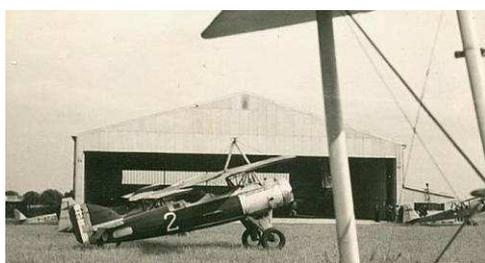


## ***Association " Anciens Aérodromes "*** **2A**

Site Eolys- Aérodrome de Merville-Calonne LFQT  
Rue de l'Épinette, 62136 LESTREM-France



# *Lettre de liaison*

**n° 018 – mai 2011**

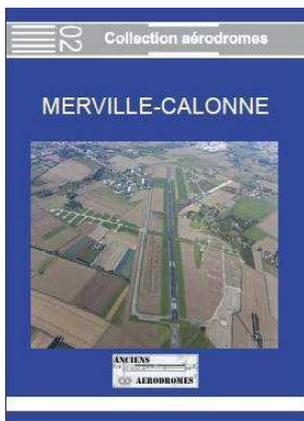
**\*\*\***

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

Forum (réservé aux membres) : <http://www.anciens-aerodromes.org/forum/index.php>

## Edito

Ce mois de mai s'ouvre sur une intense activité. Nous aurons les 21 et 22 mai la présentation au public de notre deuxième volume de la collection Aérodromes qui sera dédié à l'histoire de Merville-Calonne.



Cette réalisation a été possible grâce à la participation de plusieurs d'entre vous inscrivant toujours un peu plus l'action de notre association dans la mise en valeur du patrimoine historique. Ce n°2 sera suivi prochainement d'un nouvel ouvrage consacré comme prévu à l'histoire de l'aérodrome d'Habsheim situé près de Mulhouse, déplaçant ainsi notre centre d'intérêt vers d'autres régions de notre hexagone.

La seconde action importante de ce mois de mai sera l'exposition des 21 et 22 organisée dans les locaux de notre siège social. Une présentation détaillée de l'histoire de Merville-Calonne qui, à l'inverse de nos précédentes expositions, restera à disposition du public sous la forme d'une salle "mémoire". Une fois encore, un grand merci à ceux qui se sont investis dans cette action.

Merci également aux membres qui ont poursuivi la mise à jour des dossiers en cours comme notre rencontre avec les responsables aux Archives du Monde du Travail à Roubaix, un nouveau "gisement" très important.

Vous trouverez ci-dessous notre Lettre de Liaison n°18 qui contient de nouvelles rubriques comme le Musée du mois et une galerie photos. Cette rubrique nous permet de vous faire partager de notre fonds.

Bonne lecture et au plaisir de vous rencontrer les 21 et 22 mai prochains à Merville.

**Laurent Bailleul**

## Sommaire

Edito	page 1
Nouvelles adhésions	page 1
Rapport d'activité	page 1
L'aérodrome du mois	page 5
DVD/Livres	page 9
Le musée du mois	page 9
Liens web à consulter / Revues	page 10
Des terrains, des avions, des hommes	page 11
Agenda	page 13

## Nouvelles adhésions

**Association ARAOMPA** (Association de Revalorisation du premier Aérodrome Organisé au Monde de Port-Aviation).

<http://www.port-aviation.com>

Nous adhérons également à cette association.

**Association Les Ailes Anciennes -**

**Le Bourget**

Nous adhérons également à cette association.

## Rapport d'activités pour avril 2011

**1<sup>er</sup> avril 2011**

**Un projet de meeting en 2012 sur la base de Florennes pour ses 70 ans.**



Notre collègue Nicolas Grebert a déjà noté l'événement dans son agenda. Notre contact : Nicolas Clinaz, S/Offr spécialiste CBRN au 2eWing tactique de Florennes.

3 avril 2011

**Construction du hangar d'Ambérieu**



Hangar officiellement Centrale 1 mais surnommé le "hérisson" à Ambérieu en 1940.

Document photographique adressé par Pierre Lussignol du SLHADA (Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation et de Documentation Aéronautique).

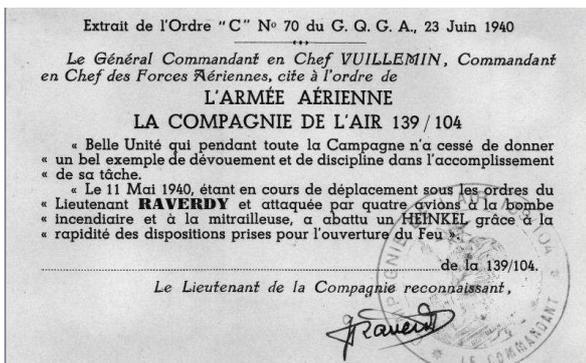
6 avril 2011

**L'étude sur le GAO 501 se poursuit**

Unité de l'Armée de l'Air basée un temps sur l'aérodrome de Lille-Lesquin. Contact pris avec les fils du Lieutenant Raverdy pour notre confrère Jean Luc Charles. Réception de la citation.



"Collection : ONERA-Centre de Lille / De Lesquen - DR" (De Lesquen du nom du général)



8-10 avril 2011

**Kermesse aéronautique Amiens-Glisy**



14 avril 2011

**Inventaire en cours Saint André de l'Eure**

Information de Cédric Lemonnier : « J'ai commencé la visite de l'aérodrome de Saint-André-de-l'Eure, qui est plutôt bien conservé puisque j'y ai découvert quatre baraquements en excellent état. Par contre le dépôt de munitions fait de grandes alvéoles en brique à semble-t-il été détruit en partie lors du départ de l'occupant. Il y a aussi une étrange piste bétonnée de 5 km formant une boucle et desservant une quinzaine d'alvéoles pour avions. Cette piste se trouve quand même à 6 km des pistes d'envol et a aussi la particularité de posséder, gravées dans le béton, deux grandes croix gammées datées de 1944 ».

14 avril 2011

**Des nouvelles du Gifas**

1- Toulouse : la transformation du site de Montaudran s'ordonne autour de la piste historique. La transformation du site de Montaudran se poursuit. 1 500 logements s'élèveront autour de la piste historique qui sera conservée. D'une largeur de 33 mètres, elle accueillera cheminement piéton et transports en commun en site propre. Le projet comprend par ailleurs un espace de mémoire de l'Aéropostale ainsi qu'un campus de 40 hectares dédié à l'aéronautique et destiné à devenir, selon La Dépêche du Midi, "la vitrine internationale des compétences aéronautiques et spatiales" de Toulouse. Dessiné par l'urbaniste David Mangin, il accueillera à la fois campus universitaire, plateforme de recherche, quartiers résidentiels, bureaux et lieux de loisirs.

11 mars 11 - La Dépêche du Midi

2- Base aéronavale de Nîmes-Garons : Gérard Longuet signe le plan de redynamisation.

En visite sur la base aéronavale de Nîmes-Garons, Gérard Longuet, ministre de la Défense, a signé un "plan local de redynamisation du bassin d'emploi". D'un montant total de 13 millions d'euros, ce plan est abondé à hauteur de 4,45 millions par l'Etat pour compenser le départ de 703 personnels civils et militaires vers la base de Lann-Bihoué (Morbihan). Cette somme doit permettre de financer, notamment, ou l'implantation d'entreprises créatrices, ou encore l'aide à l'achat d'un simulateur de vol pour l'Esma, une école privée de pilotage. Concernant la réforme de la carte militaire, l'Etat compte investir 320 millions d'euros d'ici 2014 pour pallier le départ de l'armée, sous la forme d'implantations d'usines, d'entreprises ou de logements.

11 avril 11 - Le Figaro

**15 avril 2011**

**Site Internet sur les bases aériennes de 1940**

Bleville (76) et Dadonville (45).

Nombreux détails historiques, très complet.

Voir le site suivant :

<http://jean.philippe.boillet.perso.sfr.fr/histloc1/hl11.html>

Information transmise par Gilles Heller, membre 2A.

**15 avril 2011**

***Découverte de photos de la présence US à Merville-Calonne***

Fonds photographiques de l'association " Les Amis du Vieux Merville". De nombreuses photos seront présentées dans notre n° 2 de la Collection Aérodromes ainsi que sur les panneaux d'exposition du 21-22 mai.



P-51D "Mustang"



B-24 Liberator

Témoignages de la présence du 5th SAD sur Merville en 1944. Nous avons également des adresses d'une association de vétérans aux Etats Unis, le contact est établi, nous y reviendrons prochainement avec l'espoir d'obtenir de nouveaux témoignages.

**17 avril 2011**

***Photo d'un hangar double tonneau à Nantes***



© Guilhem Labeuw, membre 2A

Nous poursuivons ainsi la collecte de photos en vue d'un inventaire de ce qui subsiste encore ici et là. Nos études en centres d'Archives nous permettront d'élaborer prochainement des fiches techniques.

**17 avril 2011**  
**Identification lieu**



Collection : ONERA-Centre de Lille / R. Lami - DR

*Collection Onera Centre de Lille, via JL Charles*

Breguet 693 photographié en 1940, probablement à Istres Sud ou La Salanque situés à côté de Perpignan au bord de l'étang de Rivesaltes. A suivre ...

Cette photo transmise par Jean-luc Charles est extraite d'un fonds Onera centre de Lille sous le nom de René Lamy. Une très belle collection d'appareils de notre Armée de l'Air en 1939-1940.



Collection : ONERA-Centre de Lille / R. Lami - DR

*Encore un terrain inconnu !*

**26 avril 2011**  
**Une publicité, une pièce de collection**

Transmise par Henri Conan sur les hangars Bessonneau.

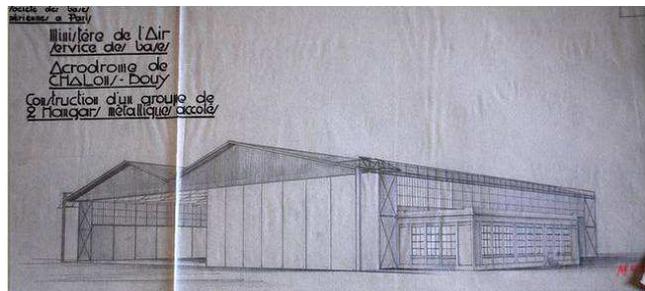


**27 avril 2011**  
**Rencontre aux ANMT**

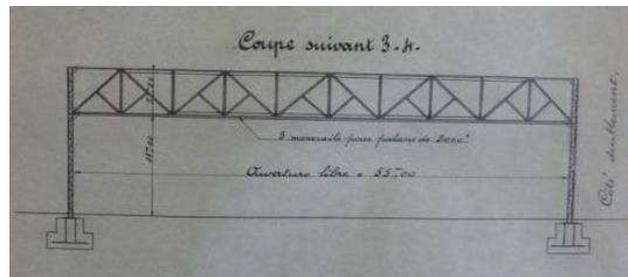
Archives Nationales du Monde du travail se situant à Roubaix.



Rencontre avec la responsable et quelques uns de nos membres. Henri Lunardelli, Jean-Luc Charles, Guilhem Labeeuw et François Paquet. Présence également de l'adj. Ferlin de la BA 117 missionné par sa hiérarchie pour nous accompagner. Ce centre d'archives contient de nombreux documents sur les éléments d'infrastructures de nos terrains d'aviation civils et militaires.



*Deux exemples de plans*



L'aérodrome du mois

## Aérodrome privé d'ARRAS-DUISANS

La préfecture du Pas-de-Calais n'a jamais connu une grande activité aéronautique. La proximité de l'aérodrome de la Brayelle à Douai dès 1909 y est certainement pour beaucoup. A une vingtaine de kilomètres à vol d'aéroplane, Douai était en effet l'un des plus importants aérodromes civils et militaires de France avant 1914.

### Les Pionniers

C'est pourtant un pilote basé à Douai qui fera entrer Arras dans l'ère aéronautique.

Le 10 juillet 1909, Louis Blériot envisage de réaliser le trajet Douai-Arras. La météo n'est pas vraiment favorable et le projet est reporté au 16, mais ce jour là, c'est toujours un vent violent et une pluie continue qui sévissent sur la région. Blériot « déménage » à Etampes d'où il effectue le trajet Etampes-Orléans.

Le 19 juillet, il s'inscrit officiellement pour la tentative de traversée de la Manche, on connaît la suite (cf. la lettre de liaison de décembre : <http://www.anciens-aerodromes.org/bo/?p=847> ).

C'est ce même 19 juillet que le pilote Louis Paulhan choisit pour tenter à son tour le parcours Douai-Arras. Il a quatre jours auparavant battu le record de distance en biplan au-dessous de la Brayelle en parcourant 48 kilomètres 178 en 1 h 7' 19 ".



Louis Paulhan

A 5h30 du matin, à bord de son biplan Voisin baptisé « Octavie III », il décolle de la Brayelle, effectue le tour de piste réglementaire et prend la direction d'Arras. Un kilomètre plus loin, il fait un atterrissage d'urgence dans un champ de luzerne à cause d'un problème de carburation et d'un épais brouillard. Il redécolle vers 6 heures, stabilise sa hauteur à une cinquantaine de mètres d'altitude et « fonce » vers Arras malgré un vent contraire de 20 km/h. A l'approche d'Arras, Paulhan prend comme point de repère les cheminées de la stéarinerie de Saint-Nicolas (faubourg Nord d'Arras)



et atterrit à 6h 38 dans un champ de betteraves au lieu-dit « les vingt-deux » (à 1 km au S-O de l'actuel aérodrome de Roclincourt) où l'attendaient les chronométreurs officiels.

Le trajet de 26 kilomètres fut effectué en 27 mn.





*Biplan Voisin « Octavie III » de Louis Paulhan*

Le retour fut moins glorieux. Après les félicitations des édiles locaux, Paulhan décolle à 7h50, effectue un virage au-dessus d'Arras, et repart vers le N-E en direction de Douai. Mais trois kilomètres plus loin, le brouillard refait son apparition et une rafale de vent le plaque au sol, sur la commune de Saint-Laurent-Blangy, au lieu-dit « les Chemin-Croisés ». Le Voisin endommagé, le retour se fit en automobile !

### Circuit européen 1910

L'avant-dernière étape du circuit européen quitte Douai le 15 août 1910 pour rejoindre Amiens. L'occasion rêvée pour une foule d'arrageois de voir passer les concurrents au-dessus de leurs têtes. Les artésiens se massent dès quatre heures du matin le long des routes de Cambrai à l'Est et Bapaume au Sud. Vers 6h30 un aéroplane apparaît dans le ciel au dessus de Tilloy-lès-Mofflaines mais se retrouve plaqué au sol par une rafale de vent. Une partie de la foule présente se dirige vers Fampoux (9 km à l'Est d'Arras) sur le lieu de « l'atterrissage » pour constater que ce n'est pas un concurrent célèbre du circuit qui est victime de l'accident, mais un aviateur amateur, M. Noël, qui suit la course « de l'intérieur ». Celui-ci annonce que les concurrents ont pris la direction de Cambrai et ne passeront pas dans l'Artois ! Déçus, les habitants rentrent chez eux. Quant à l'aviateur Noël, dont l'avion a son hélice brisée, il démontera l'appareil et le remorquera vers Amiens avec l'automobile conduite par sa femme qui suivait.

Le lendemain 16 août, c'est le lieutenant Rémy qui atterrit dans l'arrageois au lieu-dit « ma Campagne » (lieu que je n'ai pas encore réussi à localiser précisément !) à bord de son biplan Farman. Ce militaire du 4<sup>ème</sup> Génie terminait la 3<sup>ème</sup> étape d'une boucle de plus de 500 kilomètres en sept étapes au départ de Mourmelon-le-Grand,

passant par la Marne, l'Aisne (Vendeuil), le Nord (Douai), le Pas-de-Calais (Arras), la Somme (Airaines et Amiens) et retour par l'Aisne (Berry-au-Bac).



*Le lieutenant Rémy sur biplan H. Farman prêt à repartir d'Arras devant une foule importante*

### 1911 : création de l'aérodrome

On le voit, Arras a vécu les débuts de l'aviation par procuration, uniquement comme ville-étape, ne possédant pas à l'époque d'infrastructure permanente. Les grands événements se passaient à Douai, Lille-Ronchin, Calais-les Baraques ou encore Amiens.

Au cours de l'année 1911, la municipalité et l'armée décidèrent de transformer 11 ha d'une partie du champ de manœuvre Baudimont (actuel quartier des Blancs-Monts) en terrain d'atterrissage équipé. Situé à la périphérie Ouest de la ville, entre les remparts et le champ de course, les abords étaient dégagés, constitués en grande partie par des jardins ouvriers, la situation était idéale. La ville vota en mai 1911 une subvention de 3000 Fr. (env. 9200 euros) pour l'aménagement du terrain et la participation à l'achat d'un hangar. « L'Aviator Club artésien » vit le jour à cette période.

Dans la foulée, le comité des fêtes des quartiers de la cité d'Arras organise une fête aérienne le 15 août 1911 sur l'hippodrome voisin mieux à même d'accueillir un public nombreux.

C'est l'aviateur Marc Pourpe qui doit assurer les démonstrations, mais un fort vent de 27 à 32 m/s l'empêche d'évoluer (une rafale a d'ailleurs couché le hangar érigé pour l'occasion). Les 2000 spectateurs présents sont mécontents et, en fin d'après-midi, la gendarmerie doit faire évacuer le public qui attendait depuis cinq heures.

Le lendemain le vent est tombé et Marc Pourpe peut effectuer un vol.

Rapport du commissaire de police d'Arras le lendemain: « J'ai l'honneur d'informer M. le Préfet

que M. Pourpe, l'aviateur, a fait hier soir à 7h20' un vol de 7 minutes.

Il a quitté la pelouse du champ de courses d'Arras et il est venu atterrir au même point.

Douze cent personnes ont assisté aux prouesses de l'aviateur auquel de brillantes ovations ont été faites.

Aucun incident ou accident ne s'est produit ».

### 1<sup>ère</sup> Guerre Mondiale

Arras a été pendant toute la guerre sur la ligne de front. Aucun aérodrome n'a été aménagé aux abords immédiats.

### Entre deux guerres

L'activité aérienne arrageoise reprend au début des années 20 avec la création de la société de l'aérodrome d'Arras qui achète le terrain.

En juin 1923, le conseil municipal décide l'acquisition d'une parcelle de 3 ha 18 ca jouxtant la partie Est de l'aérodrome pour y construire une « gare aéronautique ». La vente se fera en janvier 1924.

La parcelle sera louée 1 Fr. par an à la société de l'aérodrome.



*L'aérodrome d'Arras-Duisans en 1947*

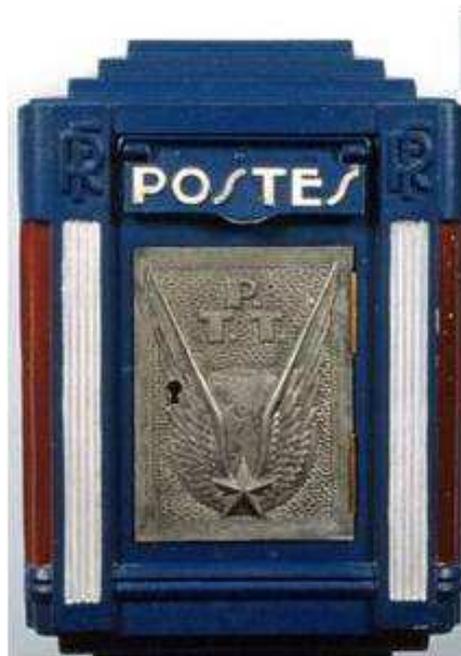
Le 26 mai 1929 est organisé un meeting aérien. Un second organisé par la société « Air Propagande » se déroulera le 31 juillet 1938.

### 1935 Air-Bleu passe par Arras

Le 10 juillet 1935, la compagnie postale Air-Bleu inaugure la ligne Le Bourget-Arras-Lille (Ronchin). La compagnie effectue un aller-retour quotidien sur Caudron « Simoun » pour acheminer le courrier surtaxé.

En février 1936 l'escale d'Arras est remplacée par celle de Cambrai.

Aucun incident n'est survenu sur la ligne pendant les sept mois d'exploitation.



*La boîte aux lettres spécifique pour le courrier surtaxé acheminé par air*

En 1937 une section d'aviation populaire est créée.

### 2<sup>ème</sup> Guerre Mondiale

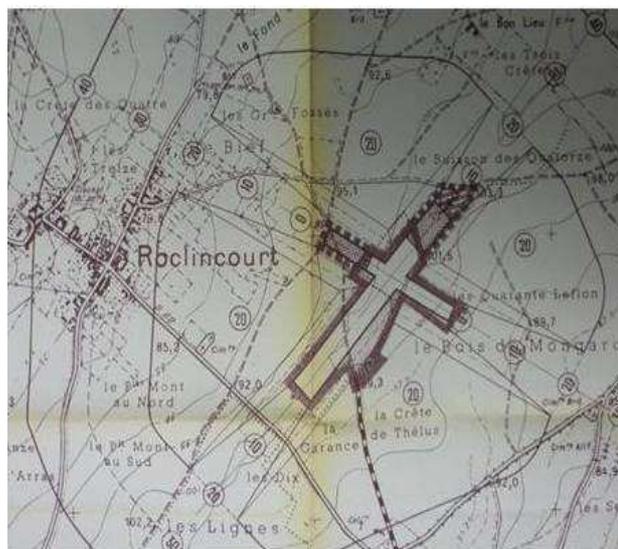
L'aérodrome d'Arras-Duisans (aussi appelé aérodrome des Hauts Blanc-Monts) n'a jamais connu d'affectation militaire spécifique pendant la « drôle de guerre ». Seuls quelques avions de liaison y transitent.

Les Allemands n'ont fait pas un usage différent, sauf à la fin de la guerre, où l'emprise du terrain s'étendra sur le champ de courses voisin pour permettre l'atterrissage d'avions plus performants et plus lourds que ceux pour lesquels il était destiné à l'origine.

A noter que pendant la Bataille d'Angleterre, les Allemands construiront un important aérodrome à Saint-Léger, à quelques kilomètres au Sud d'Arras, destiné à recevoir une escadrille de Dornier 17, mais c'est une autre histoire...



*Le village de Saint-Léger et la partie Nord de l'aérodrome construit par les Allemands*



*Plan de masse de l'avant-projet validé en 1955*

Le projet final ne comportera que la piste N-E / S-O et l'aérodrome ouvrira en 1957, annonçant la fermeture définitive de celui d'Arras en juillet 1957.



*Ce qui reste du Rollstrasse visible sur la photo précédente*

### **La fin de l'aérodrome de « centre ville »**

Après la guerre, grâce aux travaux effectués par l'aéro-club qui augmente la longueur de piste à 650 m, l'aérodrome reçoit en 1947 l'agrément pour les appareils lents et légers qui y sont basés.

En 1954, la société de l'aérodrome est mise en liquidation judiciaire et c'est la Chambre de Commerce d'Arras qui reprend la gestion de l'aérodrome après le rachat du terrain.

Mais la pression immobilière commence à se faire sentir comme un peu partout en France. Les villes ont besoin de place pour construire les logements susceptibles d'accueillir les familles du baby-boom. Arras n'échappe pas à la règle, et en 1955 le projet d'un nouvel aérodrome sur la commune voisine de Roclin court est dans les cartons.

L'avant-projet est validé en décembre 1955 par les diverses administrations.



*Aérodrome d'Arras-Roclin court aujourd'hui*



*Emplacement de l'aérodrome d'Arras-Duisans au cœur de la ville actuelle*

### François PAQUET (membre 2A)

#### Sources documentaires :

Archives municipales Arras  
Archives municipales Calais  
Archives départementales 62  
*Atlas historique des terrains d'aviation* édité par la mission mémoire de la DGAC  
Gallica.fr  
chezpeps.free.fr  
anselin.canalblog.com  
IGN Photothèque Nationale  
Geoportail.fr  
Google Earth

#### Liens web à consulter - Revues

- Lien de consultation

<http://collections.delcampe.fr/page/list/language,F.cat,10976,var,Autres-collections-Photographie-Photos-Originales-Aviation.html>

- Blog à visiter :

[passiondesavions.blogspot.com](http://passiondesavions.blogspot.com)

- Une association de recherche aéronautique :

<http://www.wingsofmemory.be/Eng.htm>

- CNISF : CONSEIL NATIONAL DES INGÉNIEURS ET DES SCIENTIFIQUES DE FRANCE

<http://www.cnisf.org/ECPG/Hangav.pdf>

- Site Internet sur les meetings aériens. Nombreuses affiches anciennes.

<http://meetingaeriens.blog4ever.com/blog/index-98014.html>

#### Le musée du mois

*Rubrique destinée à vous présenter un musée , contribution possible de chacun.*

### Musée de Bagotville

Créé en 1997 dans l'enceinte de la base aérienne de BAGOTVILLE, près de CHICOUTIMI (Québec), ce petit musée, très sympathique et accueillant, fonctionne de façon saisonnière, n'étant ouvert que pendant une douzaine de semaines par an.

D'accueil sympathique, il retrace essentiellement l'histoire de la base, à savoir 3 vocations principales :

- Défense aérienne du secteur Est Canada de 1942 à nos jours
- Entraînement des pilotes, de la même période à la fin de la Guerre Froide
- Recherche et sauvetage sur la Province du Québec



*Salle d'exposition*



UH1H



Piasecki H 21

Contribution de Jacques Calcine (membre 2A)

DVD / Livres

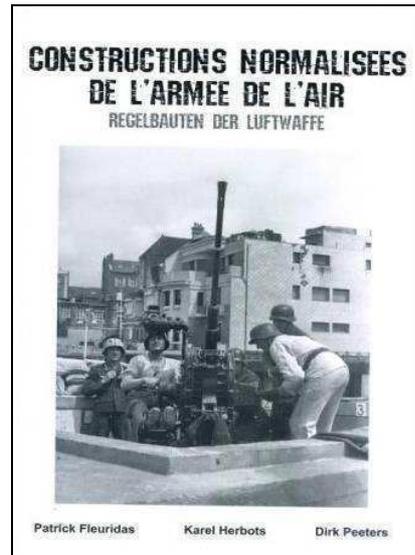
**CONSTRUCTIONS NORMALISEES  
DE L'ARMEE DE L'AIR  
Regelbauten der Luftwaffe**



CF 101 B Voodoo



CF 188 Hornet



Patrick Fleuridas – Karel Herbots – Dirk Peeters  
208 pages, 17euro.  
ISBN 978-2-7466-2662-1

Un excellent petit livre que nous devrions tous avoir dans notre "paquetage" lorsque nous partons sur nos visites de terrains. Un véritable catalogue des constructions Luftwaffe que nous retrouvons sur le Mur de l'Atlantique mais également sur les bases. Une centaine de plans, des profils, des photos ... Pour identifier les constructions, faire la différence entre un L13 et un L434 !!!

Des terrains, des avions et des hommes

Une nouvelle rubrique qui vous permettra de découvrir chaque mois un ensemble de photos sur nos thématiques de recherche. Cette rubrique est ouverte à tous, chacun peut y contribuer.

« ORLEANS-SARAN »

**Colonel Bernard BARBERON, un homme d'exception**



1944 : En mission en France le Commandant Bernard BARBERON se trouve à cours de carburant pour rejoindre Villacoublay où un autre avion l'attendait. Il survole la région centre, une région qu'il connaît bien, il sait pouvoir se poser à Saran, agglomération où il trouvera aisément de l'essence. Il atterrit sans problème, emprunte un vélo à un riverain éberlué, fonce chez un garagiste qui lui prépare un cocktail détonnant de carburant mélangé pour son avion, le ramène sur l'aérodrome et l'aide à faire son plein. Il repart au nez et à la barbe de l'occupant.

Cette anecdote a toujours un succès garanti auprès de Saranais. Malheureusement, comme souvent dans ce genre d'aventure les témoins n'ont pas relevé les indices essentiels. La marque du vélo n'a pas d'importance mais nous aurions bien aimé connaître le type d'appareil du Cdt à l'époque. Etait-il chef du Sq342 « Nancy » au groupe de bombardement « Lorraine » ou Cdt du GT 1/15 ?

On pourrait déduire qu'il avait un Douglas A20 « Boston ». Aurait-il pu être en mission « pick-up » pour le SOE (Spécial Opération Exécutive) avec un « Lizzie » (Westland Lysander) ? Il a raconté que le « grand Liot » a été un de ces terrains provisoire de la résistance et qu'il était venu récupérer lui-même deux aviateurs Anglais dont l'avion avait été abattu

dans le secteur. La résistance avait improvisé un balisage dans le grand pré derrière la ferme.

Le nom du mécanicien n'est pas connu non plus ; un bon selon les dires du Cpt – « il m'a fait un mélange qui convenait parfaitement à mon moteur, ce qui n'était pas évident. »

Le lieu et la période de 1944 était propice à cet exploit sans pour autant le minimiser ; l'unité de la Luftwaffe de Saran était une unité d'approvisionnement qui cultivait des pommes de terre sur la partie champ de manœuvre de l'aérodrome avec une paire de bœufs garée dans un hangar d'avion. Nous n'avons pas de date exacte ; mais nous savons que depuis juin 1944 le terrain n'était plus gardé par les « requis » et pour les allemands de Saran l'urgence consistait à trouver un véhicule fiable pour rentrer en Allemagne. Pour preuve le 14 août 1944, deux Allemands venus d'on ne sait où réparent sous un hangar un Heinkel 111. Après quelques démarrages bredouillants et crachotants, un essai en vol hasardeux, nos deux compères ont décollé pour ne jamais revenir. Le 10 août les Allemands avaient détruit toutes les installations de l'aérodrome. Le 15 août 1944 : Le stab du KG 54 « Totenkopf » arrive à Bricy alors que le 137th RI « Kansas National Guard de Wichita » de la III<sup>e</sup> armée de PATTON libère Orléans.



Cet homme exceptionnel s'est marié le 26 mai 1948 à la mairie de Saigon avec Marie-Thérèse PALU, « Convoyeuse de l'air » parachutée sur les camps de concentration libérés par les alliés. Durant la guerre d'Indochine, elle serait passée par Diên Biên Phu.

Une femme exceptionnelle pour un homme d'exception.



Première chef des IPSA avec vingt jeunes femmes courageuses et dévouées, simples passagères en octobre 1945, accueillies par le général Martial VALIN dans les avions du GMMTA C47 Dakota et JU 52 Julie du 1/15 Touraine, du 2/15 l'Anjou et du 3/15 Maine, ce corps d'élite ne sera intégré à l'armée de l'air qu'en avril 1947 grâce à la conviction du colonel ALIAS, chef intelligent et tenace.

*« Commandant Alias, commandant Alias...cette communauté, parmi vous, je l'ai goûtée comme un feu pour aveugle. L'aveugle s'assoit et étend les mains, il ne sait pas d'où lui vient son plaisir. De nos missions nous rentrons prêts pour une récompense au goût inconnu, qui est simplement l'amour.... Mais il s'agit, ici, de l'amour véritable : un réseau de liens qui fait devenir. »*

ANTOINE DE SAINT-EXUPERY (Pilote de guerre)

Une histoire dans l'HISTOIRE. A lire : « Convoyeuses de l'Air » de Marie-Thérèse PALU éditions du Siamois, Paris 1957. GARY Romain : Capitaine de réserve FAFL Compagnon de la libération, « le Caméléon » par Myriam ANISSIMOV.

Roman KACEW, naît en Lituanie dans une famille juive de WILNO émigrée sur la Côte d'Azur en 1930. Il a alors quatorze ans. En juillet 1940, au péril de sa vie, il rejoint à Londres « LE GENERAL ». En héros, il combat dans les FAFL. De ses exploits au cours de la guerre, il ne cessera de réinventer une réalité-fiction, source et grandeur de son œuvre. –« Ne dis pas forcément les choses comme elles se sont passées, mais transforme-les en légendes et trouve le ton de voix qu'il faut pour les raconter. »

Il éprouvait une profonde admiration pour Bernard BARBERON avec lequel il avait noué une véritable amitié. Parmi les hommes de l'escadrille « TOPIC », Gary n'eut pendant cette période que deux amis Paul-Jean ROQUERE et Bernard BARBERON. Gary aimait entre tous Bernard BARBERON, ce colosse qui était devenu militaire de carrière.

Dans « la promesse de l'aube », Gary raconte que, las de son oisiveté à Maidiguri, il obtiendra de convoyer des avions en Egypte. Afin de se familiariser avec le parcours, il est passager à bord d'un Blenheim qui n'arriva jamais au Caire. L'avion s'écrase dans la brousse au nord de Lagos. Le pilote et le navigateur furent tués. Gary sans une égratignure attendit trente-huit heures dans la carlingue brûlante pour se mettre dit-il à l'abri des insectes. Robert BIMONT qui ne l'a pas quitté

pendant une année, n'a conservé aucun souvenir de cette aventure. Les crashes qui ont endeuillés l'escadrille ont dû l'inspirer : le lieutenant CLARON se tua en avion, SAINT-PEREUSE et BARBERON posèrent leur appareil sur le ventre et passèrent quatre jours et quatre nuits dans le désert !

Le 27 avril 1941 le sous lieutenant Gary de Kacew, organisa au « Bangui rock club » un spectacle avec des moyens rudimentaires et des jeunes du pays au profit du fonds de contribution volontaire lors de la visite du Général de Gaulle pour une prise d'arme. Présent, Robert BIMONT se rendit compte qu'à l'instar du Général la salle restait de marbre. Mauvais présage pour son ami Romain. Après plusieurs essais il n'eut jamais d'heureuse relation avec le théâtre.

Toute sa vie il utilisera différents pseudonymes pour ses œuvres littéraires ; Gary était son nom de guerre qu'il conservera revenu à la vie civile. Emile AJAR, fut le plus secret et le plus énigmatique. En russe Gary signifie brûle, Ajar : braise.

## LE GRAND LIOT

En 1900 cette propriété solognote appartenait à Mr Maurice BARBERON industriel à Vierzon. Son usine « La Vierzonnaise » fabriquait du matériel de battage de céréales qui devint « établissements MERLIN » puis la fameuse « SOCIETE FRANCAISE » achetée par « CASE ». L'aigle remplace l'écusson tricolore sur le nez des tracteurs.

1978 : « château à vendre ». Michel GUERIN maire de Saran cherche une propriété en Sologne pour y installer un centre de nature et de loisirs apte à y recevoir les classes vertes, les personnes âgées, les associations locales et autres œuvres sociales de sa commune.

Dès la première rencontre, dans le salon du château, ou le Général de Gaulle serait venu se reposer à un certain moment de sa carrière, Mr GUERIN explique l'objet de sa visite et le miracle se produit : Bernard raconte à Michel comment et pourquoi il s'est posé à Saran en panne sèche....De plus le couple est enchanté que leur propriété soit destinée à l'éducation de jeunes citadins et au repos des personnes âgées....la vente du « grand Liot » se réalise dans les meilleurs termes. Ravis, il a été entendu entre les deux parties, petit détail important en Sologne, que la chasse restera l'affaire de Mr BARBERON de son vivant.



Monsieur Bernard BARBERON, aviateur aux exceptionnels mérites, décédé dans sa soixante septième année le 18 octobre 1982, sera inhumé le samedi 27 novembre 1982, à Langon, commune de sa résidence familiale du « grand Liot ».

A Langon, l'église était comble : les proches, les amis, les anciens compagnons. Dans l'assistance le Général Fourquet FAFL « gorri » qui le 22 octobre au cours de la cérémonie qui s'est déroulée dans la cour des invalides devait notamment déclarer :-« s'il fallait tracer le portrait d'un combattant de la France Libre, c'est à Bernard Barberon que l'on penserait immédiatement..... ». (M. Guiserus, M. Ibos, M. de Saint-Pereuse, M. de Stadieu, compagnon de la libération, M. Durand, maire de Langon, M. Guérin, maire de Saran).

L'abbé Gillot, de Langon, mit l'accent sur la souffrance de cette famille déjà éprouvée par la disparition accidentelle qui a frappée la famille BARBERON le 24 décembre 1947 et souligna l'amour des hommes manifesté par le défunt, son patriotisme et sa foi.

« Mon cher Bernard, vous qui étiez croyant, reposez en paix. Votre vie a été une vie droite et nous sommes fiers de vous avoir connu » Michel FOURQUET.

#### Jean Claude Carpentier (Membre 2A)

Sources : Dossier « le grand Liot » du groupe d'histoire locale de Saran

Romain GARY « le caméléon » Myriam Anissinov

« Convoyeuses de l'air » Marie-Thérèse Palu

« Le bonheur est entré sans frapper » Michel Guérin

Journal de la Sologne N°56 avril 1987

Témoignage de Aimé Lambert, fils de Mr et Mme Maurice Lambert garde chasse particulier de Mr Barberon au « grand Liot » de 1941 à 1965

Témoignage du petit fils de Mr et Mme Bouguereau Jean-Louis métayer à la ferme du « grand Liot » de 1900 à 1920

#### Agenda

**21-22 mai 2011 Exposition Histoire de l'aérodrome de Merville-Calonne de 1914 à nos jours.** Salle polyvalente, Base Eolys à Lestrem. Exposition organisée par notre association avec la collaboration de l'Association "Les Amis du Vieux Merville" et "Abbaye de Beaupré Etudes et Sauvegarde du Site". Avec le soutien de la Communauté de Communes Flandres-Lys. 1 lot de 3 cartes OACI 2011 (N-O / N-E / S-E) pliées-plastifiées offert au 1<sup>er</sup> pilote lecteur de cette lettre d'info qui se présentera samedi 21 ou

dimanche 22 mai à l'expo Anciens Aérodromes lors du meeting de Merville.

#### Les 18 et 17 juin 2011

Meeting de l'Air - Base Aérienne de St-Dizier.

**Le 17 juillet 2011** - Visite du Musée Battle of Britain dans le Kent. Inscription auprès de Nicolas Grebert.

**Le dimanche 17 juillet 2011**  
Visite du musée "The Battle Of Britain" et le Mémorial de la Bataille d'Angleterre.

TARIF ALLER RETOUR (traversez comprise Calais Dover et entrée musée) **45€** par personne  
Pour tous renseignements et réservation: Tél: 0626364593  
Production Evènementiel 62 productionvenemantiel62@yahoo.fr

Au départ de la place de Saint-Omer (62500) à 7h15 et retour vers 22h30.  
Programme:  
10h00-12h00 visite du musée  
12h00-13h30 pause déjeuner  
13h30-15h30 visite du musée  
16h00-17h30 visite du mémorial de la bataille d'Angleterre.

Images: A Spitfire aircraft, a map of the Battle of Britain area, and a building.

#### Du 30 septembre au 16 octobre 2011

Exposition Henry POTEZ prévue à Albert organisée par l'association Histoire de Meaulte.

**4 novembre 2011** Conférence sur l'aérodrome de Saran (dept. 45, Loiret) organisée par le Groupe d'Histoire Locale de Saran et Jean-Claude Carpentier (membre 2A).

#### Rédaction

*Bulletin 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.*

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

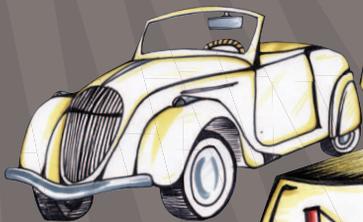
*Version anglaise : Robert Copson*

*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.*

*Lettre disponible en consultation sur le site : <http://www.anciens-aerodromes.com>*

#### Comité de rédaction 2A – mai 2011

**Dimanche 22 mai**  
**Base de loisirs EOLYS**  
**de 10h à 18h**



**Spectacle aérien**  
plus grand rassemblement de pitts en France  
**14h30-16h30**

danse  
musique  
exposition...

**Hommage à la mécanique américaine**  
Exposition de voitures anciennes, d'avions Pitts, de Harley Davidson  
Entrée gratuite **Venez nombreux !**



rue de l'Épinette - Lestrem



TACOT CLUB  
CALAISIEN

