



LE MAGAZINE 2A
Lettre de liaison
n° 49 – mai / juin 2014



EDITO

Bienvenue dans ce nouveau magazine de notre association. Comme vous l'avez remarqué, nous venons de marquer une pause dans sa publication mensuelle. La raison provient d'une actualité très chargée ces deux derniers mois que vous retrouverez dans les pages suivantes.

Organisation d'un déplacement en Angleterre à Stow Maries Aerodrome pour la visite d'un terrain de 14-18 remarquable et rencontre avec les membres qui animent ce site. Publication de notre n°5 de la "Collection Aérodommes" consacré à l'histoire de Meaux - Esbly. Publication du premier opus d'une nouvelle collection dénommée "Atlas" sur les terrains d'aviation de la Première Guerre mondiale dans la Somme. Ce livre déjà bien accueilli par les premiers lecteurs sera très certainement suivi d'autres axés sur les départements du front en 14-18.

Ces travaux ont mobilisé de nombreux membres qui nous ont conduits à suspendre provisoirement notre publication mensuelle mais les habitués qui suivent nos actions savent bien que c'est souvent le cas dans notre existence, preuve d'un agenda à chaque fois très chargé. Parallèlement nous avons poursuivi le montage de certains dossiers que vous découvrirez dans les mois à venir comme les mises à jour de notre site Internet.

Bonne découverte de ce magazine et merci aux contributeurs.

Laurent Bailleul

SOMMAIRE



- 1 **Edito**
- 2 **L'aérodomme du mois**
L'aérodomme de Vassincourt et Neuville-sur-Ornain (1936-1952) - Pierre Labrude
- 8 **Des terrains, des avions et des hommes**
*Lille - Lesquin : Site du tournage d'une séquence du Jour le plus long ?
Pierre-Antoine Courouble*
- 10 **2014-2018 Commémorations de la Première Guerre Mondiale**
14-18:Escadrille n°3 - Ltn Deullin - Hispano-Suiza - Jean-Luc Charles
- 14 **Rapport d'activité**
Avril-mai 2014
- 19 **DVD/Livres/revues**
- 22 **Sites Internet - adhésions récentes**
- 23 **Agenda**
- 25 **Nos publications**
- 27 **Nouvelles publications**

Crédit photo page de couverture

"Potez 63 devant l'usine de Meaulte. Juin 1940"
(Coll. Jean-Louis Roba)

L'aérodrome du mois

L'aérodrome de Vassincourt et Neuville-sur-Ornain (1936-1952)

Pierre Labrude

Vassincourt est une commune du département de la Meuse, située entre Bar-le-Duc, siège de la préfecture, et Revigny-sur-Ornain, qui constituait autrefois un nœud ferroviaire important. Le village a été détruit au cours des premières semaines de la Grande Guerre, entre le 6 et le 11 septembre 1914, au cours de ce qui est appelé la "bataille de Vassincourt", la région constituant un point faible dans le dispositif militaire français¹. Neuville-sur-Ornain, au pied du plateau où se trouve Vassincourt, n'en est séparé que de moins de trois kilomètres².

A l'issue de la Grande Guerre, le gouvernement met sur pied un plan d'organisation des routes aériennes et des terrains d'aviation civils et militaires, souvent mixtes, connu sous le nom de "Plan Saconney" et dont les décisions s'échelonnent jusqu'en 1933³. A partir de cette année, les menaces qui s'installent conduisent à la création d'un ministère spécialisé dans les questions aéronautiques, tant civiles que militaires, ce qui complique les décisions, et dont six services sont concernés par les questions d'infrastructure. Celles-ci n'évoluent que peu car les caractéristiques des avions ne le justifient pas encore : les pistes restent le plus souvent en herbe. En juin 1933, une loi sur les expropriations facilite la création de terrains par les chambres de commerce et, en octobre, paraît un décret sur l'agrément des aérodromes privés. Le concept de base aérienne dotée de moyens organiques destinés aux unités aériennes se dégage peu à peu.

Le 22 juin 1931 se crée l'*Aéro-club du Barrois* dont le but est le développement de l'aviation, et en particulier du vol sans moteur, et qui s'installe à Vassincourt⁴. La plateforme intéresse l'Armée qui crée des terrains d'aviation à partir de 1935 ; entre autres en Meuse⁵ ceux d'Étain-Buzy à Buzy-Darmont, d'Étain-Rouvres à Rouvres-en-Woëvre, et de Vassincourt/Neuville-sur-Ornain "entre" les deux villages⁶. En août 1936, le Conseil municipal de Vassincourt exprime un avis défavorable à la demande de l'Armée d'installer une base aérienne sur les terrains de la commune⁴.

En 1937, Jouglà précise les caractéristiques des installations aéronautiques³. Je cite ici quelques exemples de caractères correspondant peu ou prou à Vassincourt-Neuville : surface de 50 à 75 ha pour les aérodromes de secours, forme souvent rectangulaire ou losangique, multiplicité des pistes, d'une longueur de 1200 m et d'une largeur de 200 m dans le cas des avions moyens, disposition des bâtiments sur un des bords, etc. Le nombre des bases aériennes et des terrains s'accroît. Ils sont 220 au moment de la crise de Munich, 225 en juin 1939 dont seulement 93 pour l'Armée de l'Air³.

Le terrain d'aviation militaire se constitue à Vassincourt en dépit de la décision de son Conseil municipal. Au début du mois d'octobre 1939, il accueille un *Potez 631* de la section d'entraînement 408 venu de la base de Marignane, piloté par l'adjudant Jouannin et envoyé pour effectuer des démonstrations. Cet appareil quitte le terrain le 4 octobre un peu avant 16 heures pour rejoindre sa base⁷.

Le 9 octobre, Vassincourt accueille les avions *Hurricane Mk 1* du *1F Squadron* de la *Royal Air Force*. Ces appareils appartiennent au *67th Fighter Wing Servicing Unit* commandé par la *wing commander* (lieutenant-colonel) C. Walter dont le poste de commandement se trouve à Bussy-la-Côte (le village qui suit Neuville en direction de Bar-le-Duc)^{8,9}. La première victoire aérienne de la *RAF* en France et la première perte d'un appareil de la *Luftwaffe* est obtenue le 30 octobre avec la destruction, à une quinzaine de kilomètres à l'ouest de Toul, par le *pilot officer* (sous-lieutenant) P.W.O. Mould¹⁰, d'un *Dornier 17P* de l'*Aufklärungsgruppe 123*¹¹ dont les trois membres d'équipage : B. von Norman, H. Heisterberg et F. Pfeiffer, trouvent la mort. Le *43th Squadron* rejoint le terrain en

décembre. Le mess des pilotes est installé dans le bâtiment de la mairie de Neuville comme en témoignent plusieurs documents photographiques présentés sur Internet⁸. D'autres photographies montrent le terrain, des bâtiments dans le lointain et des avions. Les Britanniques restent à Vassincourt et Neuville jusqu'au 11 avril 1940, moment où ils s'envolent pour Berry-au-Bac, dans l'Aisne. Ils en reviennent le 19 et stationnent à Vassincourt jusqu'au 10 mai. Les Britanniques quittent alors définitivement Vassincourt et s'envolent vers Condé-Vraux¹².

Le 11 mai, le groupe aérien de reconnaissance II/22 (GR II/22), commandé par le commandant Barruet et affecté à la 2^e armée, composé des escadrilles CAP 115 et 130, équipé de 8 *Potez 63/11*, dont 7 disponibles, est transféré de Chatel Chéhéry (Ardennes) à Vassincourt¹³. Le 14 en soirée, vers 20 heures, l'appareil n° 684, en perte de vitesse, s'écrase au sol et prend feu. Son équipage, l'adjudant-chef Le Bail (pilote), le sous-lieutenant Drouet (observateur) et le sergent-chef Le Conec (mitrailleur) meurt dans l'accident et/ou dans l'incendie. Le lendemain, au cours d'une reconnaissance sur Attigny-Stonne, l'équipage constitué de l'adjudant-chef Lemoine (pilote), du sous-lieutenant Le Chevral (observateur) et du sergent-chef Steildé (mitrailleur), est abattu et trouve aussi la mort. Le commandant Barruet se pose trop long et son avion est accidenté. Le groupe se déplace vers Avord (Cher, près de Bourges) le 14 juin.

Le 14 mai, le groupe aérien d'observation 2/520 (GAO 2/520) est replié de Challerange (Ardennes) - où il se trouvait depuis début janvier - à Vassincourt avec ce qui lui reste d'avions : 3 *Potez 63/11* et 3 *Mureaux 115*. Un *Potez* est abattu le 24 et le groupe quitte Vassincourt pour Le Havre le 28 mai¹⁴.

Sous l'Occupation, beaucoup de terrains d'aviation français sont mis en culture, soit directement par l'Armée allemande, soit et en particulier dans la zone interdite, par l'intermédiaire de la Société *Ostland*. Il m'a été indiqué par des habitants que les sols avaient été employés par cette société, et il apparaît effectivement que Vassincourt figure parmi les centres Ostland du département de la Meuse¹⁵. En plus de permettre un accroissement des ressources agricoles, cette décision a l'avantage de rendre impraticables des terrains qui pourraient servir à des objectifs défavorables à l'armée d'occupation...

À la Libération, le terrain, qui doit nécessiter des aménagements en raison de ces cultures, ne figure pas dans la liste des aérodromes américains ou britanniques de campagne¹⁶. L'aéroclub barisien se reconstitue le 22 février 1945 sous le nom *d'Aéroclub de la Meuse*, et un hangar est construit sur le terrain, à moins qu'il ne s'y soit trouvé⁴. Cependant, à la suite de la création de la *Communication Zone* en vertu de l'accord secret conclu le 16 février 1948 entre le ministre des Affaires étrangères Bidault et l'ambassadeur des Etats-Unis Caffery, le terrain est réquisitionné pour accueillir un dépôt médical américain¹⁷, et l'aéroclub est évincé... L'association ne prononcera cependant sa dissolution qu'en 1963.

L'Armée américaine tend à se réinstaller à des endroits où elle avait été au cours du 1^{er} et/ou du 2^e Conflit mondial. Qu'est-ce qui la conduit à accepter de créer des installations à Vassincourt, dans le cadre de la *Com-Z*? Les raisons n'apparaissent pas clairement et sont sans doute multiples. L'Armée française, qui n'a pas fait du site de Vassincourt une base aérienne après 1945¹⁸ peut le mettre à la disposition de l'*US Army*. Le terrain occupe une sorte de losange dont deux des pointes sont tournées, l'une vers Neuville-sur-Ornain et l'autre vers Vassincourt (figure 1).

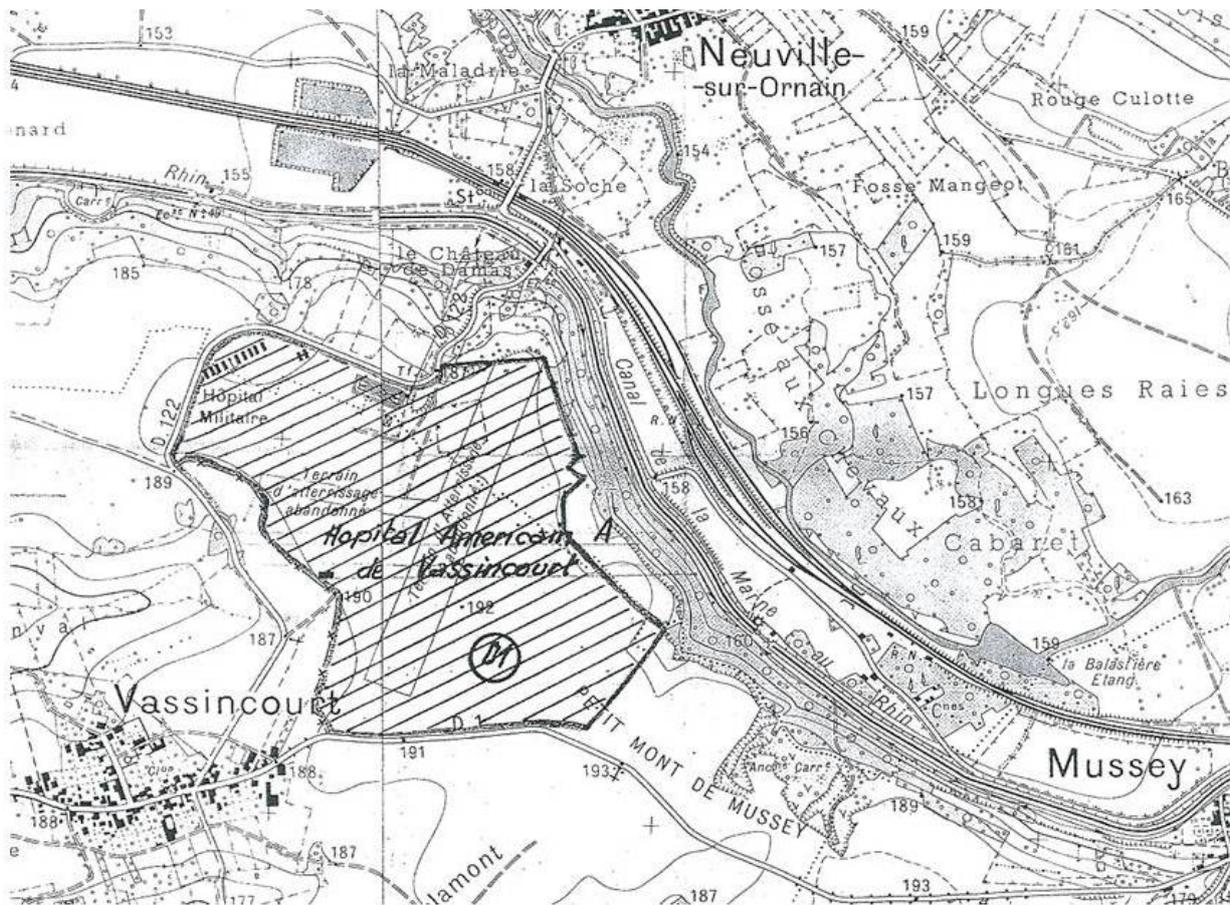


Figure 1 : le terrain sur un plan français des années 1950 (collection particulière).

Le terrain est limité par la route départementale 1 de Vassincourt à Mussey, la D 122 de Vassincourt à Neuville, et le bord du plateau à côté duquel passent le canal de la Marne au Rhin et la voie ferrée Paris-Nancy. Il semble difficile d'utiliser une plateforme de superficie aussi restreinte (moins de 90 ha) et qui ne comporte aucun aménagement, pour les mouvements d'avions modernes. Les bases aériennes aux normes OTAN, qui vont bientôt être aménagées à partir de bases préexistantes ou créées *ex nihilo*, nécessitent une surface plus que trois fois supérieure (au moins 300 hectares). De plus, le village de Vassincourt jouxte le terrain et celui de Neuville-sur-Ornain est tout proche. Les mouvements d'aéronefs apparaissent donc difficiles et en même temps dangereux.

Toujours est-il que "l'ancien aérodomme de Bar-le-Duc Vassincourt", appartenant au domaine militaire et vaste de 89 hectares (les plans américains indiquent 84,98 ha), situé sur les communes de Vassincourt et de Neuville-sur-Ornain, est mis à la disposition de l'Armée des Etats-Unis le 27 septembre 1951¹⁹ pour y installer un dépôt médical et un hôpital. La date d'entrée en jouissance de l'*US Army* est le 21 janvier 1952²⁰. Les documents ne font pas toujours état simultanément des deux établissements, mais, à une exception près, aucun de ceux en ma possession ne mentionne autre chose que ces structures médicales. C'est en particulier le cas de la *Liste des installations mises à la disposition des armées alliées au 31 décembre 1952*²¹. En raison de ces usages, l'aérodomme est donc rayé de la liste 2B de l'arrêté du 6 février 1947 qui définit l'ouverture d'aérodommes publics et privés ; il est fermé définitivement et inscrit sur la liste 3C par l'arrêté du 14 mai 1952 qui est publié au *Journal officiel*²².

Sur le plan français de la figure 1, qui date de la période de la *ComZ* et de l'OTAN, le terrain apparaît avec sa piste qui a dû être reconstituée soit par l'aéroclub, soit par l'armée américaine puisque le terrain avait été cultivé. Elle emprunte la diagonale du terrain et l'occupe presque entièrement. Son prolongement passe au dessus de Neuville. Le taxiway est presque

perpendiculaire à cette piste et est embranché en son milieu du côté de Vassincourt. Ce plan permet de bien distinguer les baraquements du premier hôpital américain et, près d'un virage, le rectangle correspondant au dépôt sanitaire. Sur un autre plan, américain et plus récent (figure 2), la piste est marquée à sa place et le taxiway a conservé son emplacement mais en étant orienté de l'autre côté, vers l'hôpital. Il faut donc conclure de ces observations que ces installations ont été recrées par l'US Army en vue sans doute de l'emploi d'avions de liaison ou sanitaires.

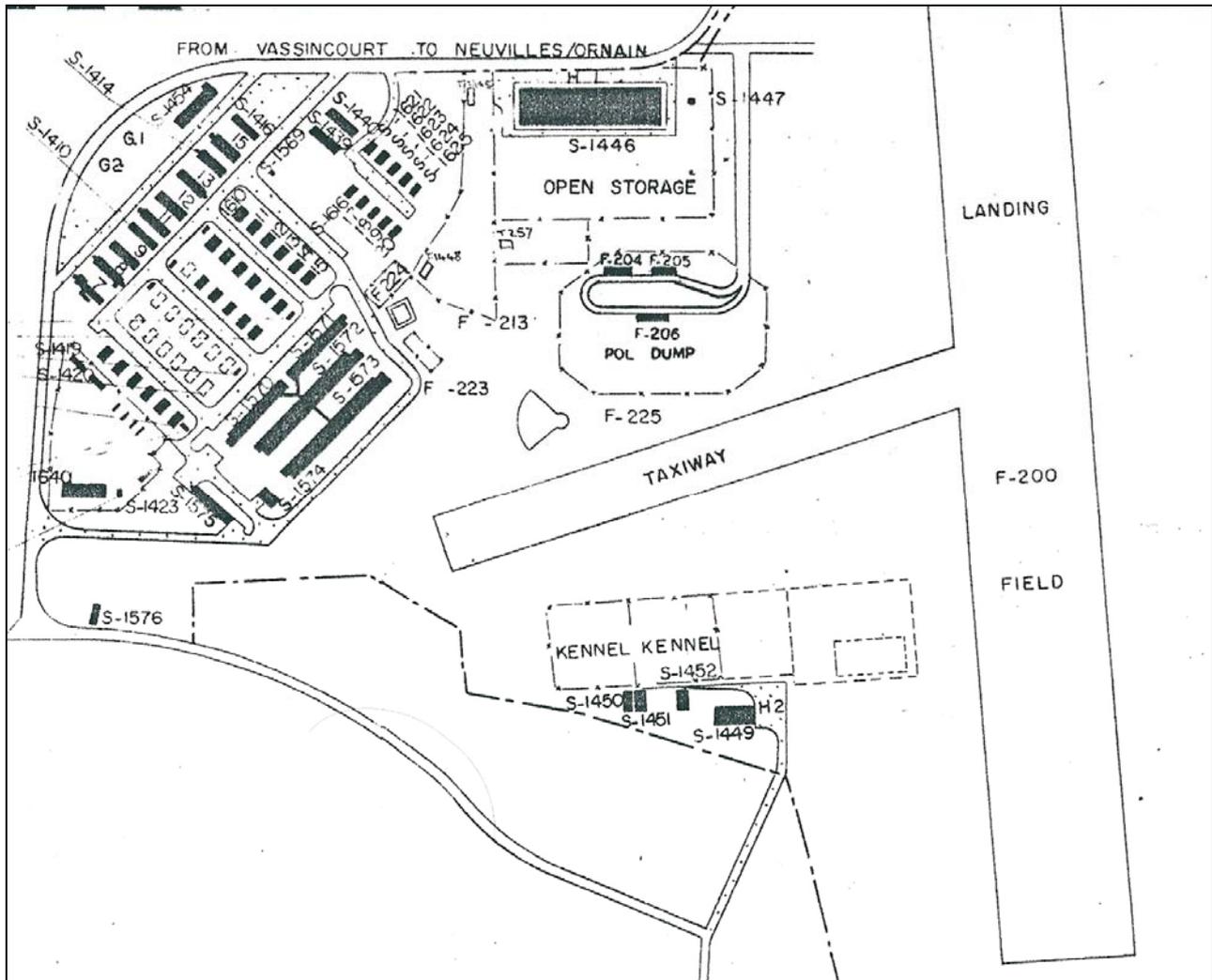


Figure 2 : le terrain à l'époque du dépôt de l'US Army (extrait d'un plan américain donné à l'auteur par la Caisse d'allocations familiales de la Meuse).

Cette piste et son taxiway n'ont pas été conservés jusqu'à la fin de la présence américaine sur place puisqu'il n'en subsiste aucune trace en 1961 comme en témoigne une photographie aérienne publiée sur le site US Army in Germany²³. L'aérodomme a donc complètement disparu puisqu'il n'y avait pas de constructions (figure 3), sauf peut-être un hangar.



Figure 3 : une vue du terrain à l'époque américaine (97th Engineer Battalion, avec l'autorisation de l'auteur du site Internet, M. Donald M. Ricks²⁴).

Lorsque l'Armée américaine quitte la France en 1967, les installations sont achetées par une association en vue d'en faire un établissement pour enfants handicapés. Elles dépendent actuellement de la *Caisse d'allocations familiales de la Meuse* et accueillent des personnes handicapées et en difficulté. Presque tous les bâtiments de dur de l'époque américaine sont utilisés et en parfait état (figure 4), mais il est difficile pour le profane d'identifier un ancien camp militaire américain cependant que l'ancien terrain d'aviation a complètement disparu.



Figure 4 : les bâtiments de l'ancien hôpital actuellement (photographie P. Labrude, 2012).

Bibliographie

1. Pierre M., *Bataille de Vassincourt - Guerre 1914-1918 6-12 septembre 1914*, Imprimerie de l'encre, Hargeville-sur-Chée (Meuse), 2^e édition, 2007.
2. A propos de Neuville : www.fr.wikipedia.org/wiki/Neuville-sur-Ornain
3. Espérou R., "Les aérodromes français des origines à 1975", *Pour mémoire* (revue du ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement), 2010, n° 9, p. 7-45.
4. A propos de l'aéroclub : www.AérodromeVassincourt/Aéroclubsudmeusien.webarchive
5. Archives départementales de la Meuse, 2R 35, "création de terrains d'aviation, acquisitions de parcelles".
6. Archives départementales de la Meuse, versement de la commune de Vassincourt, E dépôt 510, 18 juillet 1995, document 510/37 : "création, parcelles à acquérir, correspondances, plans.
7. A propos du Potez de l'adjudant Jouannin : www.amrvraux.com/souvenirs%2Bcadre42.htm
8. A propos de l'utilisation de la piste et de la mairie de Neuville-sur-Ornain en 1939-1940 : www.iwm.org.uk/collections/search?filter%...
9. A propos du squadron n° 1 de la RAF : "La RAF en France le 10 mai 1940", www.lemairesoft.sytes.net:1944/pages/page
10. A propos de la destruction du Dornier 17 : www.fandavion.face.fr/hawker_constructeur.htm
11. A propos de la Luftwaffe : www.wiki.luftwaffedata.co.uk/wiki/index.php?title=Aufklärungsgruppe_123
12. A propos du départ des Britanniques le 10 mai 1940 : www.epibrerem.com/ww2/raf/1_squadron.html
13. A propos du GR II/22 : www.traditions-air.fr/nuit/escadron/115.130.htm
14. A propos du GAO 2/520 : www.traditions-air.fr/contributions03.htm
15. Mièvre J., "L'"Ostland" en France durant la seconde guerre mondiale. Une tentative de colonisation agraire allemande en zone interdite", *Annales de l'Est*, Nancy, 1973, mémoire n° 46, p. 37-38 et 53.
16. *Advanced Landing Ground* (liste et caractéristiques des terrains d'aviation américains et canadiens utilisés en 1944 et 1945), *Wikipedia, the free encyclopedia*.
17. Service historique de la défense (SHD), Vincennes, dossier 13 T 14, "Avis de remise aux autorités françaises d'une installation utilisée par les forces alliées en France", avis n° 157/1.
18. Levailant A., Rousseau D., Gallien P. et Beylot A., "Direction de l'infrastructure de l'Air 1945-1994", Armée de l'air, Service historique, répertoire numérique détaillé de la sous-série 50 E, 341 p. Disponible en ligne.
19. SHD, Vincennes, dossier 13 T 13 : "Mise à disposition de l'US Army du terrain d'aviation de Vassincourt et Neuville-sur-Ornain".
20. SHD, Vincennes, dossier 2 T 63, "Note circulaire n° 1219/EMA/log2/XE 215".
21. SHD, Vincennes, fonds MCLAAA, carton 1, *Rapport de synthèse de la MCLAAA*, "liste des installations mises à la disposition des armées alliées, à jour au 31 décembre 1952", 1952, p. 17.
22. Arrêté du 14 mai 1952, Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, *Journal officiel* du 4 juin 1952, p. 5606.
23. A propos du dépôt médical : www.usarmygermany.com/Sont.htm, *Army medical depots (Com Z)*.
24. A propos du *97th Engineer Battalion* qui occupe le site : Ricks D.M., www.catkillers.org/97thEngr/guestbook.htm

Des terrains, des avions et des hommes

Lille-Lesquin

Site de tournage d'une séquence du jour le plus long ?

Pierre-Antoine Courouble



Comparatif (montage Pierre-Antoine Courouble)

La rediffusion à la télévision du film "Le jour le plus long" dans le cadre des commémorations du débarquement de Normandie ainsi qu'un article de la Voix du Nord publié le 6 juin (intitulé « Trois hangars de l'aéroport figurants dans le film culte Le jour le plus long » ?) ont ravivé l'anecdote du décollage depuis Lille de Josef Priller et de son ailier le sergent Wodarczyk.

S'il est établi que Priller avait décollé ce jour-là depuis Lille-Nord (Bondues), je me suis intéressé dans le cadre de l'écriture de mon livre « Lille-Lesquin d'hier à aujourd'hui » (ouvrage en souscription cet automne pour une publication en décembre) à l'anecdote du tournage de la séquence du film à Lesquin. Il se confirme que la séquence du film avec le personnage de « Pits » Priller incarné par l'acteur allemand Heinz Reincke, a bien été tournée à Lesquin. Myrone Cuich (ancien Capitaine de l'armée de l'air, auteur de plusieurs ouvrages sur la 2ème guerre mondiale, président d'Histoavia et membre de la Confederate Air Force américaine avec le grade de colonel) était à l'époque affecté à Lesquin comme sous-officier mécanicien et s'en souvient très bien. La chose paraît surprenante sur le plan historique, puisque Priller avait décollé de Lille-Nord (Bondues) or Priller était conseiller technique sur le tournage du film pour tout ce qui concernait la Luftwaffe. Pourquoi donc aurait-il laissé cette liberté avec l'histoire ? Selon toute vraisemblance pour des raisons pratiques et logistiques (présence de locaux et hangars adaptés à Lesquin, facilité d'accès pour l'équipe de tournage qui pouvait se poser avec leur DC3 sur des pistes bétonnées) et puis le cinéma n'est-il pas l'art du mentir vrai ? Le plus important était le dialogue au téléphone et la réalité de ce vol pour deux chasseurs isolés.

Du point de vue de Cuich le site de Lesquin avait été retenu par la production américaine parce qu'il s'agissait d'un site historique mais surtout parce qu'il avait des hangars d'époques restaurés. Darryl F. Zanuck tenait à privilégier au maximum des tournages avec des acteurs de véritable nationalité sur les sites historiques authentiques du D-Day, dans la mesure des possibilités.

Ainsi Cuich nous apprend qu'il avait voulu tourner la scène du message décodé par les Allemands dans le bunker de Tourcoing mais qu'il avait renoncé sur place du fait que les énormes caméras de l'époque ne rentraient pas dans les locaux souterrains.

Nous mettons ci-dessus un petit montage photo illustrant de visu les dires de Myrone Cuich concernant Lesquin. La structure de ces deux hangars de 1939 existe toujours mais ils ont tellement été remaniés qu'on a du mal à les reconnaître aujourd'hui. Très probablement le tournage de la séquence du film à Lesquin a pu contribuer à la légende de Priller décollant de Lesquin alors qu'il l'a fait de Bondues.

Ceci étant, l'affaire ne paraît pas totalement claire concernant le 6 juin 44 à Lesquin. Car les archives nous apprennent que le Stab de la JG 26 (Etat-major) était affecté à Lille-Nord (Bondues) du 8 septembre 43 au 6 juin 44 mais que le Groupe 1 (escadrille opérationnelle) stationnait du 6 AVRIL AU 6 JUIN 44 A VENDEVILLE (c'est-à-dire Lille Sud ou Lesquin !

Voir: http://www.cieldegloire.com/jg_026.php Dans son historique "Jagdgeschwader, les escadres de chasse de la Luftwaffe" « AéroJournal » publie au 6 juin 1944, à l'aube : « Stab./JG26 à Lille Nord sur FW190A8 » ET « I./JG26 A LILLE-VENDEVILLE SUR FW190A8 SANS MECANICIENS, l'échelon roulant ayant anticipé la veille le transfert prévu sur Reims ». (La II./JG26 sur Mont de Marsan et Biarritz au repos avec FW190A8 et la III./JG26 en route pour Nancy avec déjà deux staffeln en Allemagne : 19 Bf109G6 et 16 Bf109G6/U4). Aussitôt le redéploiement fut effectué : Stab à Chaumont en Vexin, I./JG26 à Boissy le Bois et Cormeilles en Vexin. II./JG26 à Guyancourt. III./JG26 à Villacoublay.

Alors ?... Erreur de retranscription dans l'historique des ordres de marche ? Le 6 au matin, tous les appareils de la I./JG26 se trouvaient déjà tous à Reims ? Ou bien Priller logeait-il en tant que commandant du Stab au château de Wambrechies d'où il a décollé de Bondues pour gagner le front de Normandie mais en se faisant rejoindre depuis Lesquin par son ailier Wodarczyk ?

La première explication aurait ma préférence sauf élément nouveau trouvé dans les archives.

Pierre Antoine Courouble. Référent 2 A pour Lille-Lesquin.



Le livre qui sera publié en fin d'année par Pierre Antoine Courouble

Nous reviendrons prochainement sur l'ouverture de la souscription. (NDLR)

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.

14-18 – Escadrille n°3 – Lieutenant Deullin – Hispano-Suiza

Jean Luc Charles – Membre 2A

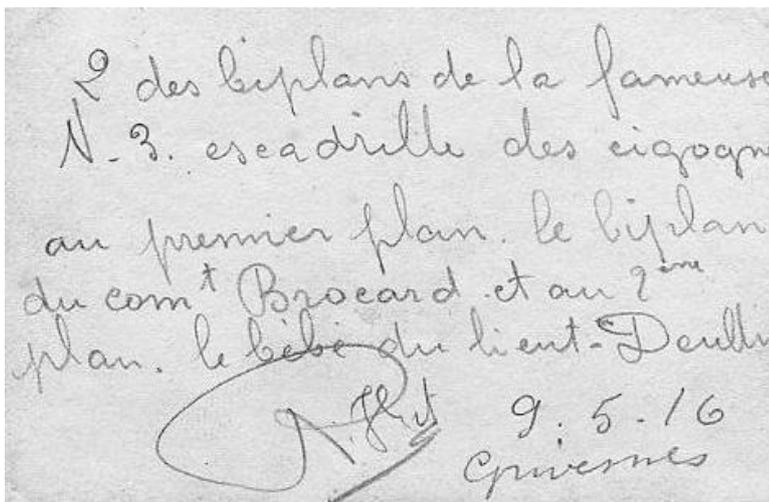
Notre magazine du mois dernier avait en première page une belle photo avec la légende suivante :

« Deux Nieuport de la N3, escadrille des cigognes – 9 mai 1916 – Grivesnes (Coll. ONERA-Lille – Fonds privé – DR) ».

Au dos de ce document assez précieux on y lit un complément bien intéressant : en fait, il s'agit des Nieuport du Commandant Brocard et du Lieutenant Deullin.



Pour ceux qui s'intéressent à la question, ces deux pilotes sont des « as » très connus, comme leur escadrille d'ailleurs.



Mais il ne saute pas aux yeux que ces avions sont véritablement de cette escadrille. Il faut chercher dans le détail pour en trouver la preuve.

Voir détail ci-dessous. La cigogne est sous le bras du mécano.

« L'Atlas Somme » dont vous

retrouverez le détail dans ce magazine nous en dira un peu plus sur cet aérodomme de Grivesnes.



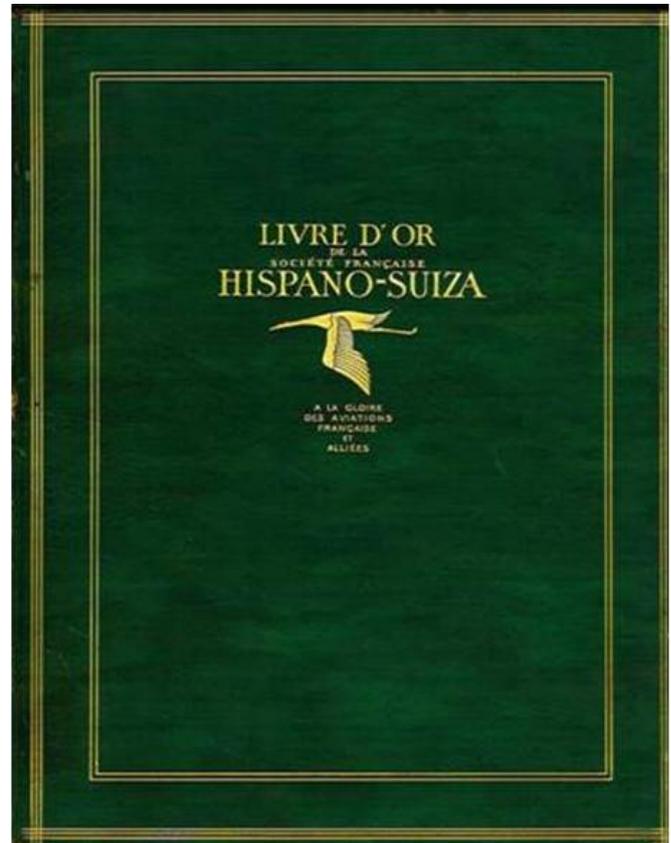
Le centre de documentation de l'IMFL (Institut de Mécanique des Fluides de Lille) que l'on appelle ONERA-Lille aujourd'hui dispose d'un volume de documents historiques assez unique. Le second Directeur de cet établissement, André Martinot-Lagarde (1945-1968), nous a laissé des livres familiaux de très belle qualité. Une grande partie venait de son père, l'inspecteur général de l'aéronautique Pierre-Léonard-Camille Martinot-Lagarde, spécialiste des moteurs d'avions.

Parmi ceux-ci un livre datant de 1924 avait été édité par la société Hispano-Suiza en l'honneur de tous la pilotes qui, durant la guerre 14-18, avaient volé sur des avions munis de ces moteurs très célèbres.

Ce livre de grand format de 145 pages imprimé sur papier glacé est d'une qualité remarquable. Dans le chapitre « Pendant la guerre » on nous présente tous les héros de l'aéronautique avec pour certains des fiches complètes.

Sur la page particulière « Les grands chefs de l'aviation Française » c'est une belle photo du Commandant Brocard que l'on trouve.

Et pour le Lieutenant Deullin c'est une page entière qui lui est consacrée dans la rubrique « Palmarès à l'Armistice ».



Collection ONERA-Lille – Livre d'Or de la Société Française Hispano-Suiza

LES GLOIRES DES AVIATIONS FRANÇAISE ET ALLIÉES



CAPITAINE DEULLIN
20 VICTOIRES

Le capitaine DEULLIN naquit à Epernay le 24 août 1890. Après de brillantes études, tant au collège de sa ville natale qu'au lycée de Pau, il alla passer un an en Allemagne. De retour, il s'engagea au 31^e dragons.

Libéré en octobre 1912, avec les galons de sous-officier, il partit pour l'Angleterre où il se trouvait encore lorsqu'éclata la guerre. Mobilisé à son régiment d'active, il prend part à toutes les actions qui se déroulent en Lorraine et en Woivre, il passe l'hiver 1914-1915 dans les tranchées, où, par sa belle conduite, il gagne les galons de sous-lieutenant.

Fin avril 1915, il passe dans l'aviation.

Après un court séjour à l'école de Chartres, il arrive au front le 2 juillet 1915, à la M. F. 62, où il se trouve affecté; il se spécialise dans les reconnaissances, réglages d'artillerie, prises de photographies, bombardements, etc.

Le 12 février 1916 il obtient sa première citation.

Peu après, il est affecté à l'aviation de chasse. Il fait partie de la N. 3, et c'est à l'escadrille glorieuse des Cigognes, qu'illustrèrent les Guynemer, Heurtaux, Dorme, de la Tour, qu'il remporte sa première victoire, le 31 mars 1916, dans la région de Verdun.

Une blessure au bras le contraint à l'inaction durant un mois. Le 17 mai, il rejoint son escadrille à Cacy; pilotant un SPAN muni d'un moteur HISPANO 150 CV, ses victoires se succèdent rapidement.

Décoré de la Légion d'Honneur, avec la citation suivante :

« Pilote d'un allant et d'un sang-froid exceptionnels, recherchant sans cesse la lutte contre les avions ennemis. Blessé le 2 avril 1916, au cours d'un combat aérien, a repris sa place à l'escadrille avant d'être complètement guéri et a livré, depuis son retour, douze com-

« bats heureux. Le 30 avril 1916, a atterri à bout portant un appareil ennemi et l'a abattu devant nos tranchées. Déjà cité deux fois à l'ordre de l'Armée. »

Détaché à Verdun, avec le lieutenant Raymond, il y remporte de nouveaux succès.

Le 22 février 1917, il commande la SPA 73.

Tour à tour dans les Flandres, la Somme, le Soissonnais, DEULLIN prend part à toutes les grandes batailles; il n'est pas, sur le front, un coin du ciel de France qu'il n'ait exploré et qui n'ait été le témoin de ses combats glorieux.

En février 1918, DEULLIN prend le commandement du G. C. 19. Sous ses ordres, ce groupe, composé surtout de jeunes pilotes, devient une de nos plus brillantes phalanges.

Nous le retrouvons en Champagne, à Saint-Mihiel, à Château-Thierry, partout enfin où la bataille fait rage. Il est à l'offensive allemande, il est aux combats de la libération.

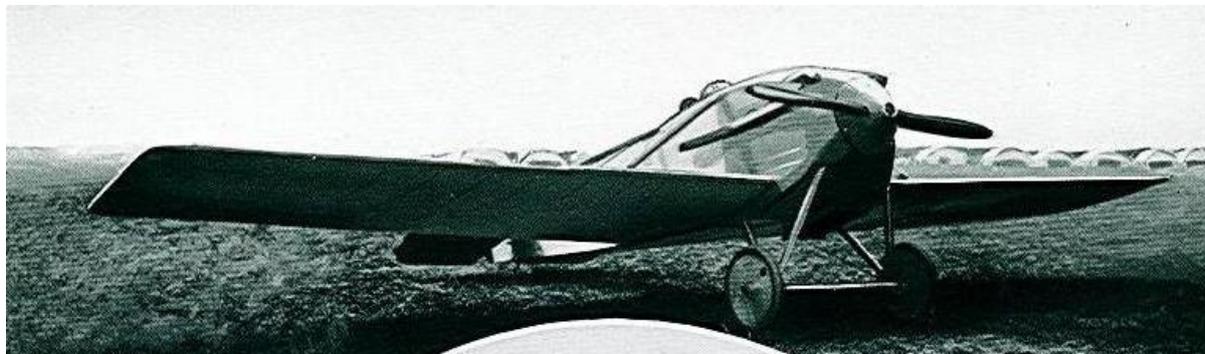
A l'armistice, il additionne vingt appareils ennemis.

Sa dernière victoire, avec la rosette d'officier de la Légion d'Honneur, lui valut la belle citation suivante :

« DEULLIN, excellent pilote de chasse, officier d'élite, modèle de nos plus hautes vertus militaires, dont la bravoure, l'élévation de caractère, l'intelligente activité sont devenues proverbiales dans l'aviation française. Trois fois blessé en combat aérien, a toujours repris, avant d'être entièrement guéri, sa place dans la bataille. A d'admirables qualités de combattant, unit les plus rares vertus de chef. Par son exemple quotidien et son travail incessant a fait, en trois mois, de groupe qu'il a créé, une unité d'élite.

« Dans les premiers jours de l'offensive allemande de mars 1918, a excédé, dans la piste, au ras du sol, d'audacieuses reconnaissances qui ont valu au commandement de précieux renseignements. A abattu récemment son vingtième avion ennemi. »

Pour résumer ce livre d'Or, on y trouve des chapitres relatifs à tous les moteurs Hispano-Suiza, comme il se doit, mais aussi des pages sur la fabrication, les usines, les constructeurs et sans oublier les avions qui ont volé durant la guerre 14-18. Voir ci-dessous un avion que je ne connaissais pas : l'Eiffel-Breguet 180 CV. Remarquez l'aérodynamique de cet avion.



Tous documents de cette page : Collection ONERA-Lille – Livre d'Or de la Société Française Hispano-Suiza

Ensuite viennent les chapitres destinés aux hommes ayant volé sur des avions disposant de ce moteur. Le premier sous-chapitre est intitulé « Ceux qui sont tombés ». 10 Français sont nommés, 10 Britanniques, 4 Américains et 2 Italiens.

Je n'illustrerai cette partie que par le plus célèbre, à l'aide d'un dessin d'Henry Farré particulièrement saisissant. Vous l'avez tous reconnu : le capitaine Georges Guynemer, 1894-1917, 54 victoires.

Second sous-chapitre « Palmarès à l'armistice ». 42 Français sont cités en commençant par Fonck (75 victoires), Nungesser, Madon, ..., ensuite 19 Britanniques pour ne citer que le Major Wm. A. Bishop l'homme aux 72 victoires, 6 Américains, 8 Italiens et 3 Belges. Le plus célèbre de nos voisins est le lieutenant Willy-Coppens qui avait remporté 35 victoires.



Willy-Coppens d'Houthulst en 1934 lorsqu'il était attaché de l'Air à l'Ambassade de Belgique à Paris – Collection Jean-Luc Charles

Dans les dernières pages nous avons les sous-secrétaires d'Etat à l'Aéronautique : R. Besnard, D. Vincent, L. Eynac, J-L. Dumesnil et E. Flandin.

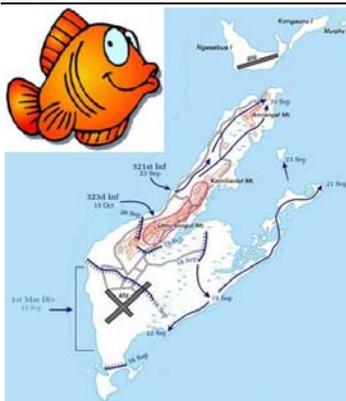
Un dernier gros paragraphe de plus de 40 pages est consacré à tout ce que la société Hispano-Suiza a réalisé durant la période 1918-1924, dans les airs, sur mer ou sur terre.

Rapport d'activité

avril 2014

1^{er} avril

Traditions ! Traditions !



*Le poisson d'avril 2014 !
Visite d'un aérodom dans le Pacifique !!!!!*

2 avril

BAN de St Mandrier

Photo prise en 1994 ou 1995 devant une Alouette 3 avant une mission photo sur des fortifications autour de Toulon.



(Coll. Vincent Ribaric - Asso un Siko en vol)

Au fond, deux Super-Frelon. A droite, le haut des hangars arrondis typiques de la BAN St Mandrier et derrière le mât de l'Alouette 3, le soubassement de la grue qui servait à hisser les hydravions sur la piste.

La grue était démontée du temps des hélicos, mais ce soubassement et la rampe hydravions se voient encore aujourd'hui.

5 avril

Tournage du magazine Tripale

Le prochain magazine Tripale de Marc Tauran comportera un reportage sur notre association. Tournage ce samedi sur Merville. Présence de notre CA pour les interviews.



(Coll Jean-Michel Borde)

8 avril

Commission Mémoire de l'aviation civile

Présence de Jean Michel Borde, Guilhem Labeeuw et Thierry Gehan pour représenter 2A.

17 avril

Echanges sur Toulouse-Montaudran

Sujet initié par Jean-Luc Charles, nombreux échanges 2A sur le thème. Jacques Calcine a beaucoup participé à cette discussion et nous a trouvé des doc intéressantes : Un pdf de qualité, la fiche technique du terrain, et un plan Google avec la délimitation. Autant d'éléments disponibles pour notre atlas.



L'aérodom Latécoère de Toulouse-Montaudran en 1919.

26-27 avril

Carrefour de l'Air au MAE

Présence de notre association pour cette 4ème édition. Toujours très riche en rencontre et occasion de présenter nos activités.

Présence 2A avec : Jean-Michel Borde, Guilhem Labeeuw, Daniel Leygnat samedi, Daniel Flahaut samedi et dimanche, Thierry Géhan samedi et dimanche, Joël Fèvre samedi et dimanche, Jean-Pierre Sourdais samedi et dimanche.



(Coll. Guilhem Labeeuw)

30 avril

Photos de Bourges en 1940

Nouvelles photos de l'aérodomme de Bourges en 1940 lors de l'arrivée des Allemands. Encore des photos Jean-Louis Roba pour notre fonds documentaire !



(Coll. Jean-Louis Roba)

16 avril

Base aérienne de Metz - Chambièrè ?

Plusieurs échanges de nos Daniel Jambot, Daniel Leygnat, Thierry Géhan et Jean-Luc Charles épaulé par Fabrice Loubette sur cette base d'aérostation. A l'origine des cartes postales puis un échange d'informations. Prochainement une actualisation de notre atlas.



(Localisation Jean-Luc Charles)

Rapport d'activité

mai 2014

8 mai

Aérodroome d'Albert en mai 1940

Potez 63 en mai 1940 devant l'usine d'Albert. Photo prise par les troupes Allemandes lors de leur arrivée. Cinq photos transmises par Jean-Louis Roba qui vont rejoindre nos archives !



(Coll. Jean-Louis Roba)

9 mai

Début du voyage 2A

Repas sur Merris dans le gîte réservé pour le groupe. 25 personnes ont été logées sur place la veille de notre départ. Présence de membres de différentes régions de France.



(Coll. Laurent Bailleul)

10 mai

Voyage à Stow Maries (UK)

Visite de l'aérodroome de Stow Maries pour une quarantaine de personnes membres 2A et non membres. Rencontre avec l'association locale. Echanges très riches. Voir notre reportage :

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=15022>



(Coll. Fosma)

10 mai

Assemblée Générale ANSORAA

Présence de Jean-Pierre Tron pour y représenter notre association.

10 mai

Voyage d'étude à Habsheim

Déplacement de Pierre Labaudinière sur site afin de finaliser le projet de publication sur cet aérodroome. Rencontre avec Lionel Luttenbacher de plusieurs acteurs locaux.

Visite de l'aérodroome et des vestiges de bâtiments datant des première et seconde guerres mondiales



(Coll. Lionel Luttenbacher)

10 mai

Décès de José Falco

Ancien pilote Républicain de la guerre d'Espagne. Nous avons déjà évoqué sa carrière dans l'un de nos magazines. Hommage et condoléances à sa famille.

11 mai

Magazine Tripale en ligne sur notre site

Mise en ligne du magazine Tripale dont un reportage est consacré à notre association. Merci à Marc Tauran pour ce reportage et à nos membres présents sur site lors du tournage.



<http://www.tmtv.fr/espace-magazine-pxl-27.html>

12 mai

Hurricane à Merville

Un des Hurricane abandonnés par la RAF sur le terrain de Merville en 1940. Une nouvelle photo transmise par Jean-Louis Roba.



(Coll. Jean-Louis Roba)

18 mai

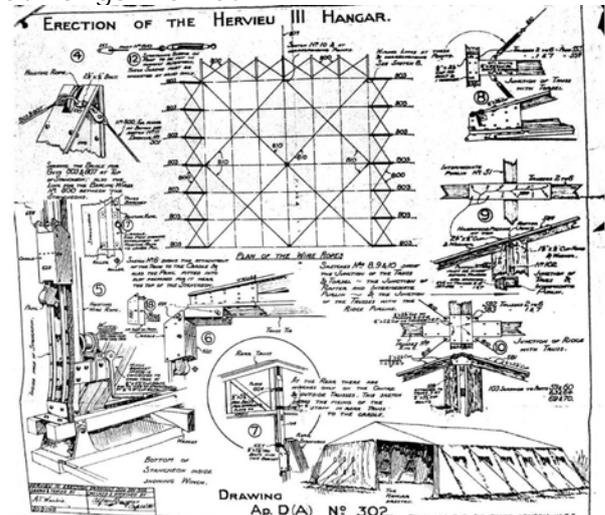
Echange sur St Yan (71)

Quelques échanges entre Jean-Pierre Ravet et Jean-Luc Charles sur St Yan (Saône et Loire) qui ont permis de réaliser un article bientôt en ligne sur notre site dans l'atlas.

15 mai

Documents techniques

Merci à Roger Austin pour ces envois de plans du hangar Hervieu.



(Sources Archives PRO)

21 mai

Séminaire national des DPBA

Présence de notre président Laurent Bailleul dans ce séminaire national des Délégués Patrimoine de Base Aérienne en tant que DPBA de la BA 110 de Creil.

Une occasion de rencontrer d'autres délégués et amorcer un travail de réseau.

25 mai

Nouvelles photos du Bourget en 1940

Neuf photos transmises par Jean-Louis Roba montrant les dégâts sur l'aérodrome en 1940. Ces photos portent à 229 le nombre de clichés et cartes postales que nous possédons sur cet aérodrome.



Le Bourget. Amiot 354 après bombardement (Coll Jean-Louis Roba)

26 mai

L'aviateur Georges Leroy

Oncle aviateur de Geneviève Gilbert, membre 2A.



(Coll. Geneviève Gilbert)

Au dos de cette photo, la légende précise "Je quitte le monoplan Blériot et passe sur Caudron". (1915)

26 mai

Photos Jagdstaffel 71 à Habsheim

Découverte par Lionel Luttenbacher du fonds photographique de Phil Dietrich qui nous donne autorisation de publication. 52 photos montrant les pilotes et les avions de cette unité Allemande.



(Coll. Phil Dietrich)

30 mai

Promotion du livre de Jean-Pierre Sourdais sur Louis Gaudart

Nous avons déjà fait mention de la parution de cet excellent livre dans nos colonnes sur Louis Gaudart. Ce livre a été écrit par l'un de nos membres, Jean-Pierre Sourdais.

Voici une nouvelle promotion sur le site Aerobuzz.

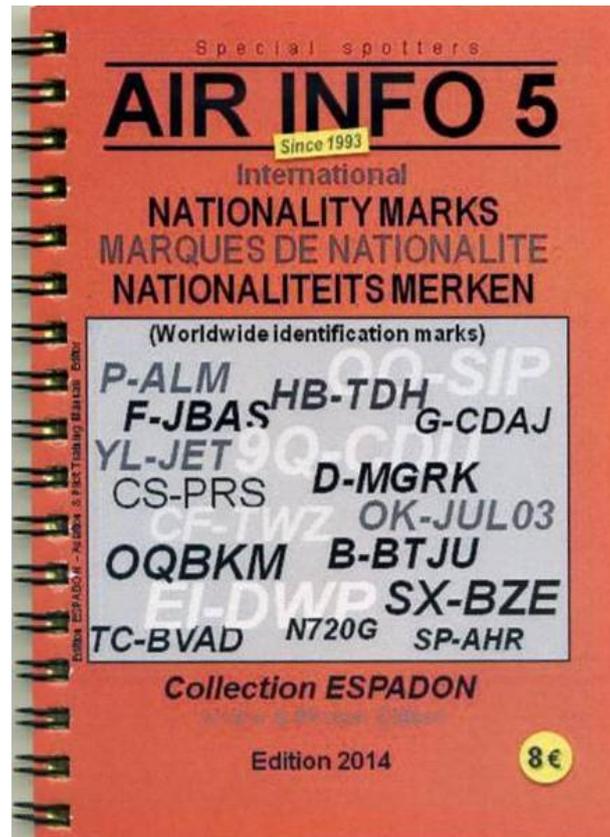
<http://www.aerobuzz.fr/spip.php?article5061>

Et bravo à toi Jean-Pierre pour ces commentaires mérités !

DVD / Livres / Revues

AIR INFO n°5

André Dillien



Marques de nationalité pour les avions. Petit répertoire 10x15, édition 2014.

Prix de vente 8,00 € l'exemplaire

Contact : André Dillien andre.dillien@gmail.com

BATAILLES AERIENNES

La RAF en France

N°68

Jean-Louis Roba



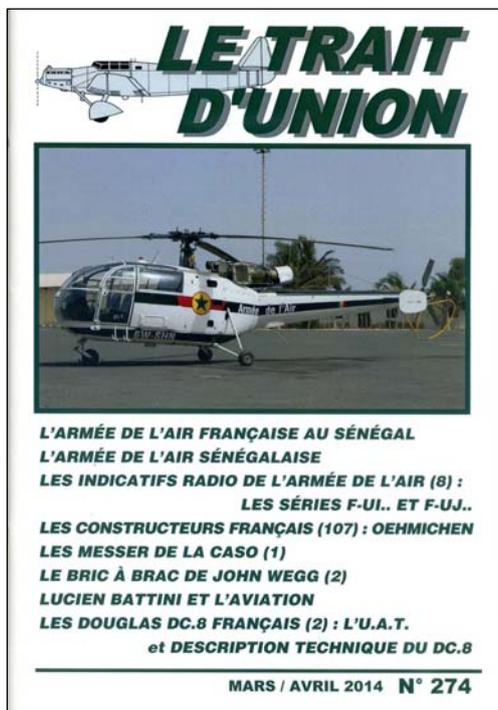
Seconde partie de l'article de Jean-Louis Roba sur la RAF en France de 1939 à 1940. Cette fois nous avons le détail de l'engagement des Hurricanes du 9 septembre au 14 mai. Comme à l'habitude, de nombreuses photos et des témoignages sur les opérations avec plusieurs détails sur les aérodommes utilisés.

Commande possible :

<http://www.avions-bateaux.com/produit/lela-presse/2147>

LE TRAIT D'UNION

N°274 Mars / Avril 2014



Magazine bimestriel de l'association Branche Française d' Air Britain (membre 2A)
 Nombreux articles très intéressants comme sur chaque numéro.

Commande possible Pierre Labaudinière
pla.lc3@gmail.com

MUSEE REGIONAL DE L'AIR

Magazine N°118 printemps 2014



Magazine du Musée Régional d' Angers (membre 2A)

Commande possible Christian Ravel gpparavel@orange.fr

Sites Internet, a découvrir

- Construction du Rafale
<http://link.brightcove.com/services/player/bc/pid808058471001?bckey=AQ~~,AAAAu-f--Hk~.5zEK7jWffsggKPOIINuNUqXgyf1TndP&bctid=3201526579001>
- Construction d'un Nieuport 17
http://www.aeromodelisme-albert.fr/evenements_/commemorations_1914_-1918.html
- Monument aux morts de Paudy
<http://monumentsmorts.univ-lille3.fr/monument/5726/paudy-autre/>
- 2ème fête aérienne de VINCENNES les 20-21-22 juin 1925
<http://meetingaeriens.blog4ever.com/>
- Blog de l'EALAT et livre du général Pertuisel (rencontré dernièrement lors du séminaire national des DPBA par Henry-Pierre Marquis et Laurent Bailleul)
<http://www.ealat.fr/article-a-lire-de-la-terre-par-le-ciel-du-general-pertuisel-122184430.html>
- Interview France Bleu Ardèche pour Pierre Antoine Courouble
<http://www.francebleu.fr/infos/un-historien-ardechois-sur-la-trace-des-bombes-en-bois-de-la-seconde-guerre-mondiale-1583011>
- Site avions et matériels 14-18
<http://www.earlyaeroplanes.com/archive1.htm>
- Témoignage Jean Maero sur les bombes en bois.
https://www.youtube.com/watch?v=YV_PTI17Cos
- Videos des conférences du Carrefour de l'Air
http://www.canal-u.tv/producteurs/musee_de_lair_et_de_l'espace/4e_carrefour_de_lair

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 Austin, Angleterre
- Geneviève Gilbert, Ile de France
- Yannick Tripette, région Aquitaine
- Henri Gilotte, Ile de France
- Arnaud Lefebvre, région Nord- Pas de Calais

Mise à jour site 2A

Ouverture de notre espace Bibliothèque à usage exclusif de nos membres.

Présence de livres que nous possédons depuis notre création mais également de DVD et documents pdf.

Disponible à l'envoi aux conditions décrites.

Accessible depuis l'onglet n°5.4 Espace membres.



Rappel : nécessité d'avoir vos identifiants et mot de passe d'accès !

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=14904>

Agenda

Réunions - 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 (à déterminer)

Région Parisienne :

Le 2^{ème} jeudi des mois pairs à partir de 18h45 au Café restaurant "A la ville d'Epinal", 5 rue d'Alsace Paris, 10^{ème} Métro gare de l'est.

Prochaine réunion (à déterminer)

Participations 2A pour des expos et meetings

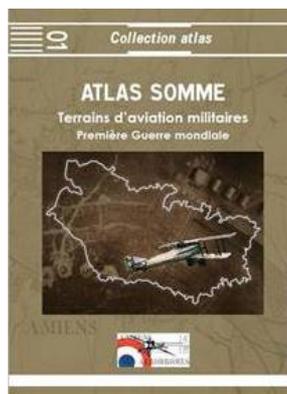
07-08 Juin 2014 Meeting de la Ferté-Alais
Aérodomme de Cerny - La Ferté-Alais.

13-14-15 Juin 2014 Fête aérienne du centenaire Marne 14-18. Aérodomme de Meaux - Esbly.

23 juin 2014

Lancement officiel du livre Atlas Somme à l'Historial de Péronne le 23 juin 2014 à 18h30. Venez nombreux ! Merci de confirmer à :

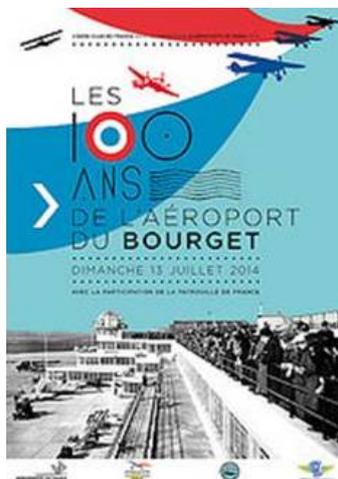
news@anciens-aerodromes.com



13 juillet 2014

Meeting Aérien des 100 ans de l'aérodomme du Bourget. Organisé par l'Aéro-club de France. Retrouvez toutes les informations utiles sur ce meeting :

<http://www.aeroclub.com/actualites/le-centenaire-de-laerodrome-du-bourget>



13-14-15 septembre 2014

Meeting Aérien du centenaire Somme 14-18. Aérodomme d'Amiens - Glisy. Retrouvez toutes les informations sur ce meeting :

<http://www.centenaire-aerien-somme14-18.fr/>



Adhérer

Anciens Aérodrome 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 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 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 2013-2014 reste fixé à 20 euros depuis notre création. Possibilité de régler par chèque bancaire par virement bancaire ou directement sur notre compte Paypal.

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

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

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

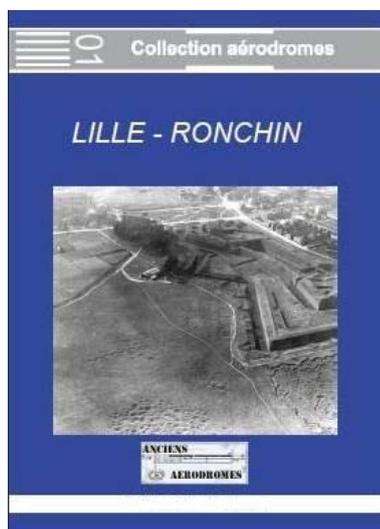
Voir également la page de présentation sur notre site :

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

Et le formulaire de contact :

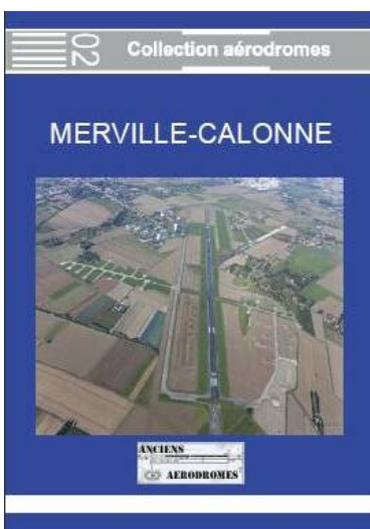
<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=260>

Nos publications livrets



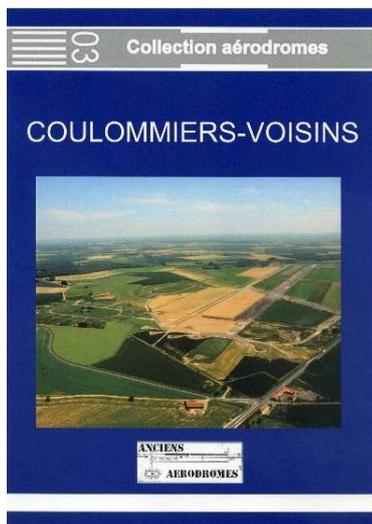
ISBN n°978-2-919572-00-7

Notre première publication qui vous fera découvrir cet aérodroome aujourd'hui disparu. 40 pages, 90 photos d'époque, format 17x24
Publication octobre 2010
Prix de vente **5,00 €** (frais de port **2.50 €**) à l'unité



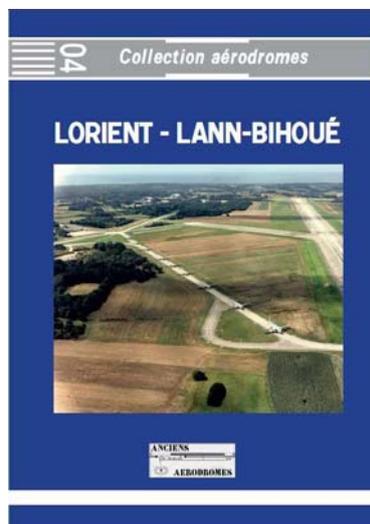
ISBN n°978-2-919572-01-4

Histoire d'une ancienne base aérienne militaire. 68 pages, 104 photos d'époque et actuelles, format 17x24 - Publication mai 2011
Prix de vente **8,00 €** (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 **8,00 €** (frais de port **2.50 €**) à l'unité



ISBN n°978-2-919572-03-8

76 pages, 130 photos d'époque et actuelles, format 17x24 - Publication septembre 2013
Prix de vente **10,00 €** (frais de port **2.50 €**) à l'unité

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

Les quatre livrets : 30,00 € + 4.50 € de port - © 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 Blu Ray et DVD bientôt disponibles.

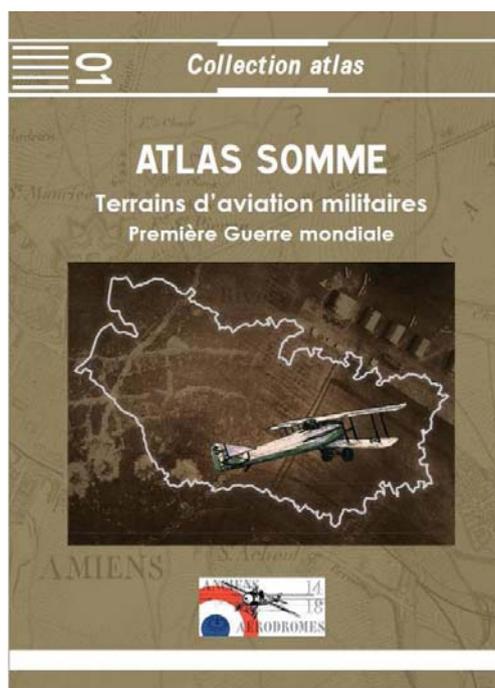
Consultation sur notre site :

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

Nouvelles publications

Le n°1 de la Collection atlas

Atlas des terrains d'aviation militaires de la Première Guerre mondiale Département de la Somme



La Somme est riche en lieux de mémoire de la Première Guerre mondiale.

Cet ouvrage permet de lire dans le paysage des champs de batailles historiques à livre ouvert.

En effet, il est illustré de pas moins de 550 QR Codes qui sont autant d'outils pour explorer plus avant la géographie départementale. Pour chaque terrain d'aviation, quatre codes permettent de localiser le lieu et de s'y rendre, de consulter la fiche signalétique actualisée sur notre site, d'accéder aux ressources locales et d'entendre un commentaire d'illustration sonore.

Le fonds cartographique retenu est contemporain du premier conflit mondial puisqu'il s'agit de la carte d'Etat-major numérisée par l'IGN et mise à disposition sur son Géoportail.

Au croisement des techniques de restitution cartographiques les plus anciennes et des promesses de celles du futur, cet ouvrage se veut un hommage à ceux qui tombés au champ d'honneur auront permis à l'aéronautique naissante de prendre un envol des plus glorieux.

Après la *Collection aérodomes* présentant des monographies sur des terrains d'aviation, notre association vous présente en cette année de commémoration le premier volume de sa nouvelle *Collection atlas*.

Un livret au format 17x24, 100 pages, 65 cartes et illustrations d'époque

Préface de Christian Manable, président du Conseil Général de la Somme

Avant-propos de Jacques Calcine, auteur des recherches sur les aérodomes de Picardie

Lancement officiel le 23 juin 2014 à l'Historial de Péronne à 18h30.

Confirmez votre présence à news@anciens-aerodromes.com

Prix de vente : 10,00 € + port 3,50 €

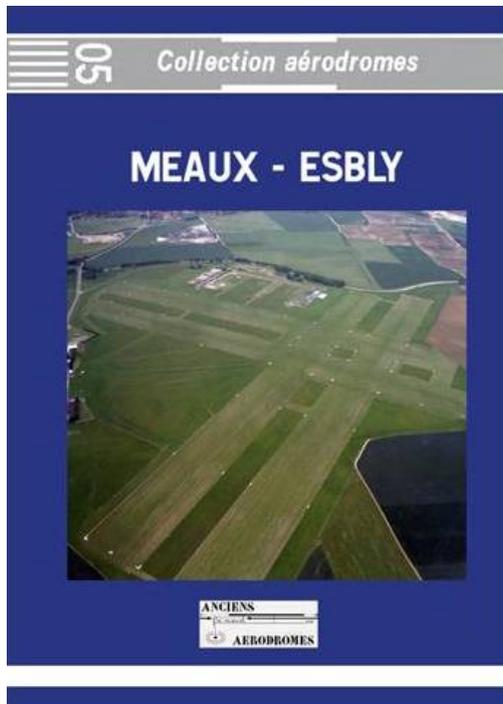
Commandes possibles

- Par courrier postal à l'adresse ci-dessous
- Par courriel à news@anciens-aerodromes.com

ASSOCIATION ANCIENS AÉRODOMES

Aérodomes de Merville Calonne - Rue de l'Épinette - 62136 LESTREM

Le n°5 de la Collection aérodromes Histoire du terrain d'aviation de Meaux - Esbly



L'association Anciens Aérodromes vous présente un nouvel ouvrage consacré cette fois à l'histoire de l'aérodrome de Meaux-Esbly.

L'histoire de cet aérodrome commence en 1935 lorsque qu'Henri MIGNET, créateur et constructeur du « Pou du ciel », prend possession d'un petit terrain situé sur la commune d'Iles-lès-Villenoy, en bordure de la RD.5 reliant Meaux à Esbly, afin d'y édifier un hangar destiné à la construction de ses avions.

Cette même année, l'aéroclub de Meaux, qui est depuis quelques temps déjà à la recherche d'un espace adapté à ses activités, décide de s'implanter à ses côtés. L'aérodrome de Meaux-Esbly vient alors de prendre son véritable envol.

Comme bon nombre de ses contemporains, le terrain connaît alors les grandes années de l'aviation de tourisme et de sa démocratisation.

Une section de l'Aviation Populaire, créée par Pierre Cot en 1936, y est bientôt constituée. En 1937, l'aérodrome devient l'un des acteurs bien inattendu de la guerre d'Espagne en formant au pilotage une poignée de jeunes

Républicains espagnols qui repartiront ensuite combattre dans leur pays.

Trois ans plus tard, le ciel de l'Europe s'embrace. A l'aspect bien différent des paisibles biplans de tourisme, c'est au tour des chasseurs Dewoitine D.520 de prendre possession des pistes. Durant une grande partie de la Bataille de France, leurs pilotes tenteront avec un courage remarquable de tenir tête à une Luftwaffe omniprésente dans un ciel en guerre. Le 23 mai 1940, Antoine de Saint-Exupéry y effectue sa célèbre *Mission sur Arras* qui laissera son empreinte dans la littérature.

Non occupé par l'armée allemande après l'armistice de 1940, le terrain de Meaux-Esbly est remis en culture mais retrouve sa vocation d'aérodrome civil dès la fin du conflit. Dès le mois d'août 1947, Meaux-Esbly dispose à nouveau d'une petite flotte d'appareils, dont quelques fameux avions biplans Stampe SV.4, et commence à reprendre avec dynamisme les activités de sa vocation originale qu'il continue à promouvoir avec brio de nos jours : l'aviation de tourisme.

Un livre au format 17x24, 60 pages et 72 photos d'époque et actuelles et documents provenant de fonds privés.

Préface d'Alain MIGNET, publié avec le soutien de la Commission Mémoire de l'aviation civile (DGAC).

Commandes possibles

- Par courrier postal à l'adresse ci-dessous
- En ligne sur notre site Internet
- Par courriel à news@anciens-aerodromes.com

Prix de vente : 8,00 € + port 3,00 €

ASSOCIATION ANCIENS AÉRODROMES
Aérodrome de Merville Calonne - Rue de l'Épinette - 62136 LESTREM

Rédaction

Magazine mensuel de l'association Anciens Aérodomes. 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 – juin 2014

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