

<http://tournair.pfiquet.be>

- mise à jour site Internet meetings aériens historiques. Le programme de la 11ème fête internationale des ailes de l'aéro-club d'Auvergne à Clermont-Ferrand, les 8, 9 et 10 juillet 1932 :

<http://meetingaeriens.blog4ever.com/blog/photos-cat-98014-1948665496-derniere-entree-07-12-2011-clermont-ferrand-juil.html>

- Les barrières d'arrêt. Montage film d'archive de Frédéric Rolland :

http://www.youtube.com/watch?v=X9g_F4CPPZg

- Association aéronautique Italienne. Voir leur magazine :

http://www.assoaeronautica.it/la_rivista.html

- Les "Tableaux de bord" du SLHADA (Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation et de Documentation Aéronautique) du n°1 au n°24.

<http://www.slhada.fr/TDB.htm>

- Un site à découvrir ... avec une promotion de nos livres !

<http://www.simelas.com>

- Site Internet sur les Groupes Lourds Guyenne et Tunisie

<http://halifax346et347.canalblog.com/archives/2011/12/2/23025327.html>

- Des avions, encore et toujours ...

<http://www.aviastar.org/index2.html>

- base documentaire du Service Technique de l'Aviation Civile.

<http://www2.stba.aviation-civile.gouv.fr/aconnect.htm>

Adhésions récentes

Quatre nouveaux membres inscrits en fin d'année 2011 :

- Jean-Pierre DUBOIS, co-fondateur de la Branche Française d'Air Britain, membre de l'ARDHAN et spécialiste de l'aéronautique navale. Habite la région de Nice.
- Joël DENOEUDE, instructeur et animateur de l'aéroclub de Boulogne (dept 62), pilote de Boeing 737.
- Frédéric ROLLAND, spécialiste du film d'archive.
- Daniel LEYGNAT, informaticien, pilote, spécialiste de la modélisation pour simulateur de vol, se consacrera à la région Ile de France, Normandie et Centre.

Agenda

Rencontres 2A

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

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

Région Nord :

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

Prochaine réunion le 16 février 2012

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, 10ème Métro gare de l'est.

Prochaine réunion le 12 janvier 2012

L'exposition « **l'hydraviation a cent ans** » sera exposée au lycée Mendès France à Vitrolles (13) de janvier 2012 (date de début à préciser en fonction de la logistique de transfert de l'expo à fin mars 2012.

16 septembre 2012

Meeting aérien de Lens-Benifontaine
Meeting aérien de Coulommiers

Témoignage

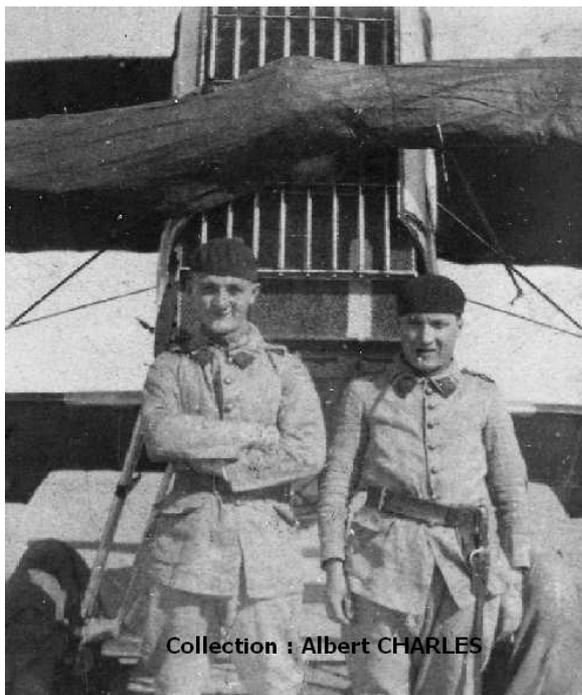
Aérodrome de RAKA (RAKKA / AL RAQQA) en Syrie

Jean-Luc CHARLES, membre 2A

Nos discussions associatives gravitent autour des aérodromes, de leurs infrastructures, des hommes et des machines qui y sont hébergés. C'est après avoir eu une discussion autour du Bréguet XIV que j'ai ressorti 3 petites photos bien usées par le temps que mon père m'avait léguées précieusement.

Elles datent de 1927 et ont été prises en Syrie à RAKA, du temps de son service militaire. Certains me diront que ce n'est pas RAKA mais RAYAK. En effet pour tous ceux qui connaissent un peu l'histoire du Proche-Orient, seul le nom de l'aérodrome de RAYAK est gravé dans les mémoires aéronautiques.

Et bien non RAKA est bien en plein désert, sur le bord de l'Euphrate et il n'y avait pratiquement rien autour. « Le bled » était le terme consacré que mon père utilisait. Les 2 premières photos ont été prises devant un Breguet XIV sanitaire.



*Mon père, Albert CHARLES,
est à gauche de la photo ci-contre.
Je suis étonné que l'hélice du Br. XIV soit protégée
et pas le radiateur.*

Collection : Albert CHARLES

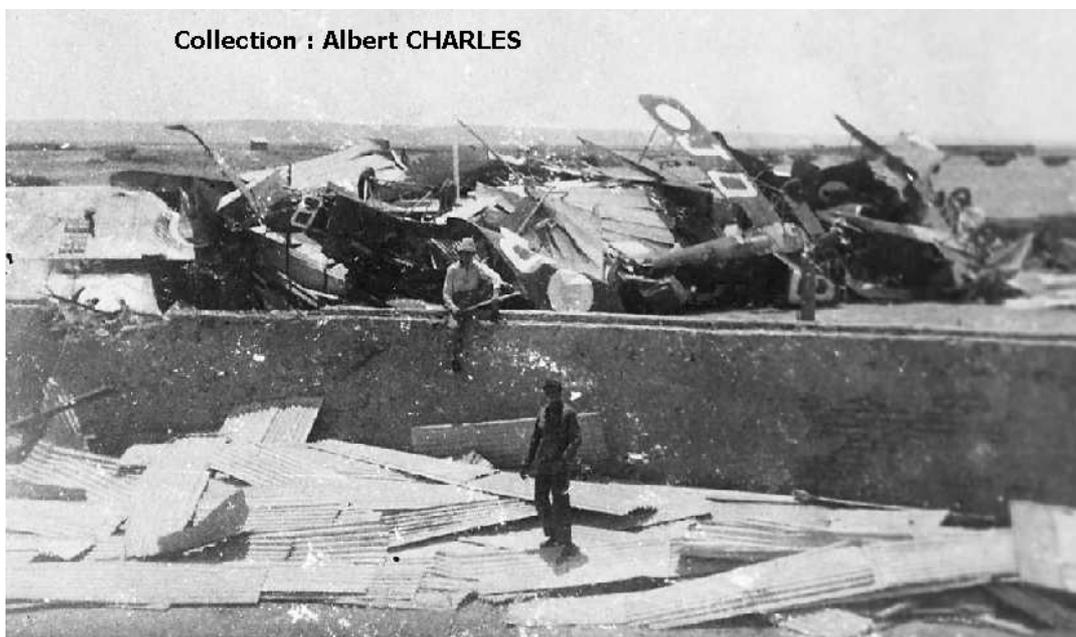
Collection : Albert CHARLES



La seconde photo même si elle est bien élimée nous fait deviner un numéro de série voisin de 61 ou 81. Etonnant comme numéro de série !

A noter que la transformation en Br. XIV sanitaire a permis d'utiliser tout l'espace intérieur pour le ou les blessés avec même des vitrages latéraux.

Quant à la 3ème photo elle représente cette base de RAKA après une tempête de sable. Tout est sans dessus-dessous, avions et hangars, ... tel était mon commentaire à la base.



Au fur et à mesure des réponses des membres de 2A qui ont côtoyé ces contrées difficiles on constate :
1- que ce n'est pas une tempête de sable qui a causé ce déluge mais un véritable ouragan,
2- que d'après le Bulletin de la Navigation aérienne cet aérodrome ne comportait pas de hangar,
3- que ce n'est pas RAKA mais RAKKA, avec 2k et qu'actuellement ce coin de désert se nomme AL-RAQUA avec une population avoisinant les 250.000 personnes.

Alors se pose la question, à quoi ressemblent donc ces structures curieuses et rectilignes ? En fait tous les avions sont donc écrasés contre une sorte de mur. La réponse est apportée par l'extrait de photo ci-dessous :

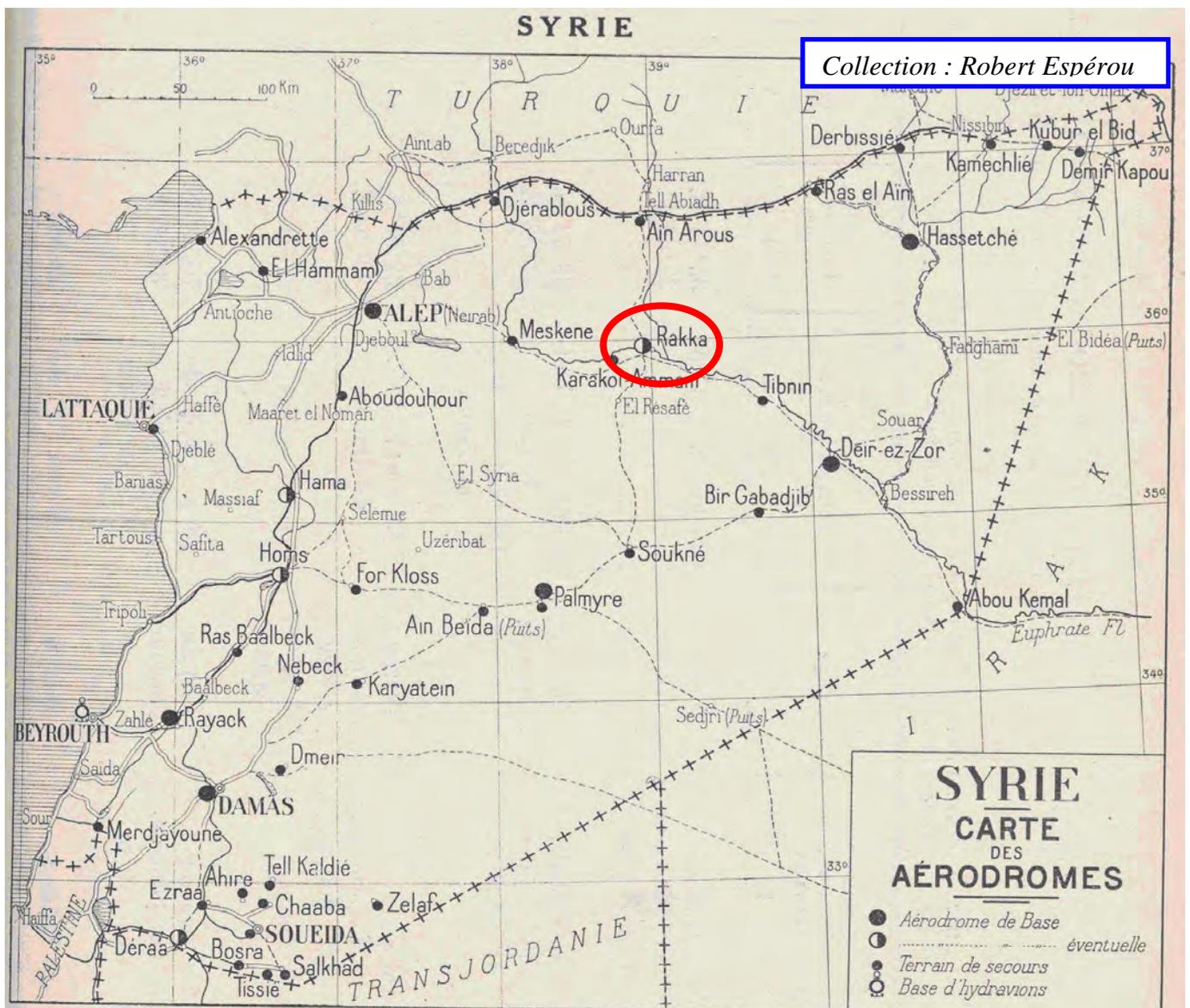


La construction ressemble à une alvéole du désert du même type que celle d'Adrar (sud algérien)

Parmi ces autres souvenirs je me souviens de la chasse à la gazelle et un autre grand souvenir : *Au moment du retour vers la métropole les "bidasses" avaient droit à un baptême "en avion". Mon père passe son tour du fait qu'il n'était pas trop chaud pour monter dans ces engins. Son copain prend sa place et l'avion s'écrase en tuant pilote et passager.*

Il a peut-être fait son service militaire dans l'aviation ou pour l'aviation mais suite à cela il n'est jamais monté en avion de sa vie.

Passons aux choses qui nous intéressent en premier lieu : « *d'après le Bulletin de la Navigation aérienne d'août 1934, Rakka est un aérodroeme de Base éventuelle à 128 km N-O de Deir-el-Zor et à 180 km N d'Alep, par 35°36' N. et 39°00' E. (voir carte). Il y avait essence, hu ile et eau, mais pas de hangar !* »



Pour clôturer ce témoignage voici quelques sites à visiter pour ceux qui s'intéressent à l'Archéologie Aérienne et particulièrement à cette espace assez désertique qu'est la Syrie.

**"Une aventure archéologique,
Antoine POIDEBARD, photographe et aviateur"**

relatant la vie du R.P. jésuite Antoine POIDEBARD, pionnier et fondateur de l'archéologie aérienne, un "must have" dans une bibliothèque pour tout amateur d'histoire de l'aviation, de photographie aérienne, d'archéologie, ou de cette région de la planète ou de cette période.

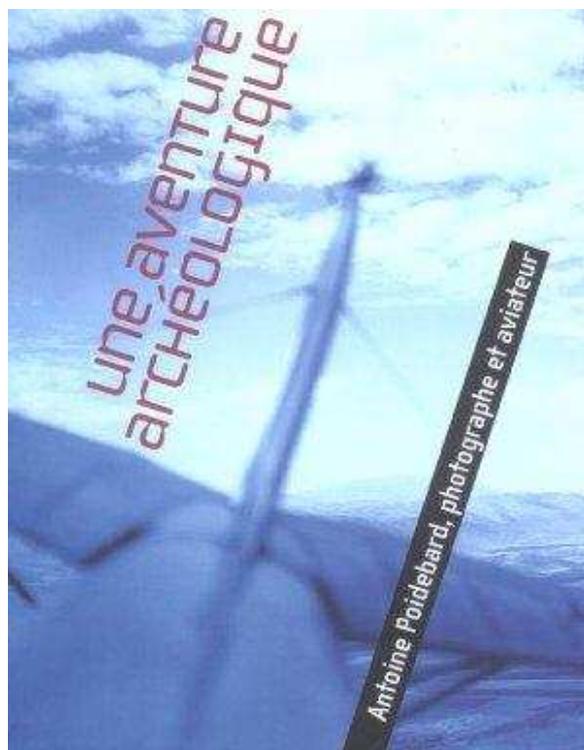
Avec le concours technique du 39^{ème} RAO, il photographia, notamment, le désert de Syrie, à la recherche des vestiges du limes romain, en 1926-1928. Il mit au point certaines techniques d'interprétations des photos de vestiges dans le désert (ombres, vue rasante, etc). Un beau livre, richement illustré et très documenté.

Dans cet ouvrage on trouve :

« A partir du 01/10/1923, création du 39^{ème} RAO, l'Aéronautique du Levant, est organisée autour de 8 escadrilles de Breguet XIV réparties en 4 groupes :
1 : Rayack (Liban), 2 : Alep (Syrie), 3 : territoires de l'Euphrate à Deir-Ez-zor et Rakka (Syrie), 4 : Damas (Syrie).
à partir du 2^{ème} trimestre 1931 : Potez 25 TOE.

4 pages sur les fouilles archéologiques du vieux-Raqqa, avec assemblage photographique avant redressement du vieux-Raqqa, des références d'archives, et en plus page 107 une vue aérienne oblique de la base de Palmyre, et une au sol de Rayack.

<http://www.chapitre.com/CHAPITRE/fr/BOOK/denise-fabrice-nordighian-levon/une-aventure-archeologique-antoine-poidebard-photographe-et-aviateur,1484896.aspx> »



<http://www.usj.edu.lb/poidebard/>

Antoine POIDEBARD

Un autre commentaire bien intéressant et instructif sur Antoine POIDEBARD :
« En France il n'est connu que des archéologues comme le père de l'archéologie aérienne. Il est littéralement vénéré au Moyen-Orient car il a cartographié la Palestine. Il y a quelques années, j'avais eu quelques échanges avec Levon NORDIGUIAN, le professeur qui garde jalousement la précieuse photothèque aérienne.

Histoire passionnante, s'il en est. J'ai des ouvrages sur lui, en français dont celui-ci qui est remarquable <http://www.usj.edu.lb/poidebard/livr.htm>

Et deux photos originales d'époque, un Breguet XIV en vol et une photo verticale de Palmyre.

Autre site à visiter celui de l'Université Saint-Joseph de Beyrouth qui gardienne bien précieusement la mémoire d'Antoine POIDEBARD.

<http://www.usj.edu.lb/poidebard/> »

Commentaire sur ce livre : Vous le trouverez encore en librairie, ne le ratez pas c'est superbe.

Merci à Matthieu, François, Robert et Jean-Michel.

Mémoire d'aérodrome

Nouvelle rubrique animée par Pierre Pécastaingts de Aérostèles

La Montagne Noire

De nombreux aérodromes comptent sur leur emprise des éléments commémoratifs liés à des personnes ou des fait en rapport avec le terrain. A La Montagne Noire, haut-lieu du vol à voile situé à la limite de l'Aude et de la Haute-Garonne, un petit monument évoque assez logiquement deux personnalités liées à cette activité.

Le texte initialement gravé et peint en rouge à même la pierre n'indiquait pas les noms. Il a été recouvert d'une plaque en métal plus explicite.



Jean THOMAS (1907-1992) titulaire du brevet de planeur n° 44, y effectue un premier vol le 6 juin 1932. Il présida jusqu'en 1942 le centre régional, puis national, de vol à voile qui y fut implanté.

<http://www.aerosteles.net/fiche.php?code=montnoire-thomas>

Eric NESSLER (1898-1976) pionnier français du vol à voile, pilote militaire pendant la première guerre mondiale. Il y établit un record mondial de durée le 20 juin 1942, tenant l'air pendant 38 heures 42 minutes. Il s'ajoute à ses 23 records nationaux.

<http://www.aerosteles.net/fiche.php?code=montnoire-ancienne>

D'aspect moins beaucoup moins solennel, de nombreuses plaques plus ou moins humoristiques recouvrent les murs de l'ancienne cantine du centre, témoignant de l'intense activité qui y régnait.



En quittant l'aérodrome en direction de St-Ferréol, une croix en retrait de la route évoque l'accident du Wassmer 30 Bijave n°51 F-CCNA le 4 mai 1964 qui coûta la vie à Edwige BONIS-CHARANCLE et René-Louis SEGUI.

Identification photos

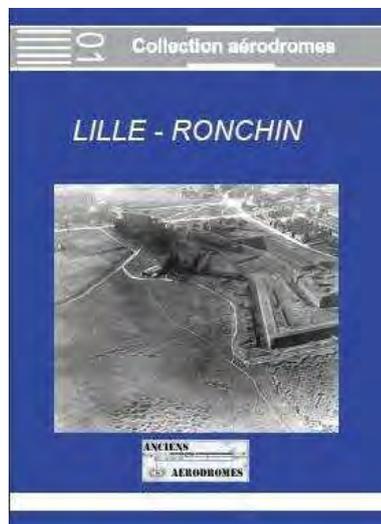
Nous recevons fréquemment des photos qui nécessitent une identification. Si notre réseau de connaisseurs réussi parfois à mettre un nom sur un lieu ou reconnaître des pilotes, certains documents restent dans notre fichier avec la mention "à identifier". Dans l'attente d'un éventuel classement nous vous proposons ce mois ci la carte postale suivante.

Un lieu d'identification ?



Envoi de la part de Francis Bedei (membre 2A)

Nos publications



ISBN n°978-2-919572-00-7

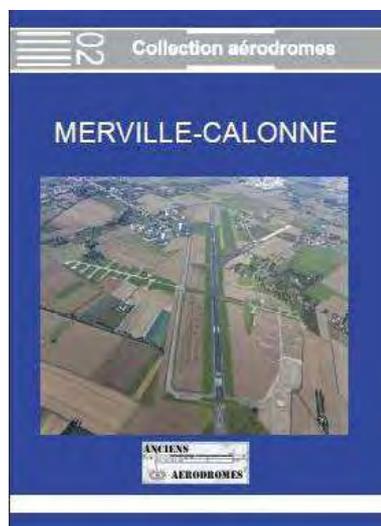
Notre première publication qui vous fera découvrir cet aérodrome aujourd'hui disparu.

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

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

Commande possible sur notre site
<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=458>

ou par courrier adressé au siège social.



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**)

Commande possible sur notre site
<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=1836>

ou par courrier adressé au siège social.

© Editions Anciens Aérodromes



Adhérer

Anciens Aérodrome est une association régie par la loi de 1901. Chaque année, lors de notre assemblée générale nous fixons le montant d'une cotisation qui doit nous permettre de disposer d'une réserve financière pour amorcer des projets et couvrir nos frais de fonctionnement. Des demandes de subventions sont ensuite déposées auprès d'organismes publics et privées afin de financer la mise en oeuvre d'actions dans le cadre de nos statuts.

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

Notre thématique de recherche concerne les aérodromes de la période des pionniers jusqu'à nos jours. Nous nous intéressons aussi à l'histoire aéronautique, les hommes, les avions et les matériels mais uniquement en relation avec les lieux.

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

Le montant de la cotisation pour l'exercice 2011-2012 reste fixé à **20euro** depuis notre création. Possibilité de régler par chèque bancaire par virement bancaire ou directement sur notre compte Paypal.

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

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

Voir également la page de présentation sur notre site :

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

Et le formulaire de contact :

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

Rédaction

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

Comité de rédaction : Laurent Bailleul, François Paquet, Alain Graton, Jean-Valéry Masset, Jean-Claude Carpentier.

Version anglaise : Robert Copson

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

Comité de rédaction 2A – janvier 2012

Hier et Aujourd'hui



L'aérodrome de NICE-CALIFORNIE tel qu'il était en 1929 avec au fond le hangar de la Compagnie Aérienne Française. On reconnaît cet endroit aujourd'hui dans la partie Est de l'aéroport de NICE-CÔTE D'AZUR
Photo : IGN Photothèque Nationale et image Google Earth

