Les Ailes Historiques du Rhin

Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin….

Années 2018-2019

Hiver

Editorial

Le comité de l'association et moi-même vous souhaitons une très belle année 2019, avec tous nos souhaits de santé et de prospérité… et de bons moments associatifs. Sur ce plan, nous ne devrions pas manquer d'ouvrage puisqu'à notre projet Dewoitine vient maintenant s'ajouter la remise en état de présentation statique du Mirage IIIE et du Jaguar, désormais et fort heureusement installés sur l'aéroport d'Entzheim. Ajoutez à cela EVADAY qui se transforme en manifestation aérienne où nous aurons notre rôle à jouer, un voyage d'étude en Bulgarie en juin et le passage du Raid du centenaire de la Franco-Roumaine à l'automne, au moment des Journées européennes du patrimoine, voilà de quoi alimenter une belle année aéronautique de réalisations et de rencontres. A bientôt à tous.

H. Payre

Assemblée générale

Le samedi 24 novembre, c'est dans les locaux du Centre de Vol à Voile de Strasbourg-Polygone (*que nous remercions ici pour son accueil*) que s'est déroulée notre assemblée générale. L'occasion pour notre président de revenir dans son rapport moral sur une année riche en évènements, mais aussi de remercier tous les membres des "Ailes" pour l'énergie mise au service de nos projets (*comme le Dewoitine*), la disponibilité apportée pour nous permettre d'assumer au mieux nos rendez-vous, les manifestations comme Evaday, les "Kehler Flugtage" ou bien encore les Journées européennes du patrimoine. Après la présentation du rapport financier par le trésorier, les présents ont donné le quitus sur les rapports pour l'exercice qui s'est achevé.

Le Conseil d'Administration, pour lequel aucun poste n'était à pourvoir, a été reconduit. La réunion s'est poursuivie avec une large discussion, sur les projets pour 2019, sur les manifestations à venir, sur la visibilité de l'association sur les réseaux sociaux, etc.. Le compte-rendu complet de l'assemblée sera bientôt disponible sur la page "membres" du site de l'association. La réunion s'est achevée avec le traditionnel "verre de l'Amitié" et la présentation de deux nouveaux membres.

Pour nous aider à faire vivre ce bulletin

- Vous qui aimez l'Aviation, son histoire, ces hommes et ces machines qui vous ont tous fait rêver, partagez cette passion avec la communauté des Ailes ! N'hésitez pas à nous faire parvenir un article que nous publierons ici, ou bien une information que vous souhaitez partager, ou encore un avis sur un livre aéronautique que vous avez aimé, etc. aileshistoriquesdurhin@gmail.com

- Si vous disposez de documents (photos, livres, magazines, documents numériques) sur l'histoire de l'aviation en Alsace, vous pouvez aussi contribuer à notre fonds documentaire, contactez nous.

Un convoi dans la nuit

(Par Petya Tasheva)

15 novembre 2018 - 20h30 – à l'entrée de Soultz-sous-Forêts, face à nous des gyrophares, une patrouille de motards, circulation interrompue. "Est-ce bien eux ? Les chasseurs légendaires ?". Oui, c'est bien eux, majestueux sur leurs trônes de plusieurs tonnes, attendant patiemment la sécurisation du premier rond-point pour un passage sans encombres.

Nous rejoignons le convoi, avec notre badge Ailes historiques du Rhin nous sommes autorisés à nous glisser entre les deux chasseurs. Un moment magique que le reste des membres de l'association ne pouvaient que nous envier. ☺

Premier rond-point passé après la dépose des panneaux de signalisation.

Lancés à 40 km/h sur la route, nous franchissons les petites rues étroites à la sortie de Reichstett. Pour surveiller les bouts des ailes et s'assurer que les avions ne subissent la moindre égratignure, les deux responsables de tête, qui se trouvaient juste derrière les poids lourds, glissaient leur 4x4 vivement, tantôt à droite, tantôt à gauche, nous donnant la sensation de se retrouver dans un voilier au cœur d'une tempête. Quelle maîtrise du véhicule ! Quelle implication et entière concentration sur leur seul objectif, ramener les trésors intacts à leur nouvelle maison, l'Aéroport de Strasbourg.

Arrêtés sur le bas-côté nous apercevons des passants sortis de leur voiture, les téléphones ou appareils photos à la main, prêts à immortaliser la scène.

Nous voilà dans le grand large. Une fois sur l'autoroute, nous sommes impressionnés par la chorégraphie parfaite et le professionnalisme des motards. Ils valsaient avec une élégance et détermination pour assurer le passage du couple Mirage et Jaguar, tel le passage d'un couple présidentiel. Un exercice réalisé à la perfection, comme s'ils l'avaient répétés des milliers de fois, le travail de grands professionnels !

00h30 – Rond-point Aéroport de Strasbourg, dernière coupe à la scie du panneau de signalisation et nous voilà arrivés devant la grille de la zone de sécurité. Le convoyage a été assuré avec un franc succès, encore une dernière photo de groupe et quelques poignés de main, l'aventure s'est terminée les yeux pétillants laissant la place à la suite… La remise en beauté des deux légendes volantes que sont le Jaguar et le Mirage.

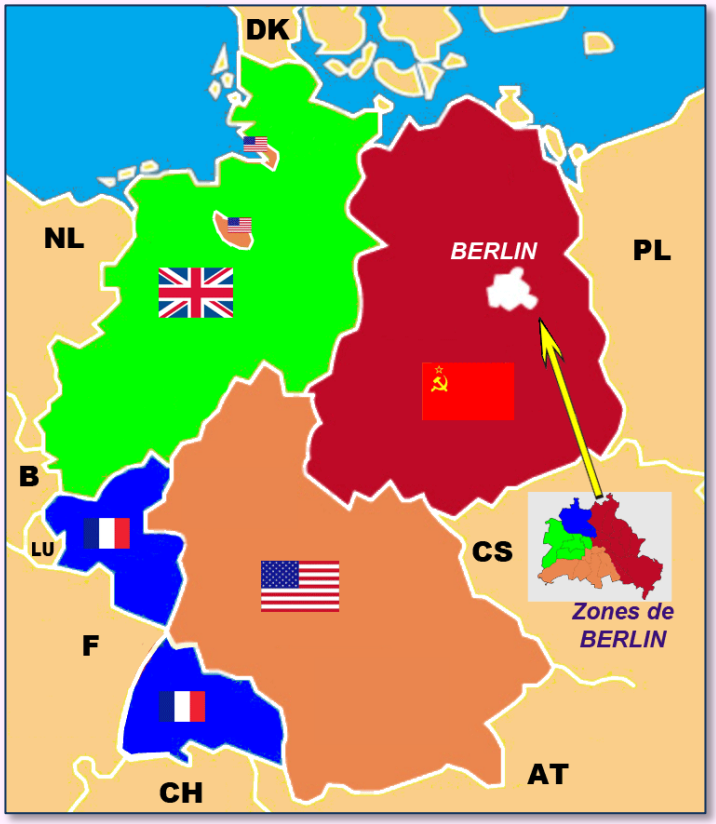
Merci à toutes les équipes pour leur professionnalisme !

Petite histoire de la 1ère Division aérienne canadienne en Europe :

C'est à l'occasion d'une visite privée du musée "Deutsch-Kanadischen Luftwaffenmuseums e.V." installé en Allemagne sur le site de l'ancienne base canadienne de "Baden-Söllingen" (*Soellingen*) devenue l'Aéroport de "Karlsruhe/Baden Baden" en 1997 (*appelé aussi "Baden Airpark"*), que nous est venue l'idée de vous proposer un retour sur cette présence canadienne en Europe dans le cadre de l'OTAN et due à la période troublée de notre histoire qu'était la "Guerre froide". Tous les habitants du Bas-Rhin, vivant le long de la frontière rhénane, se souviennent du rugissement des réacteurs des avions canadiens au point fixe (*la base de Söllingen est située à moins de deux kilomètres de la France*), des décollages et des atterrissages des chasseurs qui, pendant quarante ans (*de 1953 à 1993*), faisaient vibrer l'air, de jour comme de nuit...

Retour rapide sur le contexte historique en Europe :

Tout commence avec la chute du Reich allemand en 1945, les accords signés entre les grandes puissances dessinent le partage du territoire allemand (*sans la Prusse orientale, la Silésie et la Poméranie orientale*) en quatre zones, une zone d'occupation soviétique, une zone américaine, une zone anglaise et une zone française ; cette dernière, accordée aux français en février 1945, étant issue des zones américaines et anglaises. La ville de Berlin (*dans la zone soviétique*) fait l'objet d'un découpage en quatre secteurs.



Zones d'occupation

1946-1947, les tensions dans les relations diplomatiques entre les Etats-Unis et l'Union soviétique, résultant de deux visions du monde totalement antagonistes, s'aggravent et annoncent le début de la guerre froide. Américains et Anglais fusionnent leurs zones et y instaurent une nouvelle monnaie, le Deutsche Mark, renforçant ainsi l'installation d'une logique bipolaire en Europe avec l'émergence de deux blocs qui se font face, celui de l'Est et celui de l'Ouest. 1948-1949 - divers évènements viennent tendre un peu plus le climat entre les deux blocs : février 1948 la prise du pouvoir des communistes en Tchécoslovaquie, en avril la mise en place effective du Plan Marshall par les Américains, en juin le blocus de Berlin décrétés par les Soviétiques. Ces évènements vont, parmi bien d'autres, déboucher sur la signature du Traité de l'Organisation de l'Atlantique Nord [1] (*OTAN ou "Alliance Atlantique"*) le 4 avril 1949. La création de la République Fédérale d'Allemagne le 23 mai 1949 et celle de la République Démocratique d'Allemagne le 7 octobre 1949.

---

1 *Les douze premiers pays signataires (membres fondateurs) : Belgique, Canada, Danemark, États-Unis, France, Islande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal et Royaume-Uni.*

L'Alliance atlantique ouvre la voie de la défense de l'Europe de l'Ouest dans un cadre transatlantique. L'objectif de l'OTAN étant de garantir la liberté et la sécurité de ses membres à la fois par des moyens politiques et des moyens militaires, les états membres décident de la création d'une organisation militaire intégrée permanente (*en 1950*) dont le siège du Grand Quartier Général (*SHAPE - Supreme Headquarters Allied Powers Europe*) est alors installé à Paris.

A l'Ouest un vaste dispositif de défense stratégique doit être mis en place pour faire face à l'Armée rouge dont les troupes sont massées (*avec celles de ses alliés*) derrière ce qui est baptisé le "rideau de fer". En 1951, l'OTAN comptabilise pour le bloc de l'Est, 175 divisions soviétiques et 62 divisions pour les pays satellites de l'URSS. La même année les services de renseignement américains annoncent avoir comptabilisé 20.000 avions soviétiques pouvant être opposés aux forces de l'Alliance atlantique (*ces chiffres seront revus très fortement à la baisse les années suivantes*). Le choix d'une force aérienne conséquente et bien équipée est fait par le commandement de l'OTAN en 1951 et de très nombreuses bases vont être créées ou aménagées en Europe de l'Ouest. Le déploiement terrestre, moins économique, reste limité, même si en 1952 les américains positionnent près de quatre cent milles hommes en Europe (*principalement en Allemagne*). Le déséquilibre des forces en présence, à cet instant, est contrebalancé par le fait que seuls les Etats-Unis disposent de l'arme nucléaire et des moyens de l'utiliser.

Le Canada dans la force aérienne intégrée :

Début 1951, le gouvernement canadien, membre fondateur de l'OTAN, accepte de contribuer à la force aérienne intégrée déployée en Europe et crée à cet effet la 1ère Division aérienne (*No. 1 Air Division*) de l'**A**viation **R**oyale **C**anadienne (*Royal Canadian Air Force*). Elle doit-être composée de douze escadrons (*11 initialement*), escadron d'interception (*interceptor squadron*), escadron de chasse-bombardement (*fighter-bomber squadron*) et escadron de chasse-reconnaissance (*fighter reconnaissance squadron*), répartis en quatre escadres de chasse (*fighter wing*).

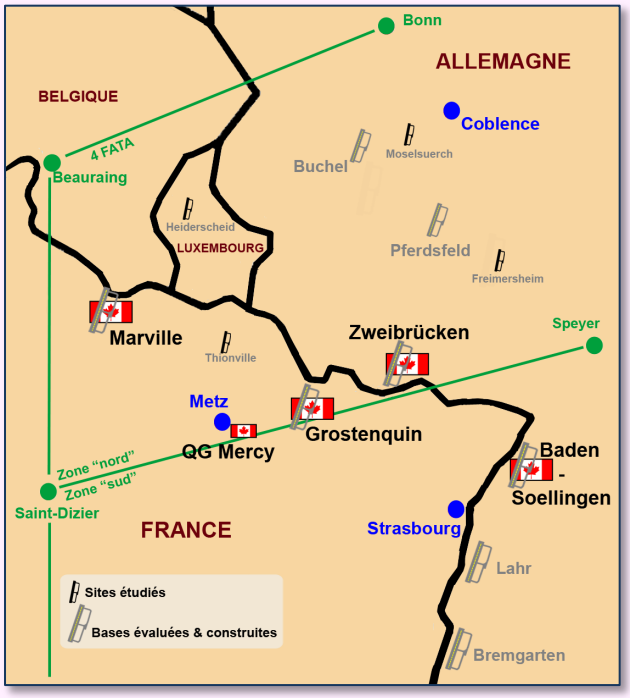
1ere Division aérienne

Planification et choix des implantations :

Chaque escadre canadienne devant disposer de sa propre base, le "*SHAPE*" qui est en charge de la planification et de l'exécution des opérations militaires de l'OTAN, décide d'implanter deux bases dans l'Est de la France et deux dans le Sud-ouest de Allemagne. A ce stade vont commencer des négociations compliquées entres les alliés et les Canadiens, d'une part sur le commandement et sur le rôle de la 1ère Division aérienne au sein de la force intégrée, et d'autre part sur le financement des installations nécessaires. Sur ce point la question est vite réglée en France puisque c'est le fonds d'infrastructures de l'OTAN qui va payer, mais en Allemagne ce dernier ne peut intervenir.

Ne voulant pas être perçu comme une nouvelle force d'occupation par les Allemands, le Canada annonce qu'il compte bien prendre à sa charge les frais de maintien et d'entretien de ses troupes sur place (*forces terrestres comme aériennes*), la présence de celles-ci en Allemagne étant de fait sa contribution au dispositif de l'Alliance atlantique. Paradoxalement, dans le même temps les Canadiens précisent aux Alliés qu'ils ne souhaitent pas pour autant assumer les coûts liés aux travaux d'infrastructures des bases, tout en sachant que ceux engagés par les Français, les Américains et les Anglais le sont, eux, sur les budgets d'occupation. Le Canada va finalement accepter de prendre le statut de force d'occupation, après avoir obtenu des Alliés que les frais de construction des bases canadiennes soient pris exclusivement sur les budgets d'occupation existants (*en l'occurrence celui des Français*), et donc sans nouvel impact pour les Allemands.

1952 est l'année charnière, le quartier général canadien est installé temporairement à Paris et le Colonel de l'Air Hodson (*nommé Commodore de l'Air fin 1952*) est chargé d'évaluer les sites proposés. Il visite et valide alors en Lorraine, Grostenquin (*en cours de construction*) mais écarte Thionville-Yutz (*Base aérienne 138 d'avant guerre*). On peut, pour l'anecdote, noter le commentaire sur la région formulé dans le rapport d'Hodson "*La Lorraine est une riche région agricole et le bassin de mines de la vallée de la Moselle est un plus. Mais il faut voir ces villages de Lorraine pour y croire. L'agriculteur le plus prospère est celui qui a le plus gros tas de fumier devant sa maison. Les poulets se promènent librement dans la maison et les femmes pompent de l'eau au seul puits du village.*"…



Dispositif canadien en 1955

En Allemagne, Hodson se rend sur les sites de Zweibrücken (*en cours de construction par l'Armée française depuis 1950 sur le budget d'occupation américain*) et de Pferdsfeld, si le premier est validé, le second est considéré par l'ARC comme inapproprié d'un point de vue opérationnel. De nouvelles propositions sont alors transmises au chef d'état-major de la Force aérienne canadienne ; en France c'est finalement le site de Marville (*dont les travaux commencent en octobre 1952*), qui est retenu, le choix de la deuxième base en Allemagne s'avère plus complexe. La 1ère Division aérienne canadienne est intégrée à la zone 4 "nord" de la Force aérienne tactique alliée [2] (*FATA ou 4th Tactical Air Force northern Area of Operation*) délimitée au nord par une ligne Beauraing (*Belgique*) - Bonn (*Allemagne*) et au sud une ligne Saint-Dizier (*France*) - Speyer (*Allemagne*), mais aucune base n'est alors disponible dans la partie allemande de cette zone.

Le "*SHAPE*" s'adresse alors à la Mission des Grands Travaux Aéronautique française (*M.G.T.A.*), créée en 1951, qui est en charge de la réalisation des aérodromes et de leurs dépendances dans la zone d'occupation française, et lui demande d'étudier la réalisation d'une base dans la région de Coblence (*soit Moselsuerch soit Buchel*). Les canadiens ne sont pas emballés par ce projet qui va retarder le déploiement complet de leur force aérienne en Europe continentale, d'autant que les premiers escadrons de la 1ère Division aérienne commencent à arriver au Royaume-Uni. Le "*SHAPE*" ne voit alors qu'une solution, attribuer temporairement une base de la zone 4 "sud", celle de Baden-Soellingen. Celle-ci, en cours de construction depuis la fin de 1951, fait partie des trois chantiers de la M.G.T.A. dans ce secteur, avec celles de Lahr et Bremgarten, et est initialement destinée à l'Armée de l'air française. Le temporaire deviendra assez vite définitif…

---

2 *Dans les années cinquante, le commandant suprême des forces alliées en Europe ("SACEUR") dirige le Grand Quartier Général des puissances alliées en Europe ("SHAPE") à ce titre il est responsable du commandement général des opérations militaires de l'OTAN et conduit la planification militaire des opérations. Le commandement allié en Europe est constitué, principalement, de trois commandements "Major Subordinate Command" : un pour le nord "Allied Forces North Europe", pour le sud "Allied Forces South Europe", et pour le centre "Allied Forces Central Europe" comprenant les Forces aériennes alliées du Centre Europe ("AAFCE - Allied Forces Central Europe"). Au sein de ce dernier commandement, deux entités, la 2ème Force aérienne tactique alliée (2 FATA) et la 4ème Force aérienne tactique alliée (4 FATA - 4th Tactical Air Force). Celle-ci, sous commandement américain comprend : La 12th AF (Twelfth Air Force), la 1ère Division aérienne canadienne et les unités de l'Armée de l'air française de la force aérienne intégrée de l'Otan.*

Arrivée et déploiement des Escadres de la 1ère Division aérienne :

La 1ère Escadre (*1 "fighter" wing*), qui est équipée du tout nouveau "Canadair Sabre Mk.2", dérivé du North American Sabre F-86 et fabriqué sous licence par Canadair Ltd., est la toute première à quitter le Canada.

Canadair CL-13 Sabre Mk.2 ➔

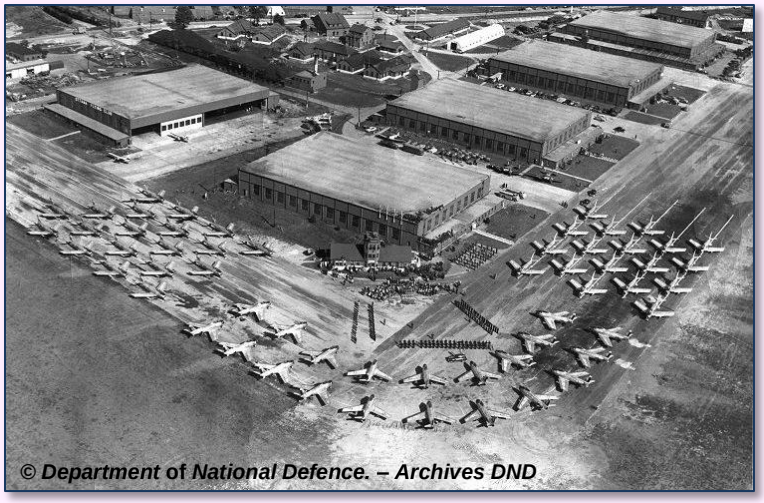
Les "Sabres" sur le Magnificent à l'arrivée à Glasgow, (Novembre 1951)

En novembre 1951, les appareils des escadrons N°410 et N°441 (*No.410 & No.441 Squadrons*) sont chargés à bord du porte-avion NCSM "Magnificent" de la Marine Royale Canadienne dans le port de Norfolk (*Virginie – USA*). Ils prennent la destination de Glasgow, où ils sont déchargés puis transférés sur la base de la *Royal Air Force* de North Luffenham (*Angleterre*). La plupart des avions ont voyagé sur le pont du porte-avion et malgré leur cocon de protection, ils ont été exposés aux embruns lors du parcours, des traces légères de corrosion sont constatées lors du débarquement.

Le commandement de la force aérienne décide alors d'utiliser un convoyage depuis le Canada par les airs, l'opération est baptisée "Leap Frog I" (*saut de grenouille*). Les avions partant de la Base d'Uplands (*Ontario*) feront escale à Bagotville (*Québec*), Goose Bay (*province de Terre-Neuve-et-Labrador*), Bluie West One (*Base aérienne américaine au Groenland*), Keflavik (*Base aérienne américaine en Islande*), enfin Kinloss (*Écosse*) avant de rejoindre North Luffenham. Accompagnés d'un "North Star" du 426ème *Escadron* d'entraînement au transport, les "Sabre" de l'escadron N°439 (*No.439 Squadron*), décollent le 30 mai 1952 et parviennent à destination le 13 juin 1952. Ce n'est qu'en avril 1955, que la 1ère Escadre va pouvoir s'installer sur la base de l'ARC (*RCAF Station*) de **Marville** en France.

Les appareils du No.439 Squadron à Keflavik (Islande)

Devant la réussite de l'opération, les escadrons 416, 421 et 430 de la 2ème escadre décollent le 28 septembre 1952 de North Bay (*Ontario*), dans le cadre de "Leap Frog II" et arrivent sur leur nouvelle base de **Grostenquin** (*France*) le 11 octobre 1952. "Leap Frog III" débute pour les escadrons 413, 427 et 434 de la 3ème escadre le 7 mars 1952, en raison d'une météo défavorable les appareils ne rejoindront la base de **Zweibrücken** (*Deux-Ponts*) que le 7 avril. Le 27 août 1953 ce sont les escadrons 414, 422 et 444 de la 4ème escadre qui quittent Goose-Bay, ils se posent le 4 septembre 1953 en milieu d'après-midi sur la base de **Baden-Soellingen**. La 1ère Division aérienne de l'Aviation Royale Canadienne est enfin au complet sur son nouveau terrain d'opération.



🡐 28 septembre 1952, les escadrons de la 2ème escadre rassemblés avant le départ du Canada.

La 1ère Division aérienne de l'ARC en France - 1952 - 1967 :

Rappel géopolitique d'un contexte particulier

L'histoire des bases canadiennes en France va suivre l'évolution des relations entre l'Otan et le gouvernement français, avec en arrière plan les rapports entre la France et les Etats-Unis. Dès le départ celles-ci se révèlent compliquées, car même si le "*SHAPE*" (*dont le "Supreme Allied Commander Europe - SACEUR" est un général américain*) est installé à Paris, les Français ont peu de poids dans la prise des décisions face à la prééminence des Américains sur le commandement intégré de l'Alliance. En particulier en matière de stratégie nucléaire où la vision "américaine" de la défense de l'Europe s'impose aux membres de l'Otan, avec un exemple, en 1953, lorsque le gouvernement des Etats-Unis fait le choix pour son armée de rendre possible l'utilisation d'armes nucléaires tactiques au même titre que n'importe quel autre type d'arme, et que cette décision, sous la pression des Américains, rentre en application dans le cadre des plans stratégiques du commandement de l'Alliance. Va s'en suivre, à partir de 1953-54, le déploiement en Europe par l'armée américaine de ses premières armes nucléaires tactiques, tout d'abord au Royaume-Uni, puis en Allemagne en 1955 et en Italie en 1957, armes dont les Américains conservent seuls le contrôle (*donc si nécessaire l'utilisation*).

Siège de l'OTAN – Paris 1950 (Palais de Chaillot)

Entre 1950 et 1954, les Etats-Unis soutiennent financièrement la France en Indochine, considérant que cette guerre participe à la lutte contre le communisme (*on estime cette aide à plus d'un milliard et demi de dollars*). Cette bonne entente franco-américaine est très vite confrontée aux exigences des uns et aux refus des autres, les Américains veulent être impliqués dans les choix militaires et stratégiques en Indochine, les Français eux souhaitent conserver leur indépendance stratégique et refusent de prendre en compte les avis de l'état major américain. Au lendemain de la défaite, le président américain Eisenhower n'hésite pas alors à remettre en cause les capacités militaires françaises, souhaitant voir ainsi diminuer l'influence et le rôle de la France au sein de l'Alliance, tout en renforçant, un peu plus encore, les rapports privilégiés existants entre les Etats-Unis et le Royaume-Uni (*Special Relationship*).

Vient ensuite, en 1954, la guerre d'Algérie. La France espère obtenir le soutien de l'Otan dans le conflit, car selon elle, il s'agit bien de lutter contre la montée du communisme en Afrique du Nord, comme en atteste l'appui de certains pays communistes apporté au Front de libération national algérien (*FLN*). Le Conseil de l'atlantique Nord accepte que des troupes françaises soient retirées du dispositif de l'Otan en Europe mais refuse néanmoins d'admettre que la rébellion algérienne soit une menace pour l'Alliance. Les Américains considèrent eux, que le départ des unités françaises, en particulier celles de la zone rhénane, met gravement en péril la sécurité de l'Europe (*c'est près de 400.000 hommes qui vont renforcer les effectifs de l'armée française en Algérie*). Le gouvernement américain, lorsque cela sert ses intérêts, va toutefois apporter à la France un soutien diplomatique dans les instances internationales, ainsi qu'une aide militaire (*en matériels*), avant que ne débute l'affaire de Suez…

Blocage du canal de Suez par l'Egypte (1956)

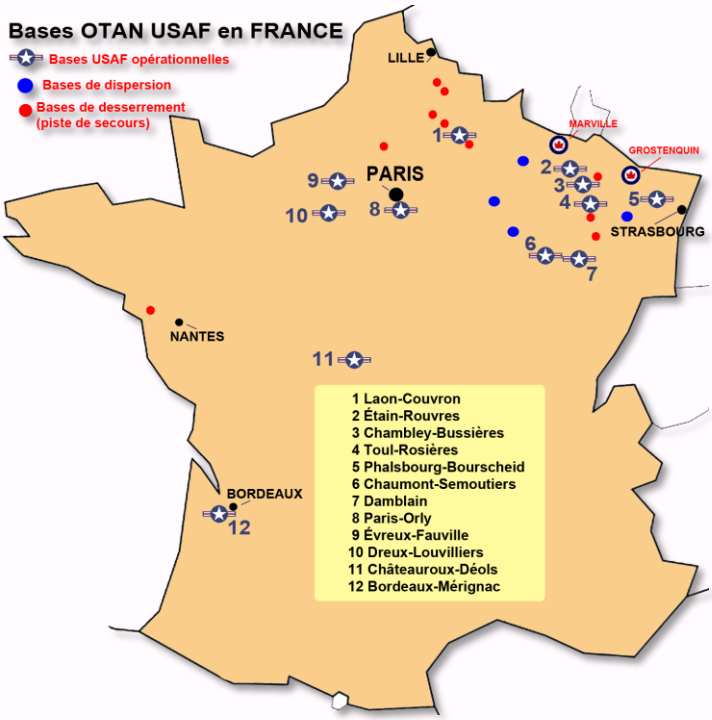
En 1956, la Crise de Suez met une nouvelle fois à mal les relations entre les alliés, elle illustre parfaitement l'impossibilité des Français (*avec eux les Anglais*) à mener une politique indépendante des Etats-Unis. La nationalisation du Canal de Suez par Nasser déclenche l'intervention des troupes franco-anglaises (*alliées à Israël*) en Egypte. L'URSS demande l'arrêt immédiat des combats et menace d'une attaque nucléaire l'état d'Israël et ses deux alliés, en réponse l'Otan brandit la menace d'une riposte. Pour mettre fin à la crise, les Américains, vont à leur tour exiger le retrait des troupes d'Egypte, allant jusqu'à envoyer des forces navales et aériennes pour s'interposer. A la demande des Etats-Unis et de l'URSS, l'ONU se réunit en assemblée générale extraordinaire, assemblée qui condamne l'intervention franco-anglaise et ordonne l'arrêt des opérations contre l'Egypte, puis décide de la création d'une force d'intervention (*la Force d'urgence des Nations-Unies – la FUNU*). C''est finalement sous la pression internationale que les Français et les Anglais vont devoir mettre fin à leur expédition.

En 1957, le gouvernement américain sollicite de la France l'autorisation de positionner des armes nucléaires sur le territoire, toujours sous son contrôle exclusif, sans obtenir toutefois de réponse (*crise politique en France avec deux changements de gouvernement cette année-là*). En septembre 1958, le Général de Gaulle qui vient d'arriver au pouvoir, et souhaitant redéfinir la place de la France au sein de l'alliance occidentale dans sa globalité, propose une direction tripartite au côté des Etats-Unis et du Royaume-Uni [3], la demande se voit opposer un refus des Américains et des Anglais. L'état français, dans son souhait de retrouver une certaine indépendance militaire, officialise alors son programme de création d'une force de dissuasion nucléaire française indépendante (*programme nucléaire lancé en 1954 par Pierre Mendès-France*).

Le Général de Gaulle
En 1958

3 *Dans sa demande, le Général de Gaulle, qui trouve que l'Otan (dans sa forme) ne peut satisfaire aux conditions de sécurité du "Monde libre", souhaite d'une part, un commandement tripartite anglo-américano-français en charge de l'élaboration des stratégies politiques et militaires occidentales au niveau mondial, avec notamment le contrôle de l'emploi des armes nucléaires. Et d'autre part que soient constitués des commandements combinés pour tous les théâtres d'opérations. Dans ce mémorandum, le Général laisse entendre que l'absence d'ouverture de discussion sur ce sujet entre les alliés, entrainerait du côté français une remise en cause de son engagement au sein de l'Otan.*

Dès lors, sur les stratégies de dissuasion nucléaire, les Français et les Américains sont en complète opposition, au printemps 1959, le Général, répondant à la demande américaine de 1957, refuse le déploiement de rampes lance-missile et le stockage d'armes nucléaires américaines en France, conséquence, les Américains sont contraints de transférer progressivement leurs chasseurs bombardiers "North American F-100 Super Sabre" des bases de l'U.S.A.F. (*United States Air Force*) de France vers le Royaume-Uni et l'Allemagne. Les années qui suivent, la France désengage progressivement ses troupes de l'Alliance, 1959 la flotte de méditerranée est retirée du commandement intégré, 1962 les troupes retirées d'Algérie ne sont pas réaffectées à l'Otan. 1962 toujours, le gouvernement français refuse le projet d'une Force nucléaire multilatérale (*MLF*), 1964 ce sont les forces navales françaises qui à leur tour quittent les commandements intégrés de l'Atlantique. Enfin le 7 mars 1966, le Général de Gaulle annonce le retrait de la France du commandement intégré de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, ce qui implique la fermeture des 12 bases américaines opérationnelles et de toutes les autres installations de l'OTAN implantées sur le territoire français depuis le début des années 1950 (*autres bases, centres de commandement, dépôts, etc.*) ainsi que le départ de 26.000 militaires et de leurs familles.

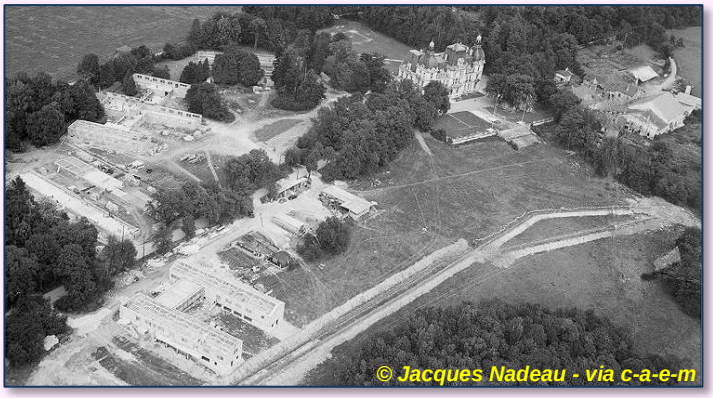


Implantations de l'ARC

- Le Quartier Général de Metz & ses composantes -

Un Quartier Général provisoire de la 1ère Division aérienne est installé à Paris (*avenue Montaigne*) début 1952. En octobre de la même année, avec l'intégration de la Division au sein de la "4 FATA", les Canadiens recherchent un emplacement définitif pour leur QG, un lieu qui soit au plus près des diverses structures. C'est le site de Mercy-Les-Metz qui est choisi, idéalement placé en Lorraine, sur le territoire de la commune d'Ars-Laquenexy et à quelques kilomètres de Metz (*Moselle*). En avril 1953, le premier commandant de l'aviation de la Division aérienne (*AOC*), le "air vice-marshal" (*AVM*) H. L. Campbell, installe son Quartier Général dans le château de Mercy et ses trois annexes, mais très vite d'autres bâtiments en préfabriqué doivent être construits pour pouvoir accueillir les services et casernements.

Le château de Mercy en 1956 ↑



Janvier 1954 – Bâtiments en construction↑

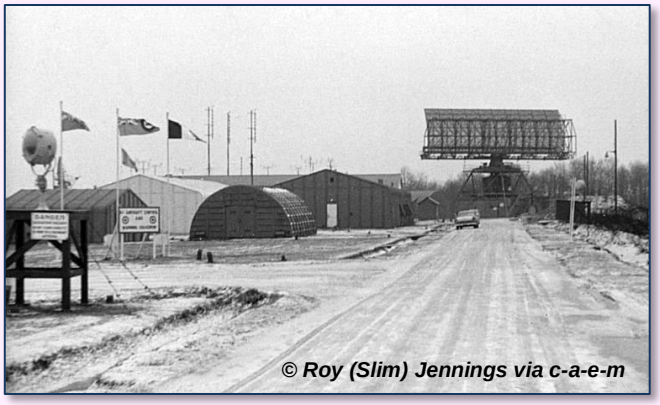
- Les Unités de la 1ère Division aérienne -

Pour être opérationnel, le QG doit disposer de nombreuses unités, certaines vont être positionnées dans le parc du château, d'autres à proximité immédiate. Pour ces dernières les Canadiens prennent possession des ouvrages fortifiés d'Ars et de Jury et de leurs casemates, dits du "Groupe fortifié La Marne" et construits par les allemands (forts baptisés "*Feste Freiherr von der Goltz*") à partir de 1907, pendant l'annexion de l'Alsace-Lorraine. L'Unité de soutien "*Support Unit*" en charge des services administratifs, comptables et techniques, est installée au château de Mercy. Comme le centre opérationnel de commandement "*Command Operational Centre*" (*COC*) et le contrôle opérationnel "*Operational Control*" qui planifient et dirigent l'ensemble des informations radar transmises à la Division aérienne. Ces deux derniers sont ensuite implantés dans l'Ouvrage d'Ars, rénové, au nord du château. L'ouvrage sert également d'entrepôt d'approvisionnement.

L'Ouvrage d'Ars 1963 – Vue extérieure – Salle des opérations du COC

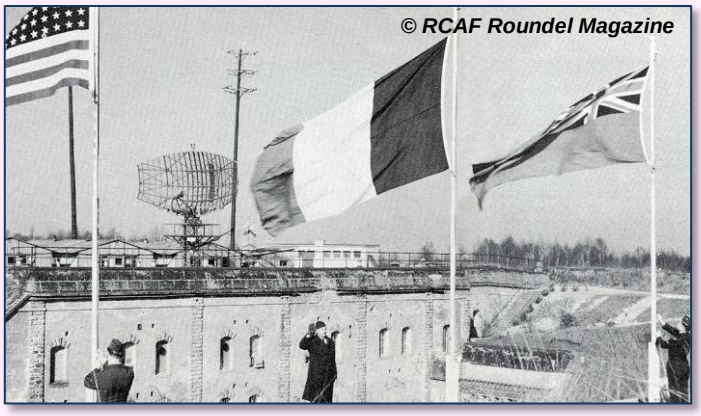
Le 601ème Escadron de télécommunication (*ex* "*Radio Relay*" -"*601 Telecommunications Squadron*" ou "*Telecom*") est l'unité chargée des transmissions, elle s'occupe du maintien des communications entre les bases aériennes, les avions et les autres unités de l'OTAN. Après avoir occupé un temps les sous sols du château, les installations radios sont également transférées dans l'Ouvrage d'Ars.

Le 6ème Centre de contrôle aérien tactique (CCAT "*6 Tactical Aircraft Control Centre*"), à un rôle très important dans le dispositif canadien avec entre autres : la mise en œuvre des ordres de l'*AOC* dans le cadre du rôle attribué à la 1re Division aérienne, l'information de l'*AOC* sur la situation aérienne et le statut de combat des forces, enfin le maintient du contrôle direct des aéronefs de l'ARC affectés aux missions de défense aérienne et de frappe. C'est avec le 61ème Escadron d'alerte et de contrôle aérien ("*No.61 aircraft control and warning squadron*"), arrivé en mai 1955, que le CCAT va s'installer sur le site de l'Ouvrage de Jury, à proximité du Q.G.. Le 61ème escadron s'occupe des missions de contrôle aérien qui jusqu'alors étaient du ressort de l'U.S.A.F. et des contrôleurs aériens français. Le radar (*Marconi Type 80, MPS-11*) entre en service en août sous le nom de "Yellowjack" et va apporter une plus grande capacité opérationnelle à la 1ère Division aérienne. Il est désactivé en décembre 1962 avec l'arrivée dans les escadres du "Canadair CF-104 Starfighter".



Salle des opérations en 1956 *L'installation radar en 1962*

Des personnels appartenant au QG sont également détachés au Centre de contrôle aérien commun de Moselle ("*Moselle Common Area Control*"). Crée par les Américains en 1955 sous la dénomination "*Military Common Area Control*", il est Installé dans le "Groupe fortifié Jeanne d'Arc" ("*Feste Kaiserin*"), à Rozérieulles. Le centre contrôle les mouvements aériens civils et militaires de la zone, on y trouve des Américains du "*2183th Command squadron*" basé à Metz, des militaires de l'Armée de l'Air française et des contrôleurs aériens civils, appartenant au SGAC (*Secrétariat Général à l'Aviation Civile*). Le radar et les moyens de transmissions sont fournis par les Américains qui en assurent également la maintenance.



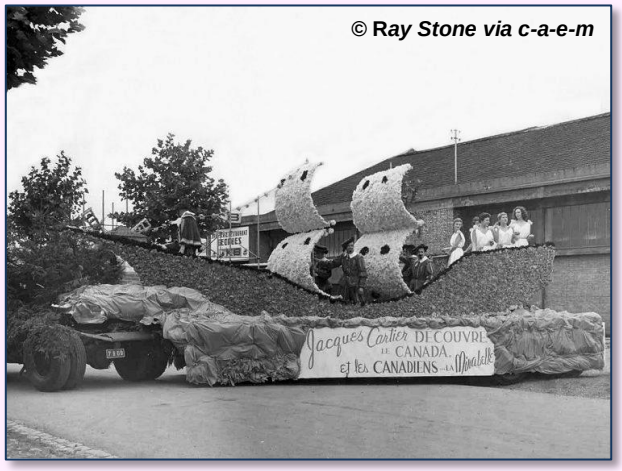
L'extérieur du MCAC en 1960

- La vie quotidienne -

Les personnels du Quartier Général de la 1ère Division aérienne, vont très vite retrouver leur mode de vie canadien avec l'arrivée, dès 1954, des premières familles, celles-ci sont logées tout d'abord dans des mobile-homes ("*Trailer Park*"), à Ars-Laquenexy, Chesny (*le parc de caravanes est baptisé le village à la feuille d'érable*), Grigy, ou encore Peltre. Par la suite, des hébergements, "*Private Married Quarters*", sont construits dans les villes et villages des alentours comme à Metz-Bellecroix (*le "PMQ" comprend 147 logements et une école "Général Navereau"*), où bien comme à Woippy, en 1955, avec la cité pavillonnaire du "petit Canada". Il n'en reste pas moins qu'une bonne partie des familles vivent dans des locations chez l'habitant. C'est l'occasion pour nos "cousins d'Amérique" de découvrir avec surprise le "plaisir français" de la taxe d'habitation, la taxe sur le poste de radio, la taxe sur les ordures, etc.

Le "petit Canada" - Woippy

Dans la vie quotidienne, les Canadiens disposent au château de Mercy de quelques commerces, une alimentation (*avec des produits nord-américains*), une librairie, une poste et des services médicaux, médecin, dentiste. Ils peuvent aussi s'approvisionner auprès du "*PX*" américain du Quartier Colin à Metz et sur les bases de l'ARC (*Grostenquin est à une vingtaine de kilomètres*). Mais pour les produits de consommation courante, ils doivent souvent recourir au commerce local. Principales difficultés, la barrière de la langue bien sûr (*tous ne sont pas bilingues*) et l'adaptation au système métrique, finis les "*gallons*" et autres "*pounds*". A la différence des Américains, les Canadiens s'intègrent très vite dans la vie locale et associative, et leur départ en 1967 laisse un grand vide, preuve en est qu'aujourd'hui encore leur présence reste dans les mémoires.



1956 Metz – Les Canadiens à la Fête de la Mirabelle

- La fermeture du "Canadian Headquarters" en France -

Le 7 mars 1966, le Général de Gaulle écrit au président américain Lyndon B. Johnson : "*La France se propose de recouvrer sur son territoire l'entier exercice de sa souveraineté, actuellement entravé par la présence permanente d'éléments militaires alliés ou par l'utilisation qui est faite de son ciel, de cesser sa participation aux commandements intégrés et de ne plus mettre de forces à la disposition de l'OTAN.*" Le retrait des troupes de l'Alliance doit-être effectif au 1er avril 1967.

1967 – Dernière descente du drapeau Canadien (l'Unifolié - "The Maple Leaf Flag")

A la suite de la décision française, le gouvernement canadien annonce, en février 1967, le transfert du Quartier Général de la 1ère Division aérienne de Metz vers Lahr (*Allemagne*). Le 31 mars les derniers Canadiens quittent le château de Mercy et les derniers avions la base de Marville, destination la "*RCAF Station Lahr*".

- La base de Grostenquin -

- La construction -

Destinée à accueillir la 2ème escadre de Chasse, la base de l'ARC (*RCAF Station*) de Grostenquin est la première base canadienne en Europe continentale, elle est située à cinq kilomètres au nord du village du même nom (*département de la Moselle*). Les Français sont responsables de la construction des infrastructures de la base selon un cahier des charges très strict, imposé par le commandement de l'Otan (*et applicable à tous les sites*). On y trouve : Une piste bétonnée d'au moins 2.400 mètres, en mesure de réceptionner les avions de transport et les appareils à réaction. Trois "marguerites" de 16 à 18 alvéoles chacune, idéalement réparties sur la zone, les équipements de piste, la tour de contrôle, les hangars, et autres bâtiments de commandement, etc.. Le financement de ces ouvrages est pris en charge par le budget de l'Otan.

🡐 Vue aérienne de la base en 1955

Tous les autres travaux sont financés par l'état français, comme l'achat des terrains, les indemnisations, la viabilisation, les voies d'accès, l'électricité. Le vaste chantier commence à l'automne 1950, mais lorsque les premiers Canadiens arrivent à Grostenquin, entre la mi-août et le mois de septembre 1952, les travaux sont loin d'être achevés. Les échelons précurseurs venus du Canada par bateau ou bien à bord des "Canadair C-54GM North Star" du 426ème escadron de transport (*No. 426 "Thunderbird" Squadron*), en font l'amer constat, aucun casernement n'est prêt, il faut alors recourir à un hébergement à l'extérieur de la base, en l'occurrence à Metz.

"North Star" 17508 du No. 426 "Thunderbird" Squadron

Lorsque les pilotes canadiens et leurs chasseurs arrivent à la mi-octobre, les hangars "avion" sont prêts, quelques bâtiments sont enfin terminés mais encore dépourvus de chauffage, les voies d'accès à la base ne seront quant à elles terminées qu'en novembre. La piste jugée trop glissante va nécessiter un réaménagement en 1953. Si le site est considéré comme opérationnel (*avec l'inauguration officielle le 13 décembre*), c'est sur un vaste chantier et sans confort que tous les personnels de la 2ème escadre vont devoir passer leur premier hiver en France. La pluie et la neige ne vont pas arranger les choses, au point que la base hérite du surnom révélateur "*Mud Alley*" (*Allée boueuse*).

La base de Grostenquin – Automne 1952

- La 2ème escadre - " 2 (Fighter) Wing " –

Les escadrons		
No.416 (Fighter) Squadron	*No.421 (Fighter) Squadron*	*No.430 (Fighter) Squadron*
"*Black Lynx*"	"*Red Indian*"	"*Silver Falcon*"
Formé en 1941 pendant la Seconde Guerre mondiale, dissous en 1946, et reformé en 1951 pour intégrer la 1ère Divison aérienne de l'ARC.	Formé en 1942 pendant la Seconde Guerre mondiale, dissous en 1946, et reformé en 1949 il intégre la 1ère Divison aérienne de l'ARC en 1951.	Formé en 1943 pendant la Seconde Guerre mondiale, dissous en 1945, et reformé en 1951 pour intégrer la 1ère Divison aérienne de l'ARC

Le 11 octobre 1952, l'opération "Leap Frog II" prend fin avec l'arrivée des trois escadrons canadiens sur la base de Grostenquin. Les "Sabre Mk.2" de la 2ème Escadre sont des chasseurs "de jour" - "*daytime fighter*"-, (*comme pour toutes les escadres de la 1ère division aérienne*), et dans le cadre de l'Alliance ils sont dévolus à la défense de la zone aérienne et à l'escorte des bombardiers nucléaires tactiques de la "4 FATA". Le planning des missions d'entrainement est établi par le QG des Forces aériennes alliées du Centre Europe. Mais en novembre, décembre 1953 et janvier 1954, les mauvaises conditions météorologiques rendent difficiles la programmation des premiers vols des unités au sein du dispositif de l'OTAN. Ce n'est qu'à partir de février-mars que le "*2 (Fighter) Wing*" prend son rythme de croisière.

🡐 430 (Fighter) Squadron – 11 octobre 1952

L'objectif de l'escadre est désormais d'être prêt à répondre au pire des scénarios, une attaque surprise des forces du Pacte de Varsovie. A cet effet les escadrons enchainent des dizaines d'heures de vol tous les mois, et participent régulièrement à des opérations conjointes avec leurs partenaires de l'U.S.A.F.E., de la R.A.F. et de l'Armée de l'air française, auxquelles se joignent parfois les autres membres de la force aérienne intégrée. Lors de certaines opérations les appareils peuvent être positionnés sur d'autres bases "Otan" pour la durée de la mission. Ainsi en septembre 1953, le No.416 est au Danemark (*à "Aalborg Air base"*) et le No.430 est en Norvège, tous deux participent à l'opération "Heads Up". Le No.421 est resté à Zweibrücken, où la 2ème Escadre a été déplacée (*depuis le mois d'août et jusqu'en novembre*), le temps que la piste de Grostenquin soit refaite par les services français.

Le No.421 à Zweibrücken ↑

Un Canadair CT-133 Silver Star à Grostenquin

En avril 1953, la 2ème escadre reçoit ces quatre premiers "Canadair CT-133 Silver Star" destinés à l'entrainement, par la suite chaque escadron va être doté de deux T-33. Il faut aussi maintenir en permanence la qualification des pilotes au tir réel, à cet effet les Canadiens signent avec les Français un contrat pour l'utilisation de la base aérienne de Rabat-Salé (*Maroc*) pour des exercices de tir "air-air". De 1954 à 1956, tous les escadrons de l'ARC vont y effectuer des séjours de deux à quatre semaines. A partir de 1957, c'est sur la base italienne de Decimomannu (*Sardaigne*), aménagée par l'Otan en centre d'entrainement au tir aérien (*les Canadiens financent les travaux à hauteur de 25%*), que les formations seront assurées par l'ARC au sein des "*Air Weapons Training Installation*". Les installations sont utilisées par l'Italie, l'Allemagne et l'U.S.A.F.E. (*United States Air Forces in Europe*). Le premier escadron à inaugurer le centre de tir est le No.421 de Grostenquin. Les campagnes de tir "air-sol" sont elles effectuées depuis 1953 sur la base américaine de Fürstenfeldbruck en Allemagne.

En novembre 1955, la 1ère Division aérienne est intégrée aux missions d'Alerte "Zulu" par le commandement de la force aérienne. Le dispositif ne concerne au départ que les bases de Zweibrücken et de Soellingen, mais à partir d'avril 1956 toutes les escadres sont concernées. A tour de rôle, les escadrons mettent en alerte quatre avions (*statut d'alerte totale – "Scramble"*) avec une disponibilité opérationnelle à cinq minutes, puis quatre à dix minutes et huit à trente minutes. Dès lors les exercices font place fréquemment à des missions bien réelles d'interception.

Le No.430 en alerte "Zulu"

Entre 1954 et 1957, les améliorations technologiques régulières apportées au "Sabre" entrainent le remplacement des "Mk.2" par les "Sabre Mk.5", puis par les "Sabre Mk.6". Le convoyage des appareils va se dérouler entre février 1954 (*les premiers Mk-5*) et juin 1957 (*les derniers Mk-6*). Il faut pas moins de trente missions "*Random*" pour effectuer la totalité des changements au sein de la 1ère Division aérienne. Les appareils "Mk.2" remplacés sont transférés au Royaume-Uni pour y être révisés, puis cédés à la Force aérienne grecque et à l'Armée de l'air turque (*du moins ceux qui sont encore opérationnels*). Quelques "Mk.5" (*75*) vont être transférés à l'Armée de l'air allemande, les autres seront rapatriés vers le Canada lors d'opérations "*Random West*" (*"Reverse Random"*). Ces missions transatlantiques sont assurées par des pilotes aguerris appartenant à une unité spéciale "*No.1 Overseas Ferry Unit*" au départ de la base de Saint-Hubert (*Canada*).

1954 - Un Sabre Mk-5 convoyé par le No.1 OFU arrive à Grostenquin (aucune marque sur l'avion)

Malgré les nouveaux appareils, il manque toujours aux escadrons la capacité d'intervention de jour comme de nuit et par tous les temps. A cet effet le commandement de l'ARC va modifier la structure de ses escadres en les dotant du tout nouvel appareil de conception canadienne, l' "Avro Canada CF-100 Canuck" (*l'unique avion de combat conçu par le Canada*), entré en service en 1953. Un escadron de chaque base va être équipé de ce chasseur tout temps (*de jour comme de nuit - "all weather day and night fighter"*), à Grostenquin le No.416 est dissous en janvier 1957 et remplacé par le "*No.423 Squadron*".

C'est dans le cadre de l'opération "Nimble Bat II" (*chauve-souris agile*) que les vingt-un "CF-100 Canuck Mk-4B" (*surnommé "Clunk" – Vieille bagnole*) du No.423 vont arriver entre le 12 et le 17 février 1957. En plus des entrainements journaliers nécessaires à la phase d'adaptation, les pilotes vont assurer les alertes "Zulu" nocturnes. Dès le 26 février les Canucks participent à un exercice régulier (*"Tuesday Scrimmage"*) avec les "Mystère" de l'armée de l'air française.

No.423 (Fighter) Squadron

"*Eagle*"

Formé en 1942 pendant la Seconde Guerre mondiale, dissous en 1945, il est reformé en 1953 au Canada avant d'intégrer la 1ère Divison aérienne de l'ARC en 1957.

Un "CF-100 Canuck Mk-4B" du No.423 lors du convoyage

Evolution de la menace à l'Est – passage d'un rôle défensif à un rôle offensif :

En 1957, le commandement de l'Otan pense revoir le rôle de la 1ère Division aérienne au sein de la Force aérienne intégrée. De son côté l'ARC envisage le remplacement de tous les "Sabre" de la 1ère Division aérienne, d'autant que ces derniers, même de dernière génération, semblent dépassés par les nouveaux MiG soviétiques *(le "Mikoyan-Gourevitch MiG-19" et son successeur annoncé le MiG-21*). Pour les Canadiens faut-il alors conserver un rôle de défense aérienne et d'escorte, ou disposer d'aéronefs d'attaque ? Les diverses options sont étudiées depuis le milieu des années cinquante. La première est celle du "CF-105 Arrow", ce chasseur-intercepteur est développé par la société Avro Canada depuis 1953. La seconde est le " F-100 Super Sabre", un chasseur supersonique de "North American" en service depuis 1954. Et la troisième, le "F-104 Starfighter", un chasseur supersonique de chez Lockheed qui va entrer en service en 1958 au sein de l'U.S.A.F..

Le Avro Canada CF-105 "Arrow" (avion de chasse intercepteur)

Les essais effectués par des pilotes instructeurs canadiens sur le Super Sabre n'étant pas, à leurs yeux, concluants, l'avion n'est pas retenu. Pour le "Arrow", c'est le cout prohibitif des recherches et les nombreux retards dans son développement qui vont conduire à l'arrêt du programme par le gouvernement canadien en 1959 (*d'autres explications sont évoquées…*). Le F-104 emporte donc la décision, il va être développé par Canadair sous licence, avec la dénomination de "CF-104 Starfighter". Ce choix n'est pas anodin, car il va modifier le type des missions dites de chasse-interception dévolues jusque là aux unités canadiennes au sein de l'Otan, en les transformant en missions d'attaque (*avec possibilité de frappe nucléaire*) et de reconnaissance tactique. Dans les faits, le "CF-104 Starfighter" va être surtout utilisé comme chasseur bombardier.

Sur la recommandation du "*SACEUR*" en mai 1959, le Département de la Défense canadien (*"Department of National Defence" – DND*) annonce officiellement, en juillet, la programmation du remplacement du "Sabre" des huit escadrons de la 1ère Division aérienne par le "CF-104" et la dissolution des quatre escadrons de "CF-100". L'accès à la capacité de "frappe nucléaire" des chasseurs canadiens basés en Europe, décidé par le commandement allié au début des années soixante, va toutefois rencontrer un obstacle majeur, le gouvernement français vient en effet de refuser le stockage d'armes nucléaires sur son territoire (*les Américains refusant d'en partager le contrôle*). L'échec des négociations avec la France pour obtenir un accord sur la présence d'escadrons de "frappe nucléaire" en Lorraine va conduire l'ARC à engager un redéploiement de ces escadrons, avec pour conséquence la fermeture de la base de Grostenquin en 1964. Les "CF-104" de Marville seront cantonnés pour leur part à un rôle de reconnaissance et d'attaque classique. Le retrait de la France de la Force intégrée de l'Otan en 1967 va entrainer le départ définitif des forces canadiennes encore stationnées sur notre territoire en mars 1968.

En 1957, sur la base de Grostenquin on est encore bien loin de toutes ces considérations politiciennes et stratégiques. Lorsque les conditions météorologiques sont favorables, les trois escadrons peuvent enchainer une centaine d'heures de vol dans la journée, entre l'entrainement et les alertes "Zulu". Régulièrement des exercices communs, grandeur nature, sont organisés avec les autres composantes des forces aériennes de la "4 FATA", l' U.S.A.F.E. et l'armée de l'air française. Ils ont pour but d'optimiser la coordination entre toutes les unités dans une configuration de combat au plus proche de la réalité.

A l'automne, l'Otan organise le plus vaste de tous les exercices jamais réalisés depuis sa création, sous la forme de trois opérations successives qui vont concerner 250.000 hommes, 1.500 avions et 300 navires. La première "*Strikeback*", commence le 3 septembre et va durer une dizaine de jours. C'est un exercice naval qui se déroule dans l'Atlantique nord, en mer de Norvège et sur la ligne baptisée "GIUK" (*Greenland – Iceland – United-Kingdom*) – le scénario : stopper une attaque de la marine ennemie et de ses sous-marins, protéger la flotte de l'Atlantique et organiser une riposte sur les positions terrestres avec des frappes aériennes.

Sept. 1957 – USS Saratoga - Catapultages

La troisième, "*Deep Water*", est un exercice naval dans l'est de la mer Méditerranée et en Turquie, elle commence le 25 septembre pour s'achever en octobre – le scénario : protéger le détroit des Dardanelles afin de stopper une incursion des forces ennemies en provenance de la Mer Noire. Première phase, le 25 - le recours à une frappe nucléaire ciblée. Seconde phase, le 29 – débarquement, sur la péninsule de Gallipoli (*en Turquie*) d'une force opérationnelle amphibie (*8.000 hommes de l'US Marines Corps*), avec le soutien de groupes d'assaut héliportés, épaulés par les avions embarqués sur les portes avions américains USS Randolph, USS Lake Champlain et USS Franklin D. Roosevelt.

↑ L'USS Lake Champlain & ses "AD-6 Skyraider" pendant l'opération.

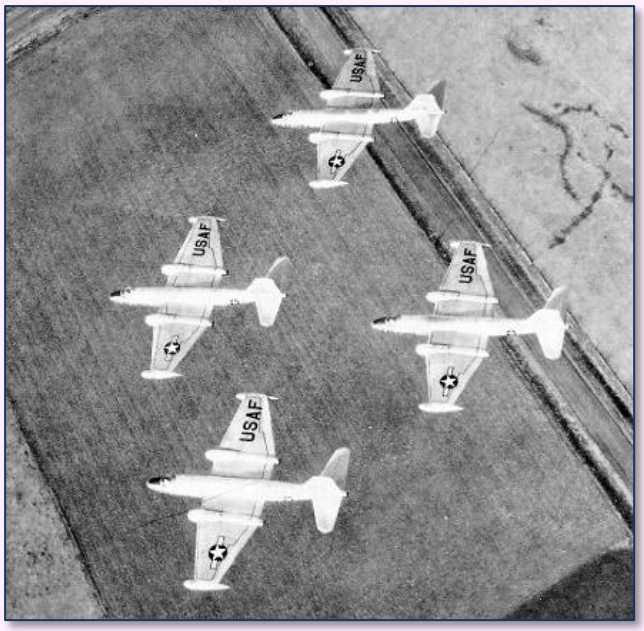
La seconde "*Counter Punch*" implique la 1ère Division aérienne et l'ensemble des forces aériennes alliées du Centre-Europe (*Royaume-Uni, France, Belgique, Pays-Bas, U.S.A.F.E.*), elle couvre les territoires des Pays-Bas, de la Belgique, de la France et de l'Allemagne de l'Ouest. Le scénario – contrer une attaque massive de l'ennemi sur l'Europe de l'Ouest, en ayant éventuellement recours à une frappe nucléaire. L'objectif est de tester la mise en pratique des plans établis par le "*SHAPE*", l'opération est dirigée par le général français Jean Etienne Valluy commandant en chef des Forces alliées pour l'Europe centrale ("*AFCENT*").

Un "North American F-86F appartenant au "21st FBW" de l'U.S.A.F.E. basé à Chambley. ↗

L'opération débute par le placement en pré-alerte de la 2ème escadre de Grostenquin, le 14 septembre, avec une alerte de niveau 2. Le 15, le dispositif monte en puissance, treize appareils de chaque escadron (*soit 13 "CF-100" et 26 "Sabre"*) sont préparés pour un décollage en moins de trois heures, le No.421 complète le dispositif par quatre appareils disponibles en 10 minutes et quatre en soixante minutes. Avec le niveau 3, le 16, tous les personnels de la base sont confinés sur le site et doivent assurer la disponibilité opérationnelle des avions et la défense anti-aérienne. Le 17, la sécurité terrestre de la base est renforcée, et des exercices d'alerte au gaz sont effectués. Tous les avions, autres que ceux de la 2ème escadre, sont redéployés sur la base de Nancy-Essey (*Meurthe et Moselle*), le 18 au matin. En fin d'après-midi le QG de la base est informé que les escadrons de frappe nucléaire américaine, les "*12th AF Atomic Strike Units*", sont opérationnels et en situation de "guerre déclarée".

Batterie anti aérienne sur la base de Grostenquin

Il faut attendre le milieu de la nuit du 19, pour que l'opération "*Counter Punch*" soit déclenchée sur les bases canadiennes. Dès cette première journée les "Sabre" et les "CF-100" assurent plus de 150 sorties (*dont 134 en mission offensive*) et plus de 200 heures de vol, Les "T-33" sont eux utilisés pour la défense de l'aérodrome. Pour coller à la réalité, certaines cibles de l'exercice sont situées dans le sud-est de la France, à une distance équivalente à celle de cibles bien réelles situées au-delà du Rideau de fer. Le 20, malgré des conditions météorologiques compliquées par le brouillard, les vols s'enchainent (*180 sorties – 256 heures de vol*), et les escadrons remplissent leurs missions avec un haut niveau de réussite. Dernier jour de l'opération, le 21, les "CF-100" du No.423 restent au sol, seuls les "Sabre" vont effectuer des sorties (*près de 140 – 190 heures de vol*), au retour de mission une partie des escadrons sont déroutés sur la base de dispersion de Damblain (*Vosges*), régulièrement utilisée par les appareils "F-84F Thunderstreak" de la 3ème escadre de Chasse de Reims.



"Martin B-57" Bombardier tactique de l'U.S.A.F.

La base de Grostenquin est attaquée par des forces terrestres ennemies, en l'occurrence des soldats canadiens du régiment d'infanterie "*Royal 22e Régiment*" (*le 22ème basé en Allemagne à Soest*), surnommés depuis la Grande Guerre les "Van Doos" (*venant de la prononciation à l'anglaise de "vingt-deux"*). Le combat tourne à l'avantage des défenseurs de la base, les intrus sont repoussés puis faits prisonniers. L'exercice "*Counter Punch*" prend fin dans la soirée ; si globalement il est réussi, et permet entre autres de tester l'utilisation des bases de desserrement (*Saint-Hubert en Belgique pour la 2ème escadre*), le débriefing de l'opération met en évidence des disfonctionnements dans la transmission des ordres entre les divers participants et le commandement.

"*Royal 22e Régiment*"

Après l'exercice et en attendant le suivant, l'activité reprend son cours normal, au fil des saisons et des années, ponctuée par les alertes "Zulu" et les entrainements. Mais aussi par les inspections multiples et les visites officielles, comme en juillet 1958 lorsque la base reçoit la visite de M. Gaston Monerville alors Président du Conseil de la République (la *Chambre Haute du parlement – aujourd'hui, le Sénat*) ou bien encore le Premier ministre canadien John Diefenbaker, le 6 novembre 1958. Les contacts informels entre alliés sont nombreux et la base accueille régulièrement des personnels, civils ou militaires de tous grades, officiers ou pilotes, de toutes nationalités, pour des échanges de savoir-faire, des retours d'expériences ou de simples visites de voisinage…

En août 1958, les escadrons de la 1ère Division aérienne participent à un challenge de tir "air-air" organisé sur la base aérienne de Cazaux (*Gironde*), ils remportent le tout premier trophée "Guynemer" devant les équipes françaises, belges, anglaises et néerlandaises. En 1959, ce sont des pilotes des No.421 et No.430 qui gagnent une nouvelle fois la compétition. Les Canadiens vont renouveler l'exploit en 1960 (*toujours à Cazaux*) et en 1961 à Leeuwarden (*Pays-Bas*). Le 9 août 1959, la base ouvre ses portes à un nombreux public (*10 à 12.000 visiteurs*), pour un nouveau rendez-vous annuel, le "Friends Day". Les visiteurs peuvent alors découvrir les appareils et les divers matériels de la 2ème escadre, et assister à des présentations en vol.

"*Friends Day 1960*" *présentation de "Sabre" et "T-33"*

Toujours dans un but d'optimiser l'interopérabilité entre les escadrons des pays membres de l'Alliance, des échanges réguliers entre groupes aériens sont effectués, l'occasion alors pour le commandement opérationnel de réaliser des exercices mixtes. Alors que des avions canadiens sont déployés sur des bases en Belgique, en Norvège, ou en Allemagne, (*etc.*), Grostenquin accueille de son côté des "F-86K" néerlandais de Twenthe (*Pays-Bas*), des "F-86F" norvégiens, des "F-84K" belges de Florennes (*Belgique*), ou bien encore des "Supermarine Swift Fr-5" de la RAF de la base de Jever (Allemagne). Tout comme la base reçoit régulièrement des avions de l'Otan déroutés pour des raisons diverses, météo, problème technique, les appareils canadiens finissent parfois leurs missions sur des terrains "alliés".

" Supermarine Swift Fr-5"

Le 21 avril 1961, c'est le putsch des généraux français en Algérie. La confusion qui règne les jours suivants va entrainer le "*SHAPE*" à réagir. Les 25 et 26 avril, les unités de l'Otan sont placées en semi-alerte, tous les vols des escadrons de la 2ème escadre sont suspendus et la base mise en sécurité renforcée. Retour à la normale le 27 au matin. Le 2 juillet le Général de Gaulle est en visite dans le village de Grostenquin, il rencontre à cette occasion le commandant de la 2ème escadre, le "*Group-captain*" A.B. Searle. Sur la période 1961 - 1962, les escadrons continuent leurs missions alors qu'approche le temps des incertitudes, en septembre 1962 l'escadron No.434 de Zweibrücken (*Allemagne*) est redéployé provisoirement sur Grostenquin. Le démantèlement des escadrons de "CF-100" de la 1ère Division aérienne est programmé pour le 31 décembre 1962, le devenir des bases canadiennes en France devient alors un sujet de conversation de plus en plus fréquent dans les escadrons.

Au canada le "Canadair CF-104" entre en service actif en mars 1962 et les premiers pilotes sont formés sur la base de Cold Lake (*Alberta – Canada*). Le 17 décembre 1962, une première cérémonie officielle est organisée sur la base pour la dissolution du "*No.423 (Fighter) Squadron*", le 15 janvier 1963 c'est au tour du No.434 de Zweibrücken, qui était finalement resté à Grostenquin, d'être dissous. Les avions des deux escadrons sont transférés à Prestwick (*Ecosse – Royaume-Uni*) dans les locaux de la société "*Scottish Aviation Limited*", où ils sont ferraillés. La phase suivante est la préparation de la désactivation des deux escadrons "Sabre". En attendant le printemps de nombreux exercices sont annulés et l'activité des unités fortement réduite, d'une part les crédits de fonctionnement sont drastiquement diminués, d'autre part, de plus en plus d'appareils souffrent de problèmes techniques et sont immobilisés. Les installations de la base sont préparées en vue de la réception des "CF-104".

Mars 1963, le No.421 en alerte "Zulu".

Le 22 mai 1963 une cérémonie marque le départ des "Sabre" du "*430 (Fighter) Squadron*", le 4 juin les avions s'envolent une dernière fois de Grostenquin, comme les "CF-100" ils sont transférés sur Prestwick. Pour marquer le départ du dernier escadron, le 31 juillet, un défilé est organisé pour le "*421 (Fighter) Squadron*", la "*Stand Down Parade*". Dernière mission le 13 août sous le nom de "***SAL** Siesta*", destination finale la "***S**cottish **A**viation **L**imited* ". Certains des équipements des "Sabre" seront récupérés avant que les appareils ne soient pour la plupart ferraillés. A partir de ce jour la 2ème escadre perd son *(F)* et devient la *" 2 Wing ".*

Le 17 juillet 1963, l'un des tous nouveaux "Lockheed C-130 Mk.I Hercules" de la RCAF se pose sur la base. Il transporte le tout premier "CF-104" du "*430 (STR/R) Squadron*" ("*Strike / Reconnaissance*"[4]), dans le cadre de l'une des opérations "RHO DELTA" (*de la numération grecque - Rhô pour 100 et Delta pour 4*). Entre 1962 et 1965 ce sont 185 appareils qui sont ainsi convoyés pour l'équipement des huit escadrons de la 1ère Division aérienne. Avec l'arrivée des nouveaux pilotes, le No.430 redevient une unité opérationnelle le 4 septembre 1963 (*avec quelques appareils*…). Une première présentation officielle des avions, en statique comme en vol, est effectuée le 15 septembre. Reste un problème non réglé, quel usage pour les appareils de la 2ème escadre ? Car même si l'utilisation des "CF-104" comme vecteur nucléaire n'est pas encore acquis (*les négociations entre Américains et Canadiens sur ce qui est appelé l' "entente technique bilatérale" sont toujours en cours*), il est déjà dertain que le gouvernement français n'autorisera pas la présence sur son territoire d'avions en alerte "Victor" (*avions utilisés pour des frappes nucléaires*). Les pilotes des escadrons n'effectuent alors des vols d'entrainement à basse altitude qu'avec l'accord des autorités locales de l'Armée de l'air française.

Un CF-104 déchargé du C-130 Hercules

---

4 *À la suite de la fermeture de Grostenquin, et selon leur implantation, les six escadrons basés en Allemagne vont devenir "S/A" (pour Strike/Attack) et les deux escadrons basés en France "R" (pour Reconnaissance).*

Le tout 1er CF-104 de Grostenquin

A l'automne 1963, le QG de la 1ère Division aérienne est informé, officieusement, de la programmation de la fermeture de la Base de Grostenquin dans le courant de l'année 1964, alors même que No.421 est à son tour reformé le 6 novembre et opérationnel le 2 décembre. Le 5 février 1964, le ministre canadien de la Défense en fait l'annonce officielle, avec effet au 31 août. L'ARC qui ne dispose plus que de huit escadrons (*soit à terme 160 appareils "CF-104"*) prévoit le redéploiement des deux escadrons de la 2ème escadre vers les bases allemandes, dans un rôle de "Frappe", les deux escadrons de Marville étant cantonnés à la "Reconnaissance & Attaque". Le "*SACEUR*" dès le 24 février entérine le dispositif proposé par les Canadiens.

Le 26 février 1964, le No.430 décolle pour sa nouvelle base, celle de "*RCAF Station Zweibrücken*", quant à lui le No.421 s'envole vers "*RCAF Station Baden-Soellingen*". Les mois suivants tous les services sont fermés les uns après les autres, les stocks de produits et matériaux divers sont répartis dans les autres unités de l'ARC ou revendus localement. Le 31 juillet 1964, c'est la fermeture et la fin d'une époque. Fin 1963, la 2ème escadre représentait un effectif de 1.050 militaires canadiens (*dont une quarantaine de personnels féminins*), contre 1.350 fin 1962, auxquels il faut ajouter les familles, mais aussi 386 personnels civils français (*seuls 120 emplois seront préservés pour les besoins des autres sites*). A la fin de l'année 1964, la base est officiellement restituée à la France.

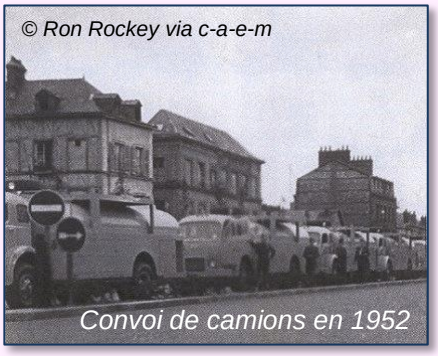
- Les autres Unités de la base -

Avec toutes les catégories de personnels nécessaires au fonctionnement d'une base aérienne, il apparait difficile d'en faire un résumé exhaustif ici. Notons toutefois la présence d'unités plus spécifiques :

- La "*Wing Supply Section*", qui est en charge de la gestion logistique de la base et organise l'ensemble des approvisionnements en matériels. Est en liaison avec le "*No. 30 Air Materiel Base*" situé sur la base de l'ARC de Langar (Royaume-Uni). Les transports étant effectués par les appareils du "*No.137 (Transport) Flight*".
- Une section du 601ème Escadron de télécommunication (*ex* "*Radio Relay*" -"*601 Telecommunications Squadron*" ou "*Telecom*"), pour les transmissions.

"North Star" et "Bristol Freighter" sur Grostenquin

- L'escadron de transport, "*No.109 Communications Flight*", qui deviendra "*109 (KU)*" (*pour Composit Unit*) effectue tous les types de transport nécessaire à la 2ème escadre, personnels, matériels, etc.. A cet effet, entre 1952 et 1964, il dispose de plusieurs types d'appareils, du "Beechcraft C-45 Expeditor", au "C-54GM North Star" en passant par des "Bristol 170 Freighter" et en 1962 le "Canadair CL-44 Yukon". A la fermeture de Grostenquin, il est redéployé sur la base de Marville.

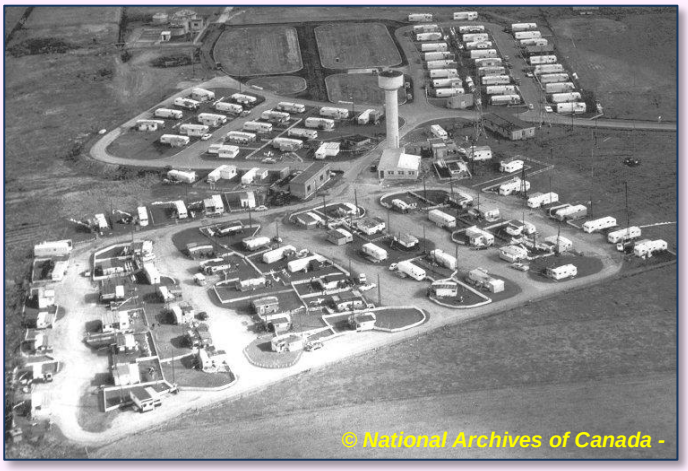


Convoi de camions en 1952

L'approvisionnement en carburant des chasseurs (*JP-4 - Jet Propellant*) est assuré à partir de 1956-57 par le pipeline "Donges-Melun-Metz" (*DMM*) construit sur fonds américains dans le cadre du réseau d'oléoducs "Centre-Europe" de l'Otan. Le "*JP-4*" arrivait auparavant par wagon-citerne à la gare de Faulquemont où il était déchargé de façon rudimentaire et transporté dans des camions jusqu'à la base.

- La vie quotidienne -

L'affectation des personnels pouvant être de deux à quatre ans (*selon la fonction et la situation familiale*), et pour tenir compte de l'éloignement du pays, le gouvernement canadien, comme il le fait sur tous ses sites, va favoriser la venue des familles. Mais la base étant relativement isolée dans la campagne lorraine, il existe peu, voir pas du tout, de solution pour l'hébergement de celles-ci. Les premiers arrivants devront se contenter d'un campement composé de 120 caravanes ("*Trailer Park*"), installé près du terrain, et vont pâtir les premiers mois des infrastructures non définitives de la base (*problèmes de chauffage, d'électricité et réseau d'eau gelé l'hiver*).



Le "Trailer Park" de la base de Grostenquin – en 1960

La cité canadienne de Saint-Avold – en 1961

Afin de remédier au problème de logement sur toutes ses implantations, l'ARC va signer un contrat avec l'État français pour la construction de 1.014 logements et 37 classes d'école. De 1953 à 1955, avec la participation de la ville de Saint-Avold et la société immobilière de la Mertzelle, les Canadiens font construire une cité de 443 logements (*aujourd'hui quartier du Wenheck*), les "*Private Married Quarters*", comportant par ailleurs une école (*de 17 classes*) et un terrain de base-ball. Malgré tout, près de cent cinquante familles doivent se loger "chez l'habitant" dans les villes environnantes.

La base dispose quant à elle de tous les services, le bureau de poste, les magasins (*plus connus sous le nom de PX "Post Exchange"*) avec leurs produits nord-américains "*Tax Free*", les cigarettes et les alcools y sont rationnés, la banque (*de Montreal*), la librairie, la station-service Esso, etc.. Les activités culturelles ne sont pas en reste avec le théâtre (*doté d'un écran "Cinémascope" pour les séances de cinéma*), et divers clubs associatifs (*danse, bridge, philatélie…*). Des lignes régulières de bus sont mises en place pour relier la base aux divers lieux d'hébergement et faciliter la vie des personnels et de leurs familles.

De multiples infrastructures sportives permettent aux personnels et à leurs familles de pratiquer un très grand nombre de sports. En intérieur, avec un gymnase, une piscine, une patinoire, un bowling et en extérieur, des terrains pour le football, le baseball, le soccer (*notre football*), des court de tennis, etc.. Les équipes de la base participent à de nombreuses compétitions au sein de la 1ère Division aérienne et à des rencontres amicales. Les équipes masculines sont baptisées les "*Eagles*" et les féminines les "*Eaglettes*". En période hivernale c'est bien sûr le hockey, le sport national canadien, qui remporte le plus de succès.

L'équipe de Hockey de la 2eme escadre les "Eagles" 1959

Pour garder le contact avec le Canada, dès 1954 une équipe de bénévoles anime une radio locale, baptisée "*CFGT*" (*Canadian Forces Grostenquin*), qui couvre la base et la vallée de la Moselle (*dont les "PMQs"*). Elle émet le matin (*1h 30*) et le soir (*18h à minuit*), avec des programmes locaux, des retransmissions d'évènements sportifs de la Division, mais aussi des retransmissions d'émission de la CBC-Radio Canada. Après une interruption en 1958, elle reprend en 1959. Cette fois la radio de Grostenquin est une antenne de la "*CFN*" (*Canadian Forces Network*), réseau des forces canadiennes, une structure générale placée au QG de Metz et une station locale dans chaque escadre. Chaque semaine ce sont 116 heures de diffusion, Metz propose 70 heures de programmes préenregistrés aux bases, celles-ci disposent alors de 46 heures de programmes locaux. "*CFNG*" Grostenquin cesse ses émissions à la mi-juillet 1964.

Le logo de "CFN Europe" dont les émissions ont cessées en 2014

- Un avion"soviétique" dans le ciel de Lorraine -

Le patch du 48th FBW

Les rencontres informelles entre les personnels des bases de l'Alliance sont courantes et cordiales. C'est ainsi que des liens amicaux sont nés entre les pilotes de Grostenquin et les Américains de l'U.S.A.F. basés à Chaumont. Les visites se font alors avec les moyens de transport à disposition : les aéronefs ! La convivialité est bien sûr le maitre mot de ces réunions. Hiver 1955, des "F-86F Sabre" américains du "*48th Fighter Bomber Wing*" ("*Statue of Liberty Wing*") viennent pour passer (*croient-ils*) un week-end de détente chez les Canadiens, en fait ils ne pourront repartir qu'au bout d'une semaine d'agapes…

En retour, une invitation est lancée pour un vendredi du mois de mai. Prudent le commandant de la 2ème escadre prévoit le transport de ses hommes avec un "North Star" et un "Beechcraft". C'est sans compter sur l'un de ses pilotes (*appartenant au No.416*), ce dernier prétextant avoir manqué le départ, va se rendre à Chaumont avec un "CT-133" de son escadron. A son arrivée, l'avion est curieusement parqué dans un coin retiré de la base américaine. Ce n'est que lors du départ, le lendemain matin, que le pilote canadien comprend pourquoi son appareil a été "isolé". Au cours de la nuit les Américains l'ont habillé d'une superbe livrée "bleu Navy", avec une belle étoile rouge sur le fuselage, et les bidons de bout d'aile, repeints en rose, portent le marteau et la faucille.

© Barney Beaulieu via c-a-e-m

Le chasseur "soviétique" ! ↗

Le commandant de la base de Chaumont, redoutant que l'avion ne soit pris par mégarde pour un avion soviétique et abattu, va le faire escorter lors du vol retour par trois appareils "F-86F Sabre" de la patrouille américaine "*Sky Blazzers*" appartenant au "*492nd Fighter Bomber Squadron*" (*l'un des trois escadrons du 48th FBW*). Le "*Pink T-Bird*" posé à Grostenquin remporte un vif succès auprès des personnels de la base, beaucoup moins auprès du commandant ! Après une nuit de nettoyage et une peinture fraiche, l'appareil reprend ses activités habituelles.

- "Sky Lancers" -

En 1955, la 2ème escadre crée en mars une patrouille acrobatique, les "*Sky Lancers*", composée de cinq "Sabre", dont les pilotes sont issus des trois escadrons. Quatre appareils effectuent les vols en formation, le cinquième fait des présentations "solo". La livrée choisie est relativement simple, ajoutée sur le camouflage standard et de chaque côté du fuselage, une flèche noire avec liseré blanc, surmontée de l'inscription "Sky Lancers" et sous la flèche la mention "No. 1 Air Division RCAF Europe". Après une saison de meetings en France et en Allemagne, la patrouille de Grostenquin est démantelée en octobre. En 1956, c'est au tour de la 4ème escadre (*Baden-Soellingen*) de reconstituer la patrouille, mais le 2 mars 1956, lors d'un vol d'entrainement, la formation des quatre Sabres va, au sortir d'une figure, percuter le relief masqué par les nuages au sud-ouest de Strasbourg. Les quatre pilotes décèdent dans le crash, l'avion "solo" ne participait à ce vol. La patrouille ne sera jamais reconstituée.

On ne peut terminer cet article sur la base de Grostenquin sans mentionner le bilan des pertes humaines qu'a engendré l'investissement journalier de tous ces Canadiens, hommes et femmes venus de si loin pour une nouvelle fois défendre l'Europe et ses valeurs. Sans oublier également les accidents de la vie quotidienne qui vont les toucher eux et leurs familles.

Toutes les opérations aériennes intenses sollicitent en permanence pilotes et machines, et si les incidents plus ou moins importants sont fréquents, malheureusement les drames aussi et viennent hélas trop régulièrement endeuiller la vie de la base. Certains, plus que d'autres, sont restés très présents dans les mémoires. Comme celui du 3 décembre 1955, un "Bristol 170 Freighter" transportant des personnels de la base s'écrase, en raison du brouillard, près de Montmédy, bilan 7 morts et 4 blessés graves. Celui du 25 août 1958. Un bloc de quatre appareils du No.423 rentre de mission lorsque deux "CF-100" se percutent en vol, l'un des deux "Cannuck" va alors s'écraser sur l'hôpital de la base, les deux pilotes et deux personnes présentes dans le bâtiment (*une patiente et le pharmacien*) décèdent dans la catastrophe. Celui du 5 décembre 1960, lorsque qu'un sabre en perdition et dont le pilote a dû s'éjecter, va se crasher sur une maison du village de Lichtenberg (*Bas-Rhin*) tuant une mère et son fils de quatre ans. Ou encore le 30 décembre 1963 lorsqu'un "Bristol 170 Freighter" de la 2ème escadre s'écrase à l'atterrissage sur la base de Marville, faisant 8 morts et 3 blessés graves.

Tout au long de sa participation à la Force aérienne intégrée de l'Otan, la 1ère Division aérienne de l'ARC va payer un lourd tribut. On peut aujourd'hui encore le constater en parcourant les allées du cimetière de Choloy près de Toul, où plus de trois cents tombes de personnels de l'ARC et de membres de leurs familles sont recensées.

(*A suivre dans nos prochains numéros - Petite histoire de la 1ère Division aérienne canadienne en Europe*) ***R.D.***

*Sources bibliographiques : de nombreuses Publications du Gouvernement canadien, de la Défense nationale et les forces canadiennes, Le site de référence de **Ren L'Ecuyer** hébergé par "c-and-e-museum.org" (c-a-e-m sur les documents ©). "Swords, Clunks & Widowmakers" de Ray Stouffer, divers ouvrages sur l'histoire de la R.C.A.F. et ses aéronefs, articles de presse et sites web.*

Vu sur le net :

Quand la famille s'agrandit !

Chez Airbus, le "petit" nouveau dans la famille Beluga, baptisé XL (A330-743L), a pris son envol le 19 juillet de l'aéroport de Toulouse Blagnac. Le mastodonte a pris du volume par rapport à son petit frère, l'A300-600ST, avec 53 tonnes de charge (+30 %), un mètre de large et six de longueur en plus. De très nombreux salariés du groupe Airbus était présents au bord de la piste pour assister au décollage, le premier vol de l'avion-cargo a duré quatre heures. La livrée de l'appareil, présentée le 28 juin, donne un charme indéniable à sa silhouette, sourire et œil malicieux de baleine.

Une bonne nouvelle pour 2019.

Prévu initialement pour septembre 2018, le " Hahnweide Oldtimer Fliegertreffen " a été reporté sine-die fin 2017 par les organisateurs. Nous l'attendions alors avec impatience et la bonne nouvelle est enfin tombée à la mi-juillet sur le site oldtimer-hahnweide.de, la 19ème édition va se dérouler du 13 au 15 septembre 2019. Un grand rendez-vous pour tous les amateurs de meeting et d'aviation ancienne, un simple petit rappel, en 2016, 352 appareils sont venus de toute l'Europe pour participer à l'évènement. Notre "Jojo" avec son "Fennec" faisait une nouvelle fois partie du show, alors pour le plaisir…

"Tin Goose".

Fournisseur des cylindres pour le moteur Liberty L-12 destiné à l'aviation pendant la première Guerre Mondiale, le constructeur automobile américain Henry Ford s'intéresse au transport aérien au début des années vingt. Après avoir acheté la société "Stout Metal Airplane Company" (*créée par William B. Stout*) Henry Ford va faire développer un avion trimoteur, plus connu sous le nom de Ford Trimotor. Construit entièrement en métal, l'appareil est très vite baptisé "Tin Goose" (*Oiseau en fer blanc*) et sera produit à 199 exemplaires. En 2018 vous pouvez encore, aux Etats-Unis, faire un voyage sur cet avion mythique, comme ici à bord du Ford 5-AT-B Tri-Motor, "City of Wichita".

Une opération "Mirage & Jaguar".

Le 15 novembre dernier, un étrange convoi exceptionnel a sillonné les routes du nord de l'Alsace entre Drachenbronn et Entzheim. Sur les remorques deux avions, un Jaguar A et un Mirage III., qui jusqu'ici ornaient l'ancienne base aérienne 901 de Drachenbronn. L'opération initiée par l'Aéroport de Strasbourg va permettre la sauvegarde de ces deux appareils, qui ont besoin d'une restauration, et leur présentation dans le futur sur le site aéroportuaire. Les "Ailes" ont apporté leur petite contribution à la préparation du transfert, (© *Reportage de France 3 Alsace*). Et nos vifs remerciements à Alain Stephanopoli, président du Conservatoire français du patrimoine aéronautique, pour le prêt des matériels de levage ad hoc.

2018 - une belle année de Meetings en France.

Depuis le début du printemps, nous vous avons proposé sur le site des Ailes de nombreuses "idées de sortie". La saison 2018 des meetings français étant terminée, nous revenons sur quelques unes des manifestations qui ont enchantées les spectateurs (*vous pourrez en découvrir beaucoup d'autres en farfouillant sur le net*).

La Ferté Alais "Le temps des hélices" ↓

BA 105 Evreux – Meeting de l'Air ↓

Melun Villaroche Airshow 2018

Francazal Patrouille Swift

En 2019, vous souhaitez faire connaître une manifestation aérienne à venir ou tout autre évènement en lien avec l'aéronautique, n'hésitez pas à nous contacter (aileshistoriquesdurhin@gmail.com).

Merci à nos Partenaires :

STRASBOURG AVIATION

STRASBOURG AIR SERVICE

Aéroport Strasbourg

SARL TFU - Transports FABIEN UNGERER
44 rue Maurice CHAUVET
Résidence Le Satem Bat.H Appt 124
34090 MONTPELLIER

Notre "Spécialiste" des opérations difficiles