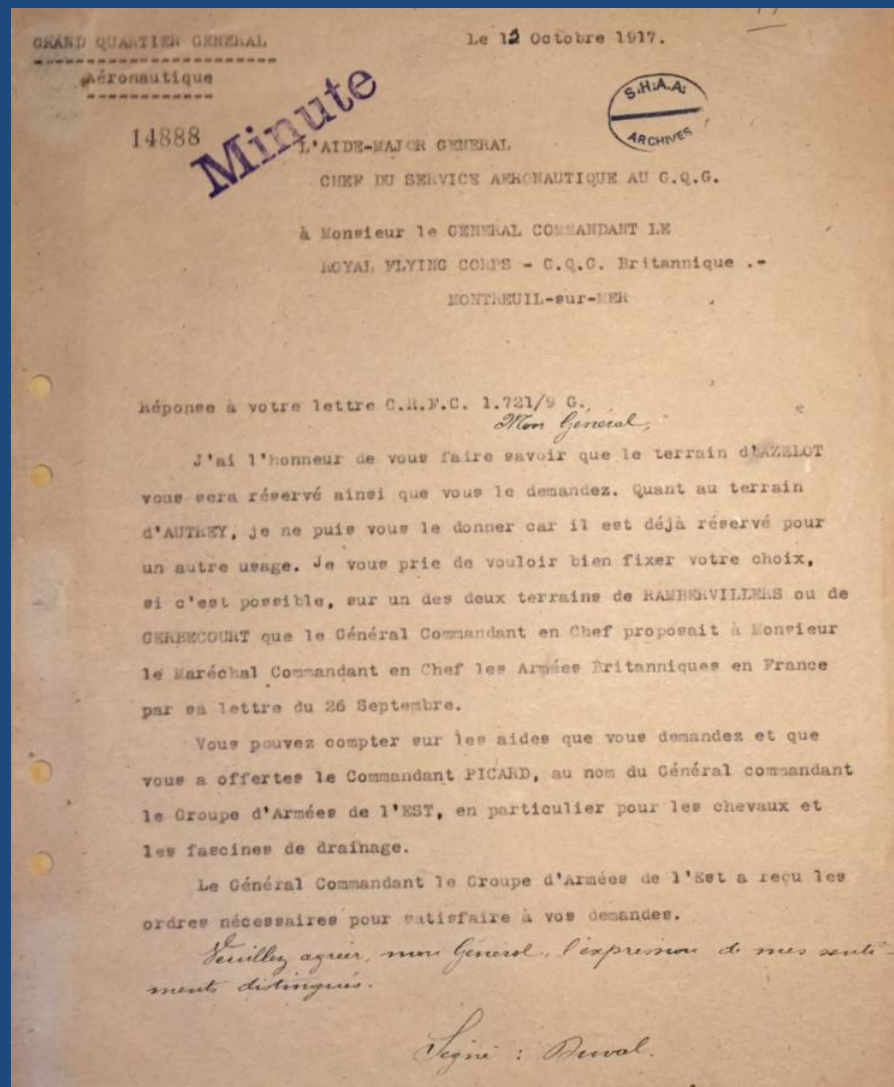
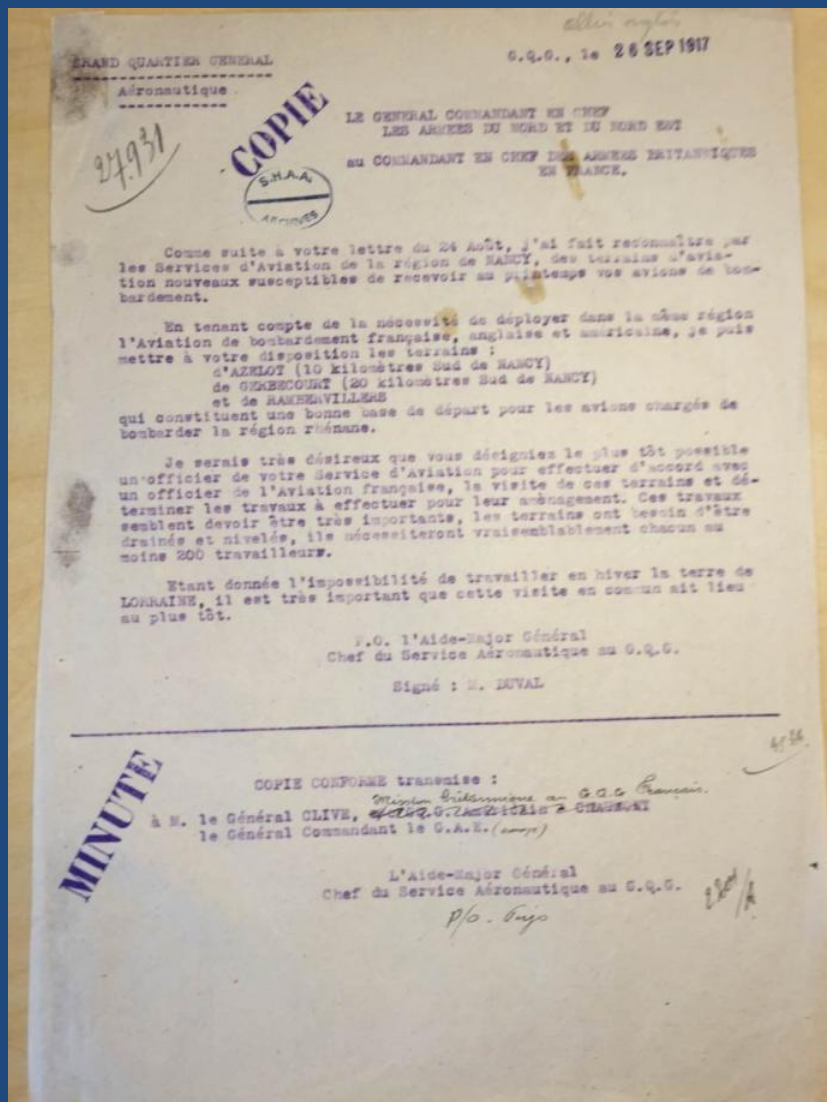




Septembre/Octobre 1917

Affectation du « terrain » d'Azelot à l'armée britannique



GRAND QUARTIER GENERAL

Aéronautique

Le 12 Octobre 1917.

14388

Minute

L'AIDE-MAJOR GENERAL

CHEF DU SERVICE AERONAUTIQUE AU G.Q.G.



à Monsieur le GENERAL COMMANDANT LE
ROYAL FLYING CORPS - G.Q.G. Britannique --
MONTREUIL-sur-MER

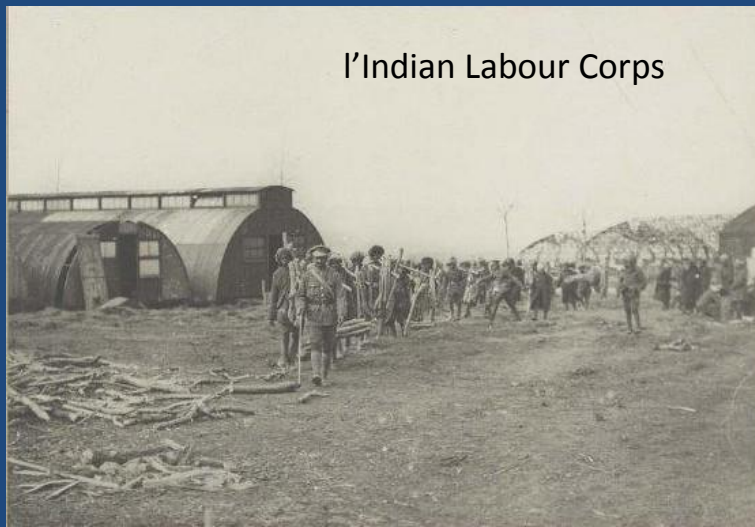
Réponse à votre lettre C.R.F.C. 1.721/9 G.

Mon Général,

J'ai l'honneur de vous faire savoir que le terrain d'AZELOT
vous sera réservé ainsi que vous le demandez. Quant au terrain

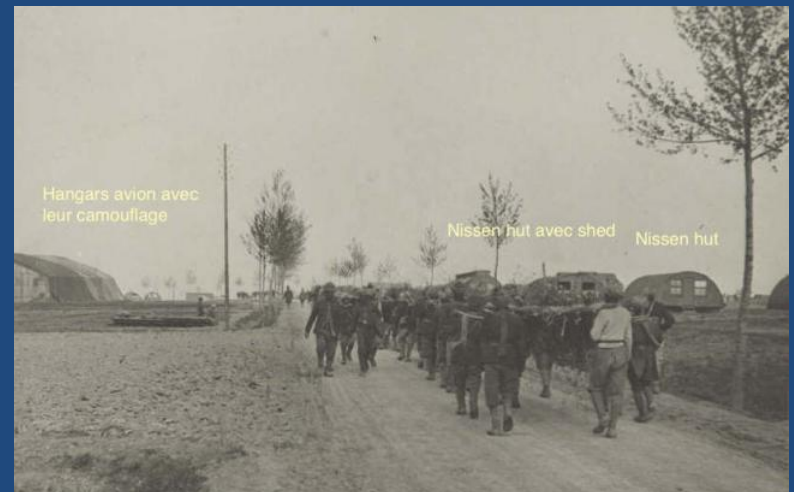
Hiver 1917-1918

Aménagement du futur aérodrome par les Anglais et les Français



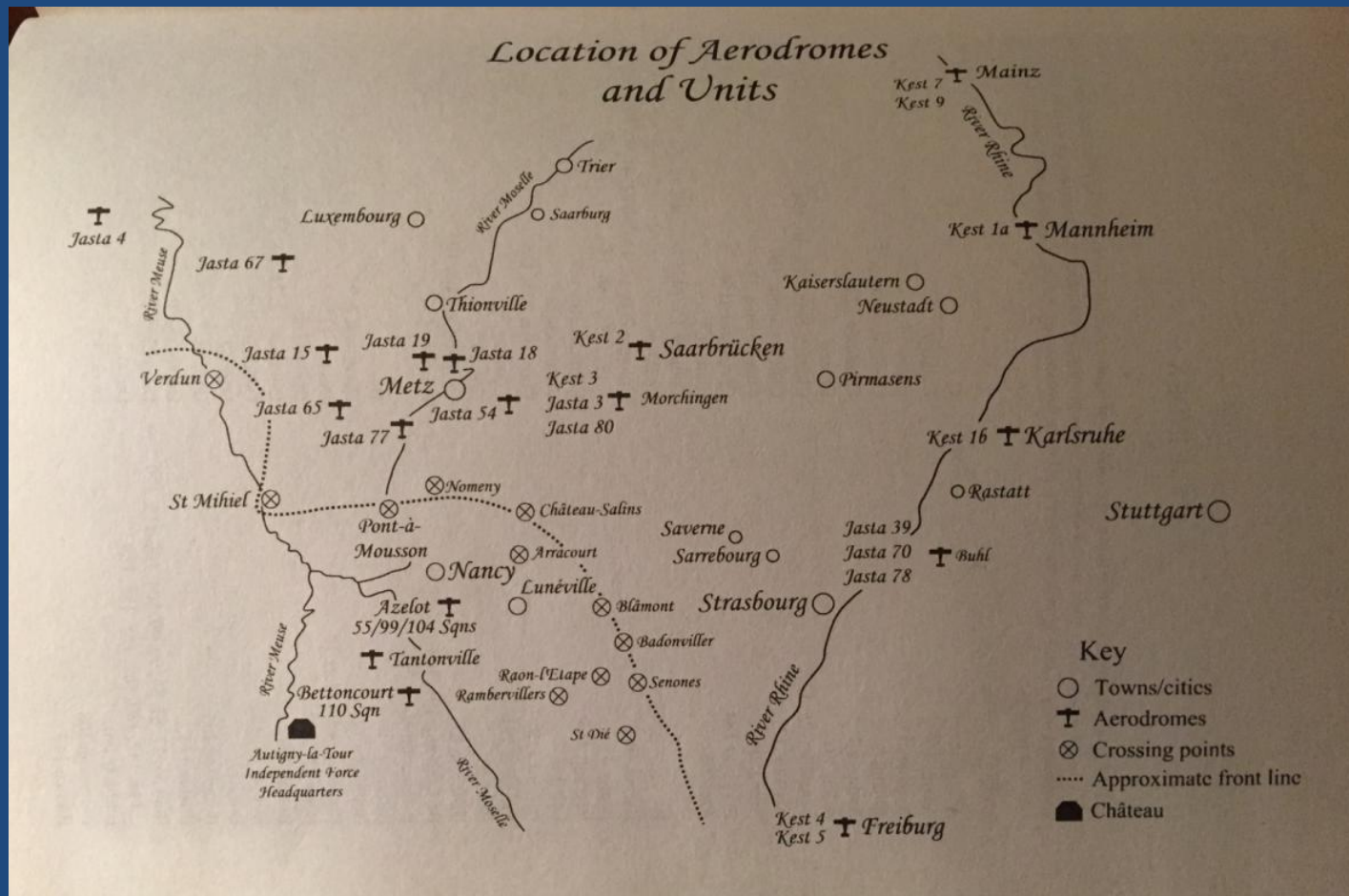
l'Indian Labour Corps





Printemps 1918

Arrivée des escadrons anglais de bombardement Independent Force



55^{ème} escadron

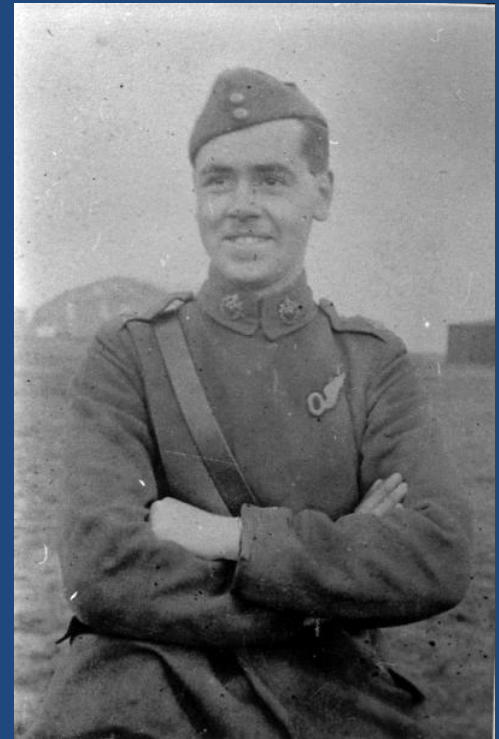




99^{ème} escadron



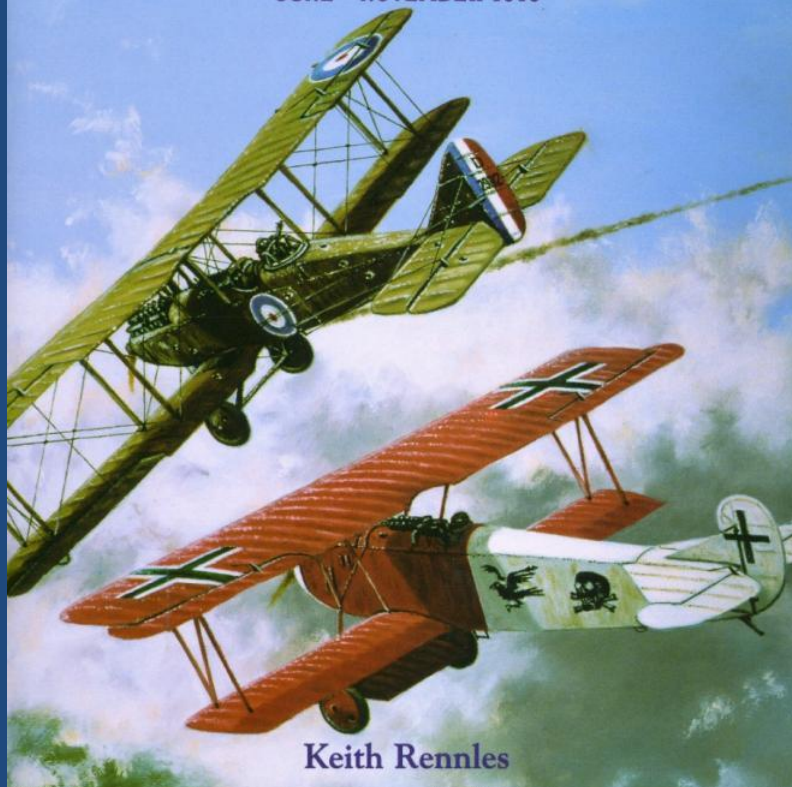
104^{ème} escadron



INDEPENDENT FORCE

The War Diary of the Daylight Squadrons of the Independent Air Force

JUNE - NOVEMBER 1918



Keith Rennles

PROLOGUE

Azelot, 31st July 1918

The damp blanket of morning dew began to melt away, as the first rays of sunlight reached out to touch the quiet morning calm that was Azelot aerodrome. What noise there had been came muted from the aircraft hangars, as the aircraft mechanics prepared the aeroplanes.

The noise increased as the fronts of the hangars were opened and the de Havillands were pushed out. Most aircraft look ungainly on the ground, and these 'Nines' were no less so.

Once outside, with the morning sun streaming in from the distant horizon, the huge bombs were brought out on four-wheeled trolleys. At least, huge for the time; some 112lb bombs, several 230lb monsters. Grunting and heaving, the mechanics lifted bodily the bombs to the underside of the fuselage, fixing them in place. It would be up to the pilots to release them once over the day's target.

Under the ever watchful eyes of the flight sergeant mechanics, the final preparations were made. The gentlemen would be out soon and everything must be ready. Already most of the NCO observer/gunners had arrived, breakfasted and kitted out for the day.

Minutes ticked by. The officers arrived. Flight sergeants stood upright, reporting all was well; all was ready. The Flight Commander acknowledged the men's usual good and efficient work. Other pilots and observers huddled together, holding subdued and somewhat nervous conversations, while drawing a faint glow from a last cigarette. One or two disappeared to empty an equally nervous bladder. A quarter of a century later, in another war, men would do this against a tail wheel, much to the chagrin of their ground crews, for it tended to corrode the metal, but in 1918, there was a more gentlemanly approach.

At last came the order to climb aboard and start engines. Dressed in thick, somewhat cumbersome Sidcot flying suits, scarves, warm gloves, 'fug' boots and flying helmets, the pilots settled themselves into cockpits, while the gunners clambered into their rear positions. Armourers handed up the Lewis guns to the gunners, who then clipped them to the Scarfe rings and tested free movement. An ammunition drum was locked into place, while others, spares, were handed up and stowed in their special places inside the rear cockpits.

The Flight Commander signalled. The propellers were turned, petrol being sucked into carburettors, then with a shout, contact, the props were swung. Each aircraft's 230 horse-power Siddeley Puma engine burst into life, making the airframe tremble and vibrate. Each pilot throttled up, listening for any faltering sound, but all roared away valiantly.

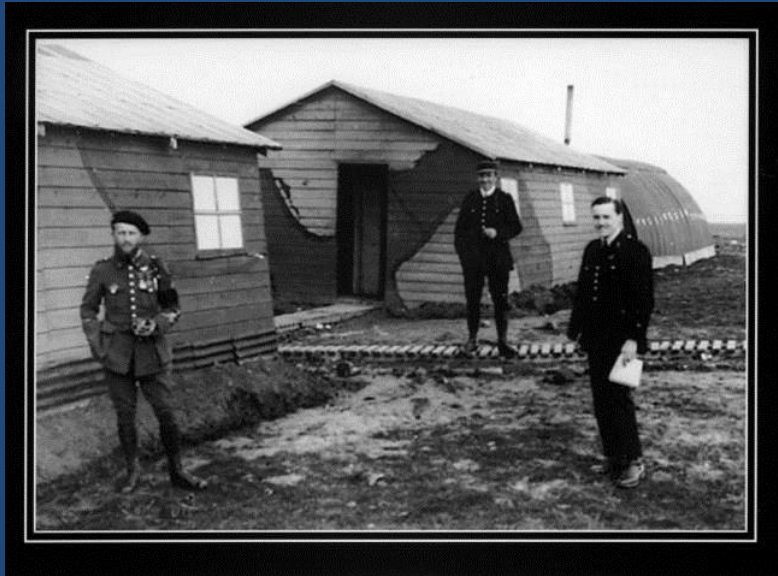
The Flight Commander waved to his ground crew who ducked down, grasped the ropes of the wheel chocks and pulled them away. His 'Nine' rolled forward, rocking gently on the uneven grass of the airfield. Bringing it into wind he throttled up again, and the bomber inched forward, gathered speed and headed across the take-off area. The others began to follow. One by one the two-seaters rose into the morning sky, and, forming up, headed east, towards the lines, towards Germany, towards Saarbrücken – towards the enemy.

The men on the ground watched them, hands and arms protecting eyes from the glare of the rising sun.

Fin 1918 à fin 1919

Présence d'escadrilles françaises

Missions de surveillance



Escadrille Spa 95





1935 « Réactivation » de l'aérodrome



Avril 1940

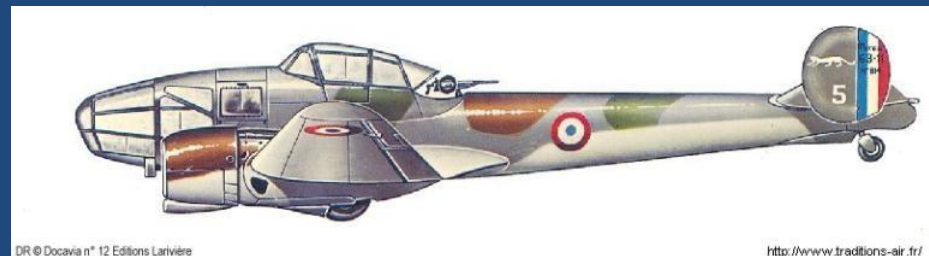


Présence du Groupe Aérien d'Observation GAO 553 (France)



Mureaux 115
Avion de reconnaissance
et bombardier léger

Potez 63.11
Avion de reconnaissance



Avril 1940

Présence du Groupe de Chasse Français GC II/4



Curtiss H75
Chasseur

Avril 1940

Présence du Groupe de Reconnaissance GR II/36 (France)



Marcel Bloch 174
Avion de reconnaissance et
bombardier léger

Potez 63.11



Carte IGN du
22 avril 1940



10 mai 1940 bombardement de l'aérodrome

Juin 1940 à septembre 1944 : occupation allemande

L'aérodrome est mis « hors service »

Le quartier général est installé
dans le château de Lupcourt.



14 septembre 1944

Libération du village d'Azelot
par les Américains

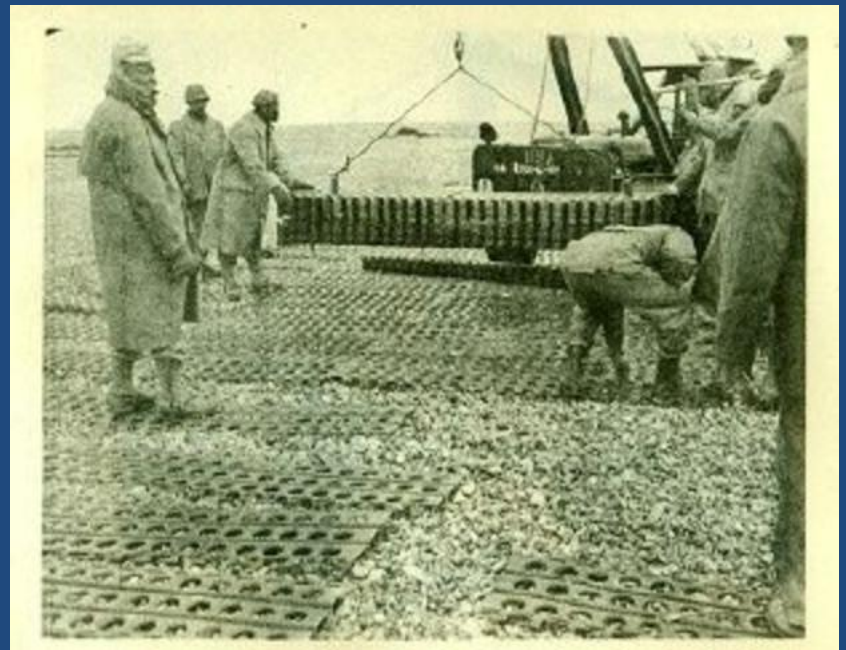
Arrivée des forces américaines

20 septembre au 31 octobre 1944

Remise en état et allongement de la piste d'atterrissage
par les équipes des
829th et 819th Engineer Aviation Battalion



The 829th put down a runway at Azelot
while the Air Corps was flying from it.



Piste de 1524 m x 36 m
A 95

Octobre 1944

Installation d'une batterie anti aérienne

GUN SITE

2nd Platoon "D" Battery



Many personnel changes occurred in our section before the end of hostilities brought us back to America. At the time of activation Clem Aholt was Chief of Section, and remained until our arrival in Azélot, France. Upon his transfer out, Wilbert Neal took over his responsibilities in that job.

Wilbert Neal met early death in an unfortunate auto accident in Germany, which mishap was a great shock to his comrades as well as to the Battalion as a whole. He was greatly missed by all.

Charles Summers, who was with our section much of the time, was later assigned to Battery Headquarters as mail clerk.

Other members whose diligent efforts kept the section standards high were: Eugene Noblin, Bert Hicks, Michael Kravitz, Robert Wisener, Vernon Whitfield, Charles Landis, Kenneth Saurborn, and Lorenzo Shanks. Eventually the job of Chief fell upon the capable shoulders of William Milton, who had come to us as a replacement range setter.

Though Gun Site No. 30 did not have some of the experiences of the other sections, still it proved itself a very efficient unit, never failing to come through with the goods when called upon.



Octobre 1944

Arrivée du 111th Tactical Reconnaissance Squadron



A P-51C Mustang ('NH', serial number 42-103388) of the 111th Tactical Reconnaissance Squadron, XII Tactical Air Command, 12th Air Force at Nancy-Azelot airbase in late 1944.

Novembre 1944

Arrivée des 162nd Tactical Reconnaissance Squadron
et du 34th Photographic Reconnaissance Squadron



34 th PRS



Lockheed P-38 Lightning (version F-5)



Novembre 1944

Passage bref du Groupe Français de Reconnaissance GR II/33



Avions basés ou de passage sur l'aérodrome d'Azelot

B-17



A-26



A-20



B-24



Mars 1945

Arrivée du 69th Tactical Reconnaissance Group

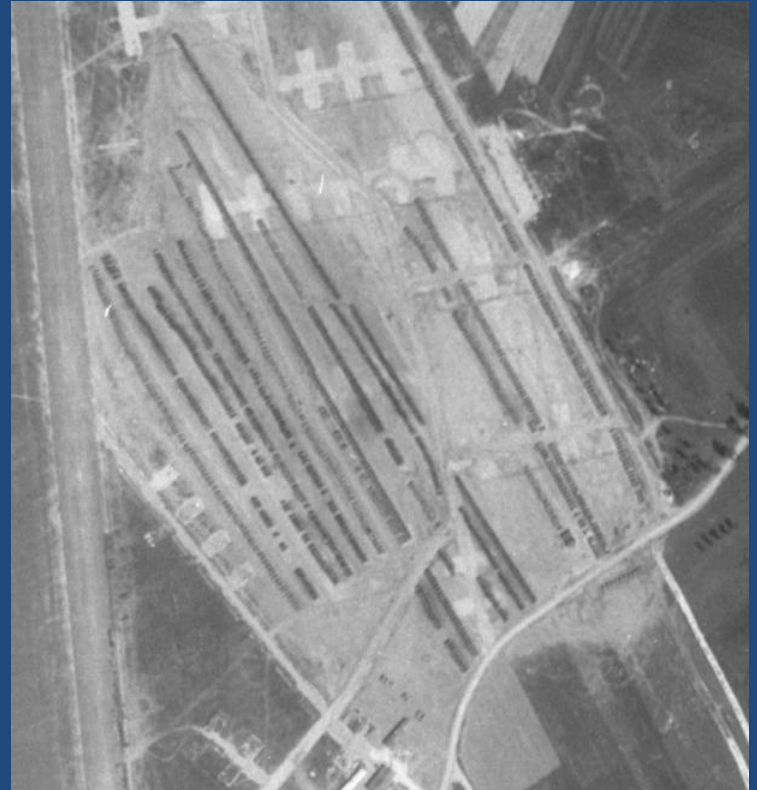


11 mai 1945

Les troupes américaines quittent
l'aérodrome d'Azelot.

1945-1946

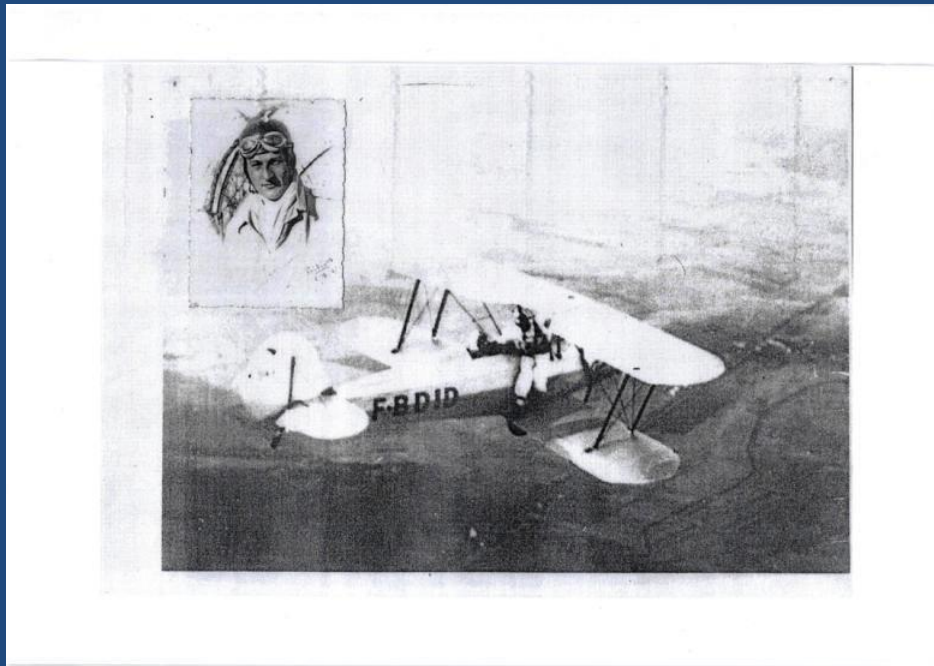
L'aérodrome va servir de stockage de matériels et véhicules militaires.





1951

Premiers sauts en parachute sur les aérodromes d'Essey et de Malzéville

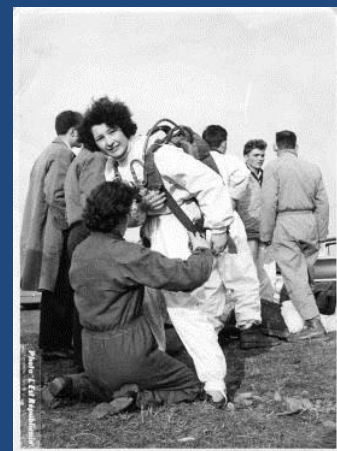


Jean Henrion

A partir de 1954 premiers sauts sur Azelot



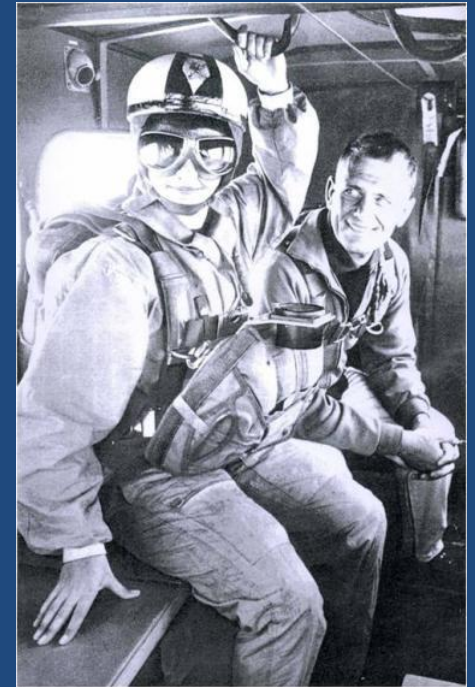
Section parachutiste
de l'Aéroclub de l'Est



1959

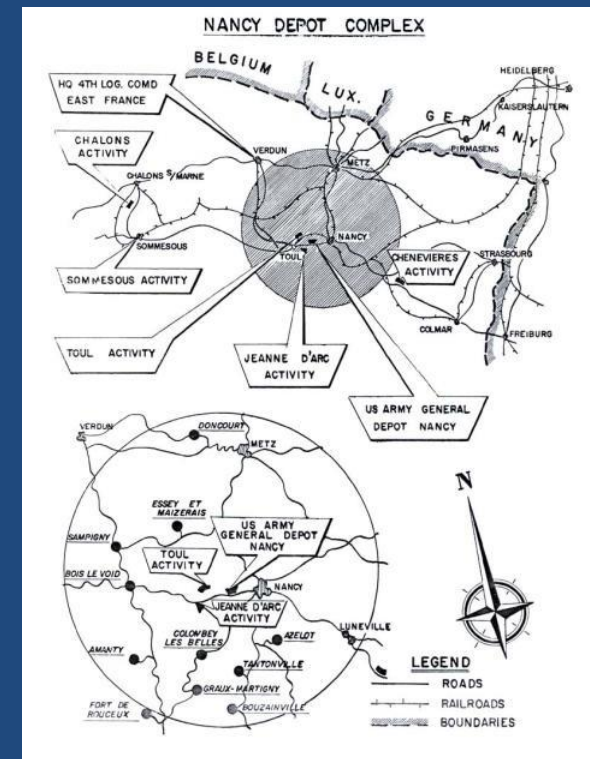
Section parachutiste de l'Aéroclub de Lunéville

Christian Boulanger



1962

Construction par les Américains de deux hangars métalliques servant de dépôts de matériel dans le cadre de la guerre froide.



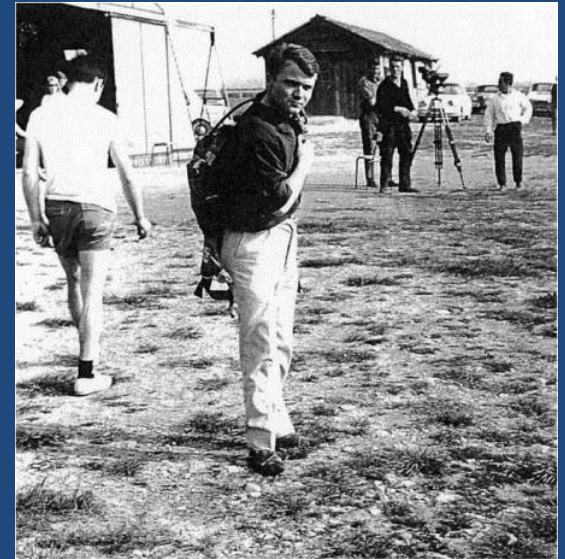
Les portes seront modifiées en 1967.



1965

Le CIC de parachutisme prend son indépendance de l'Aéroclub de l'Est.

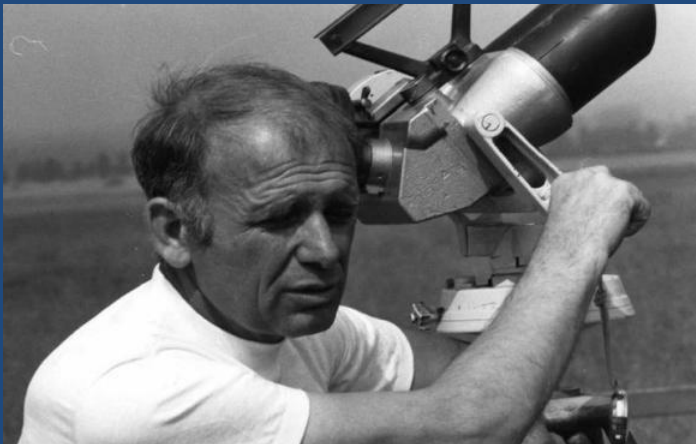
Claude Capot : Président



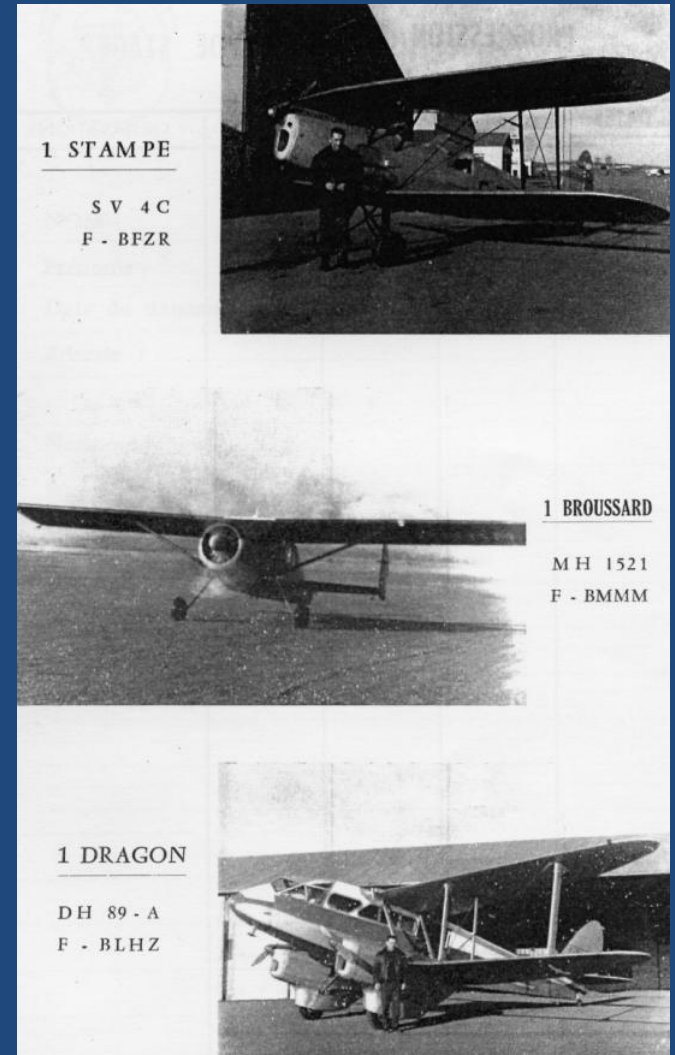
Robert Presles : Directeur technique

1968

La section parachutiste de Lunéville rejoint celle d'Azélot.



Christian Boulanger devient directeur technique.



1970

L'aérodrome est affecté au Ministère des transports,
secrétariat général de l'Aviation Civile
au titre de l'aviation légère et sportive.



Jean-Pierre BOURGER
prend la présidence du
CERPS Nancy-Lorraine.

1971

Les terrains sont inscrits au tableau général des propriétés de l'état au nom de l'armée de l'Air.

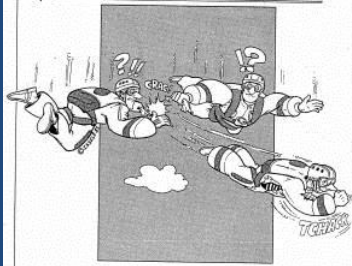


1978

Michel DELEAU devient président.



METHODE DE PROGRESSION ACCELEREE EN CHUTE LIBRE



TRADUCTION DE LA METHODE US AFF 1983

1983

Un parachutisme révolutionnaire enseigné à Nancy-Azelot (II)

Tout
Michel JULY

**Jack Grégory :
l'Américain
par qui, le
PAC arrive...**

Jack Grégory, un grand maître d'école, professeur de sciences physiques et mathématiques, est venu à Nancy-Azelot pour enseigner la méthode de progression accélérée en chute libre. Jack Grégory a enseigné la méthode de progression accélérée en chute libre à Nancy-Azelot.

Photo
Michel FRITSCH



Une révolution rapide

La méthode de progression accélérée en chute libre est enseignée à Nancy-Azelot. Elle est basée sur la méthode de progression accélérée en chute libre.

Les conditions et le rôle

La méthode de progression accélérée en chute libre est enseignée à Nancy-Azelot. Elle est basée sur la méthode de progression accélérée en chute libre.

Les conditions et le rôle

La méthode de progression accélérée en chute libre est enseignée à Nancy-Azelot. Elle est basée sur la méthode de progression accélérée en chute libre.

Les conditions et le rôle

La méthode de progression accélérée en chute libre est enseignée à Nancy-Azelot. Elle est basée sur la méthode de progression accélérée en chute libre.

Les conditions et le rôle

La méthode de progression accélérée en chute libre est enseignée à Nancy-Azelot. Elle est basée sur la méthode de progression accélérée en chute libre.

Un parachutisme révolutionnaire enseigné à Nancy-Azelot (I)



ENQUETE :
René SUSSET
PHOTOS :
Michel FRITSCH

PAC. Trois lettres pour une révolution. Importée des USA, la progression accélérée en chute libre va faire évoluer les techniques traditionnelles d'enseignement du parachutisme. Le rôle du premier saut, le rôle d'entraîneur, sont en train de changer. Une méthode qui fait rapidement des adeptes (groupes) l'égal du parachutisme traditionnel. Une recette américaine remise par des chutes américains (Christian et Dominique Bonclander) sous l'égide d'un expert américain (Jack Gregory).

Trois mille mètres de chute libre pour un premier saut

Christian Bonclander est un chasseur. Il est américain. Il est venu à Nancy-Azelot pour enseigner la méthode de progression accélérée en chute libre. Il est venu à Nancy-Azelot pour enseigner la méthode de progression accélérée en chute libre.



Christian BONCLANDER au tableau : enseignement théorique.

La progression accélérée en chute libre se fait en sept étapes. Chaque étape correspond à un degré d'automatisme. Elle est basée sur la méthode de progression accélérée en chute libre.

La progression accélérée en chute libre se fait en sept étapes. Chaque étape correspond à un degré d'automatisme. Elle est basée sur la méthode de progression accélérée en chute libre.

La progression accélérée en chute libre se fait en sept étapes. Chaque étape correspond à un degré d'automatisme. Elle est basée sur la méthode de progression accélérée en chute libre.

La progression accélérée en chute libre se fait en sept étapes. Chaque étape correspond à un degré d'automatisme. Elle est basée sur la méthode de progression accélérée en chute libre.

La progression accélérée en chute libre se fait en sept étapes. Chaque étape correspond à un degré d'automatisme. Elle est basée sur la méthode de progression accélérée en chute libre.

La progression accélérée en chute libre se fait en sept étapes. Chaque étape correspond à un degré d'automatisme. Elle est basée sur la méthode de progression accélérée en chute libre.

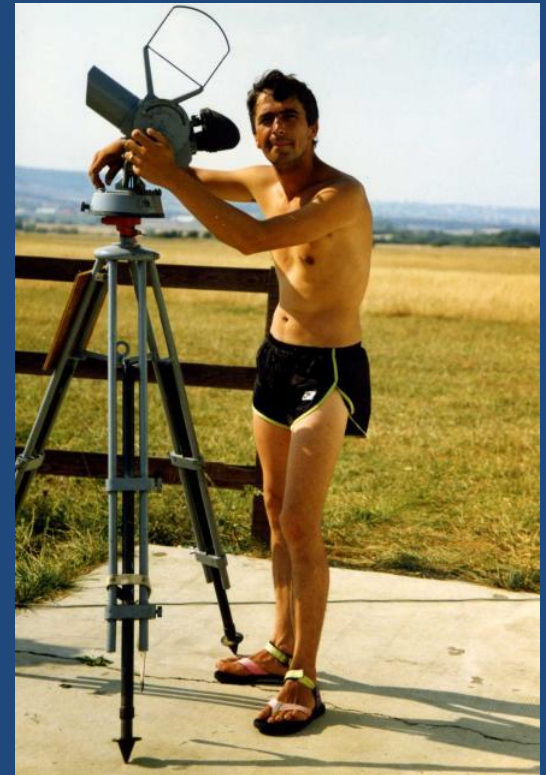
PAC



1984

Christian nous quitte ...

Dominique BOULANGER devient directeur technique
et Dany BOULANGER directeur adjoint.



1985



1999

Yves GROSSE prend la présidence

et

Olivier METROT la direction générale.



2002 à 2005

Remotorisation du Pilatus et rénovation des installations.



Labellisation 3* de l'école





2005

Suite à la loi de décentralisation de 2004,
la commune d'Azelot accepte d'acquérir l'aérodrome.



2008

PARACHUTISME à AZELOT



50 ans d'histoire

Et pour finir...

L'école de parachutisme c'est...

Un aéroport



Des installations





Un avion et des pilotes





Un comité directeur

1 secrétaire



Des collectivités locales :
région, département, communes

Des instances sportives :
fédération, ligue, comité départemental, CROSL,
CDOS54

Des instances institutionnelles :
ministère des sports, ministère des transports

Des banques, un cabinet d'expertise comptable



Des moniteurs,
des plieurs,
des réparateurs,
des vidéomen...



De la formation



800 adhérents
8000 sauts /an
600 tandems /an



Une activité
handisport



Des compétitions et
des compétiteurs



Beaucoup de bénévoles



Un directeur et un président

20 ans
de collaboration
de complémentarité
de complicité
et surtout
d'amitié





Merci à tous

