

15 News en vrac

Ce chapitre regroupe quelques informations en tout genre mais naturellement liées au passé de la base: expérimentations, projets, évènements et lieux bizarres ou insolites.

1) Une expérimentation pas ordinaire :

- Dénébulation

L'utilisation régulière du tout nouvel aéroport de Paris à Orly était parfois perturbée par le brouillard. Mais comment s'en débarrasser?

C'est le CEAM de Mont de Marsan qui est choisi pour chercher une solution car la région des Landes est elle aussi sujette à des brouillards matinaux interdisant l'usage du terrain et souvent longs à se dissiper.

L'idée, simple dans son principe, était de réchauffer l'atmosphère par l'utilisation simultanée de plusieurs réacteurs de "Mistral la version française du Vampire" poussés à plein régime le long de la piste. Les appareils étaient disposés sur des alvéoles en plaques PSP.

On fait donc venir plusieurs milliers de ses plaques pour l'aménagement des alvéoles et des cheminements d'accès.

L'expérimentation, bruyante comme on s'en doute, nécessite l'avertissement des usagers de la route adjacente pendant les essais...

A E R O P O R T D E P A R I S
291, Boulevard Raspail - PARIS (14^e) - Danton 10-00
12-00

Direction de l'Équipement
et des Installations.

Paris, le 7 Novembre 1961

E. Becker
Ingénieur en Chef
des Ponts et Chaussées

N° 2/D 1635

Monsieur Benquet
Ingénieur en Chef des
Ponts et Chaussées
Boulevard St-Médard
MONT-de-MARSAN
(Landes)

OBJET : Dénébulation par réacteurs - Essais effectués au
C.E.A.M. de Mont-de-Marsan.

Mon cher Camarade,

Comme suite à notre entretien téléphonique au sujet
des panneaux de signalisation à placer sur la route nationale
qui longe l'aérodrome de Mont-de-Marsan pour prévenir les
usagers des essais de dénébulation qui se dérouleront, je
vous communique ci-après le texte qui pourrait être inscrit :

ATTENTION

ZONE BRUYANTE SUR 1 KM

Expérience de dissipation du brouillard (en petits caractères)

Bien entendu vous pouvez modifier ce texte à votre
guise.

J'ai noté que vous envisagez d'éclairer ces panneaux
pendant la nuit lorsque des essais de dénébulation seront
effectués.

Je vous prie d'agréer, mon cher Camarade, l'expres-
sion de mes meilleurs sentiments.

ARMÉE de L'AIR

N° 201 / CEAM/MG/INFRA

CENTRE D'EXPERIENCES
AERIENNES MILITAIRES

Mont-de-Marsan, le 6 Septembre 1961

Le Colonel MAURIN
Commandant le C.E.A.M.

Monsieur le Général
Commandant la 3ème Région Aérienne
(Bureau Infra)

BORDEAUX

OBJET : Dénébulation.

J'ai l'honneur de vous faire parvenir le procès verbal de la réunion tenue à Mont-de-Marsan concernant la dénébulation

Ce procès verbal définit les travaux d'infrastructure nécessaires au fonctionnement du dispositif de dénébulation tels qu'ils ont été arrêtés lors de cette réunion ; une étude ultérieure a fait ressortir la nécessité d'aménagements complémentaires indispensables à la mise en service des moyens.

Les nouveaux besoins impliquent actuellement :

1°)- La réalisation d'un parking à proximité immédiate de la piste pour les avions devant être placés dans l'axe de la piste ou de l'overrun pendant les essais. Le parking de 1500m² pourrait être réalisé en P.S.P. et implanté sur le terrain de l'ancienne butte de tir de garnison. Les grilles seraient fournies par le Service Local Constructeur, mais leur pose et dépose seraient à la charge de l'Aéroport de Paris.

2°)- La réalisation d'une aire spécialisée de point fixe réacteur pour la maintenance et l'entretien des avions ; cet aménagement est indispensable compte tenu du nombre de réacteurs à vérifier pour obtenir un bon fonctionnement de l'ensemble.

Signé : MAURIN.

CENTRE D'EXPERIENCES
AERIENNES MILITAIRES

oOo

MOYENS GENERAUX

Bureau I N F R A

PROCES - VERBAL

réunion dénébulation tenue le 22.8.61

à MONT-DE-MARSAN

Assistaient à la réunion :

- | | |
|---------------------------|--|
| - Lt-Colonel FOPE | - Bureau Programme Matériel Etat-Major de l'Armée de l'Air. |
| - Lt-Colonel RENAND | - D.C.M.A.A. |
| - Lt-Colonel de PREMORSEL | - Commandant en Second la Base C.E.A.M. |
| - Lt-Colonel DAGAIN | - S/Directeur des Expérimentations |
| - Lt-Colonel PETIT | - S/Directeur Technique |
| - Commandant FRANCHI | - S/Directeur Tactique |
| - Monsieur BENQUET | - Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées |
| - Monsieur SORHOUE | - Ingénieur subdivisionnaire |
| - Monsieur BECKER | - Ingénieur en Chef Aéroport de PARIS |
| - Monsieur BRUNET | - Chef de Service Technique Aéroport de PARIS |
| - Monsieur AUCOUTURIER | - Ingénieur de la navigation aérienne Aéroport de PARIS |
| - Monsieur HEISER | - Ingénieur Etude Essais électricité |
| - Monsieur LORIN | - Ingénieur Aéroport de Paris (laboratoire) |
| - Monsieur FABRE | - Chef de Section Aéroport de PARIS (dénébulation) |
| - Monsieur BERTIN | - Président Directeur Général Société BERTIN et C ^o |
| - Monsieur DUBOIS | - Chef d'Etude BERTIN et C ^o |
| - Capitaine BRAHAM | - Officier INFRA C.E.A.M. |

1. L'Aéroport de PARIS et la Société BERTIN ont étudié en 1960 la dénébulation des brouillards à température positive. Les expériences ont été conduites à ORLY et MELUN.

Compte tenu des résultats intéressants obtenus, l'Aéroport de PARIS désire poursuivre cette expérimentation et dispose de 200 millions de crédits pour l'année 1961.

L'Etat-Major a donné son accord pour que le C.E.A.M. soit chargé de cette expérimentation en liaison avec l'Aéroport de PARIS responsable de sa définition technique.

.../...

L'Aéroport de PARIS fournit :

- les crédits pour l'exécution des travaux d'infrastructure
- les crédits pour le carburant (1800 m³)
- le personnel civil spécialisé

L'Armée de l'Air apporte :

- 28 à 30 avions MISTRAL (avions à réformer et devant être équipés par la Société BERTIN d'une tuyère de dilution).
- le matériel de balisage de campagne,
- le support en personnel pour la durée de l'expérimentation
- Un SPAR.

Le calendrier proposé est le suivant :

- Fin Août 1961 : Phase préliminaire
- Septembre - Octobre : Aménagement infrastructure
- Novembre 61 - Janvier 62 : Exécution des Essais.

2. La dénébulation consiste à réaliser dans une couche dense de brouillard un couloir de 1500 mètres de long avec un plafond de 60 mètres, en approche.

Un couloir de 800 mètres avec un plafond de 12 mètres, sur la piste.

Le couloir est obtenu par l'action de réacteurs soufflant perpendiculairement à la piste ou dans l'axe de celle-ci, compte tenu de la configuration du terrain à l'Est de la piste, le dispositif sera implanté à l'Ouest ; il comportera :

- a) Une ligne de réacteur de 1400 m depuis la limite Ouest de la Base constituant l'approche (de ce fait 800m de piste sont neutralisés le seuil de la piste est reporté à 800 m à l'Est dans l'hypothèse du fonctionnement de ce dispositif.
- b) Deux lignes de 800 m de réacteur pour la piste proprement dite.
- Pour la partie piste, les réacteurs sont disposés sur des plateformes carrées de béton de 5 m x 5 m, situées à 90m de l'axe de la piste, et de part et d'autre de celle-ci. Les plateformes espacées de 120 m les unes des autres comporteront une zone d'éjection de gaz traité avec :

- Un sol béton sur 12 mètres
- Un sol ciment sur 40 mètres

Ces diverses plateformes seront reliées par une route de desserte de 3 ou 4 mètres de large.

La gêne provisoire que représente la présence de ces lignes de réacteurs de part et d'autre de la piste ne

.../...

soulève pas d'objection de principe de la part du C.E.A.M.

- Pour la partie approche :

Les réacteurs seront placés sur l'axe de la piste et sur l'axe de l'overrun. Cette solution est préférée à celle qui consistait à disposer les réacteurs à proximité immédiate de la piste.

Les 4 plateformes tangentielles à la piste seront réalisées le SAMEDI et le DIMANCHE afin de ne pas perturber le trafic normal du C.E.A.M.

Il est demandé qu'au lieu de l'exécution des plateformes sur l'overrun telles qu'elles ont été définies, la totalité de l'overrun soit revêtue. Cette solution reçoit l'accord des différentes parties intéressées. Le balisage d'approche sera placé à gauche de la piste, un SPAR sera implanté à proximité de la piste.

Pour l'ensemble des travaux d'infrastructure, l'Aéroport de PARIS est maître de l'oeuvre ; l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées des Landes en est le Directeur.

3. DEROULEMENT DES ESSAIS.

Les essais sont de deux sortes :

- Essais de Turbulence.

Ces essais ont lieu par temps clair, de préférence le samedi et le dimanche, lorsque le vent est faible et axé dans l'axe de la piste. Ces essais consistent à poser un avion, les réacteurs de part et d'autre de la piste, soufflant à plein régime. Un DC 3 d'AIR FRANCE procédera à ces essais ainsi qu'une CARAVELLE et un BOEING 707, 10 atterrissages par type d'avion sont prévus.

Le C.E.A.M. procédera à ses propres essais dans le même temps.

- Essais de dénébulation.

En cas d'alerte au brouillard, mise en place du dispositif, délai prévu 2 heures. Atterrissage des divers appareils disponibles tant civils que militaires pendant la durée du brouillard.

L'Aéroport de PARIS compte 5 atterrissages par heure (dans un exercice isolé on aurait 3 mn de fonctionnement des réacteurs à bas régime pendant l'approche de l'avion, 2 mn à plein régime pendant sa finale).

4. L'exploitation des résultats sera effectuée par le CEAM et l'Aéroport de PARIS. Les moyens en personnels comme en matériel seront exprimés à l'Etat-Major.

Les photos ci-dessous montrent quelques-unes des alvéoles construites en bordure et en bout de piste. Sur chacune d'elle était positionné un avion dont le réacteur, allumé « plein pot » devait réchauffer l'atmosphère et faire disparaître le brouillard...

L'expérimentation n'atteindra pas les effets espérés et s'arrêtera en 1962.

Il n'en reste aujourd'hui comme trace sur la base aérienne que les quelques 6000 plaques PSP, toujours stockées en bout de piste, et dédiées au départ à la réalisation des plates-formes et des voies d'accès.



Vues aériennes et vieilles plaques PSP, seuls souvenirs de cette ancienne XP



2) Des lieux insolites :

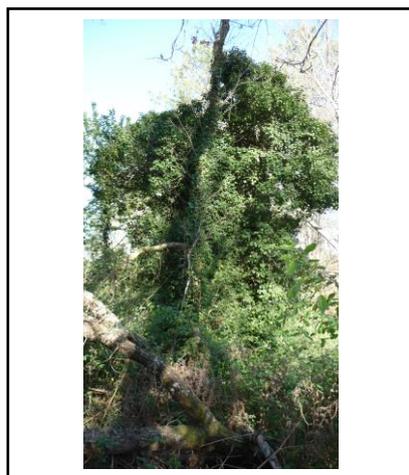
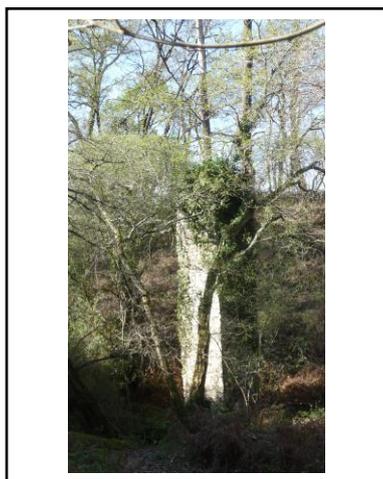
L'exploration par un œil averti de certaines parties « sauvages » du territoire de la base (celui de sa taille actuelle ou celui de sa surface supérieure à l'époque de la deuxième guerre mondiale) permet de découvrir encore certains vestiges dont plusieurs peuvent être reliés de manière certaine à l'occupation allemande.

Pour d'autres le lien est plus difficile à établir :

- Tours :

Il y a le long du ruisseau de Nonères qui coule derrière l'ancienne aire à feu, trois tours d'environ 1,50 m de côté, montées en maçonnerie sur une hauteur variant entre 3 à 8 mètres et séparées d'une centaine de mètres chacune. Les édifices sont creux, à la base de celui le plus au sud il y a une ouverture qui semble avoir été faite après la construction. En passant la tête et en regardant vers le ciel on peut apercevoir les traces d'un ancien escalier. La « tour » centrale est totalement recouverte par le lierre.

- Tour n° 1, la plus au sud : Hauteur entre 6 et 8 mètres - Coordonnées : N 43°55'07.9" W 000°29'35.6"
- Tour n° 2, intermédiaire : Hauteur entre 4 et 6 mètres - Coordonnées N 43°55'09.8" W 000°29'38.6"
- Tour n° 3, la plus au nord : Hauteur entre 3 et 4 mètres - Coordonnées N 43°55'09.2" W 000°29'44.6"



Je n'avais aucune idée sur le rôle ou l'utilité de ces constructions jusqu'à ce que la rencontre avec un ancien ouvrier du SLI permette d'établir avec certitude qu'elles n'étaient pas des « tours » accessibles du bas vers le haut mais des « regards » utilisés du haut vers le bas et permettant d'accéder à un réseau busé.

Deux plans de masse de la base établis respectivement en 1947 et 1963 mentionnent une partie canalisée pour cette portion du parcours du ruisseau de Nonères, ce n'est donc qu'à partir de 1978/79 et les travaux de consolidation liés à l'éboulement de la route menant à l'ilot Marina que le lit du ruisseau reviendra à l'air libre.

La zone de l'ancienne aire à feux ayant servi de carrière à sable pour les milliers de m3 de béton nécessaires à la construction de l'infrastructure de la base aérienne, Il reste plausible que les troupes d'occupation aient busé une partie du ruisseau pour éviter l'inondation du site. Le ruisseau a retrouvé son lit naturel quand la carrière a été comblée.

- **Stand de tir Paoli :**

Personne n'a su me dire qui était ce Paoli qui a donné son nom au stand de tir. Probablement pas le patriote Corse ?

Il a été construit après la deuxième guerre mondiale en réutilisant un ancien abri avion allemand dont la petite porte d'accès à l'arrière a été murée.

Il a fait l'objet d'un réaménagement à la fin des années 50 suite à des problèmes de saturation de la butte de tir et d'inadaptation aux essais des réglages de tir des canons montés sur avion.

Le stand de tir dans sa première vie

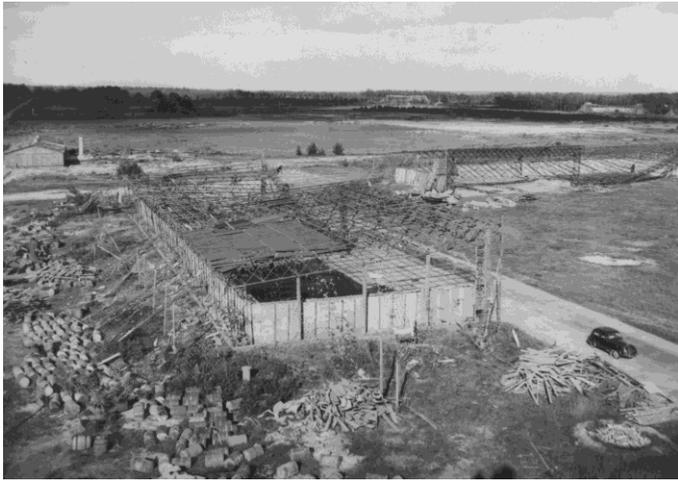


- **Blockhaus :**

- Coordonnées : 43° 55' 289'' N 00° 29' 378'' W

Situé au nord-est de la base sur le bord du chemin périmétrique, il s'agit en fait d'un amoncellement de blocs de béton provenant très certainement de la destruction d'un ancien abri pour avion construit par les Allemands. Il est visible sur la photo prise en septembre 1944 depuis la vigie surplombant le hangar de l'aéro-club.





Deux abris avion sont visibles dans le lointain

Au premier plan, hangar détruit et abandonné au départ des troupes allemandes le 20 août 1944. De nombreux fûts d'essence jonchent le sol

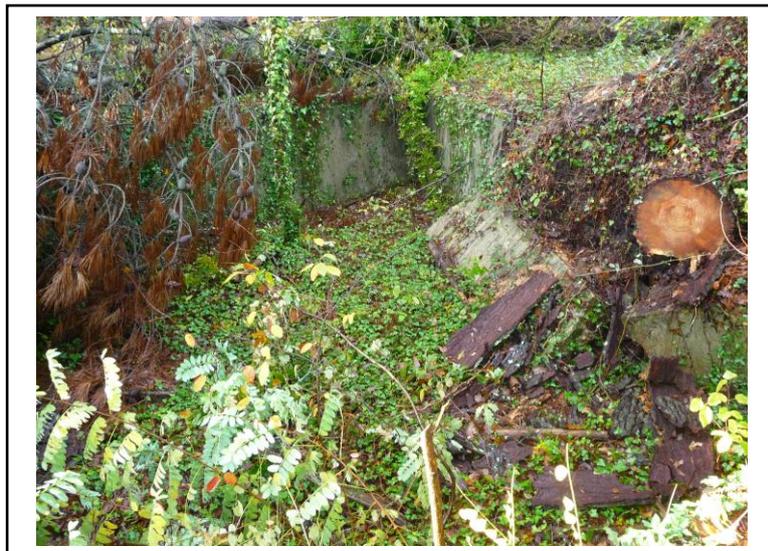
Au deuxième plan, ce qui deviendra la zone Marina

- **Poste DCA :**
- Coordonnées: 43° 55' 256'' N 00° 29' 445'' W

Situé au bord de l'ancien taxiway menant vers l'aire d'avitaillement située à proximité et vers les aires de dispersion situées au nord en dehors de l'emprise actuelle de la base aérienne, la disposition de ces murets en béton laisse penser à un emplacement d'une batterie de DCA. Quelques amorces de tranchées desservant l'endroit sont encore visibles.

- **Réservoir :**
- Coordonnées : 43° 55' 303'' N 00° 29' 413'' W

Réservoir souterrain en béton dont les parois sont encore bien visibles mais dont le toit est détruit, il fonctionnait très certainement en corrélation avec l'aire d'avitaillement et l'abri avion situés à proximité.



Les parois du réservoir sont encore visibles. Les pins ont poussé et le toit s'est effondré

- **Tranchées :**
- Coordonnées : 43° 55' 254'' N 00° 29' 425'' W

Plusieurs traces d'anciennes tranchées sont encore visibles dans ce secteur. Pas de certitude qu'elles soient de fabrication allemande mais la proximité d'un abri avion, d'un poste de DCA, d'un réservoir souterrain et d'une aire d'avitaillement le justifierait.



- **Trous de bombe :**
- Coordonnées : 43° 55' 323'' N 00° 29' 408'' W

La zone ayant reçu l'essentiel des bombes de 250 kg US le 27 mars 1944, même si tous les cratères ont été rebouchés, on peut encore déceler sur le terrain l'amorce d'anciens trous de bombe.



- **La fosse à « paletage » :**

Il y a au nord-ouest de la base, à proximité d'un lieu-dit «Tire-Dur» (mais peut-être est-ce là un indice toponymique ?) une butte de terre et les vestiges d'une ancienne structure de protection noyés dans la végétation. Située sur le flanc sud d'une butte, c'est une tranchée étroite, accessible par ses deux extrémités et desservant un long abri maçonné en pierre et brique et soutenu par des piliers métalliques.



L'endroit est connu sous le nom de «la fosse à paletage».

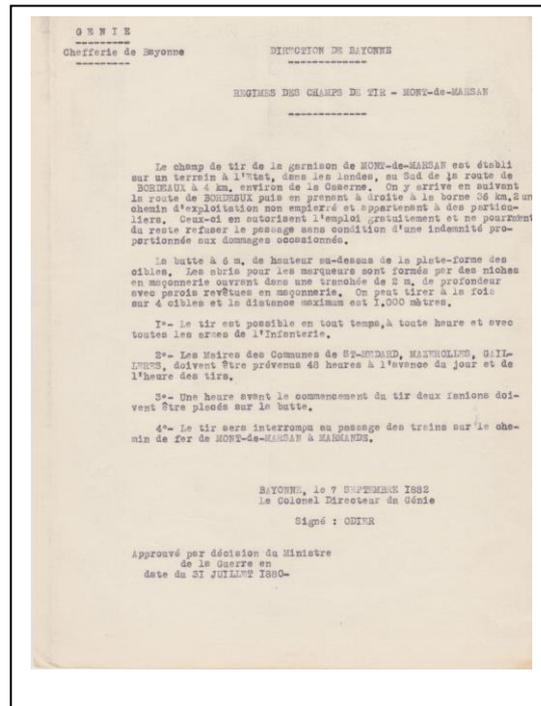
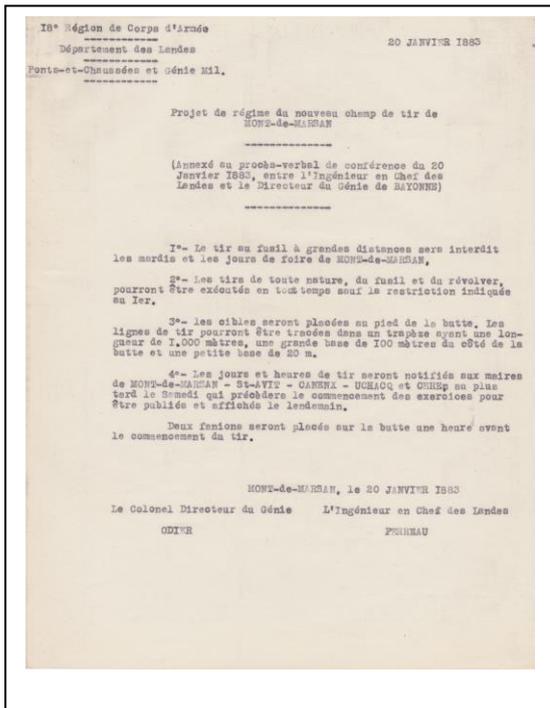
Le paletage en langage militaire, c'est la manière de communiquer à distance au tireur les résultats de son tir.

En fait ce dispositif, ancien système de signalement des impacts des munitions, est situé à l'extrémité nord d'un ancien champ de tir qui partait des environs de l'actuelle déchetterie (à proximité de «Landes Partage») et qui, sous la forme d'un trapèze étroit (une des bases a une largeur de 20 mètres, l'autre base a une largeur de 100 mètres, les deux sont séparées d'une distance de 1100 mètres) finissait juste avant « la fosse à paletage » au pied d'une butte de tir d'environ 6 mètres de hauteur.

Ce champ de tir apparaît sur une carte utilisée pour un plan de travaux de déviations de routes daté de 1951 mais le fonds de carte est probablement celui d'une carte d'état-major remontant à l'entre deux guerres.

En fait sa création remonte aux années 1882/1883 quand l'armée de terre a dû rechercher un nouveau champ de tir, pas trop éloigné de la caserne Bosquet (les déplacements de la troupe se faisant à pied) et réunissant les conditions de sécurité nécessaires. Le champ de tir d'alors, situé au lieu dit MAMOURA, semblait présenter quelque danger pour les voyageurs de la nouvelle ligne de chemin de fer Mont de Marsan-Roquefort toute proche et pour les gardes barrières du passage à niveau numéro 9...

Ces deux documents décrivent les règles d'utilisation en vigueur à l'époque :



Par ailleurs, son existence est confirmée par le témoignage de M. Castagné qui parle de : « tirs de mortier et canon depuis le lac sur la route de Sabres pour les nouveaux militaires avant la guerre » et par celui de Guy Dupau, qui habitait au Coq Hardi (route de Sabres) et se rappelle du passage régulier, sur la route devant la maison de ses parents, des soldats africains du 14^{ème} Régiment de Tirailleurs Sénégalais en route pour le champ de tir.

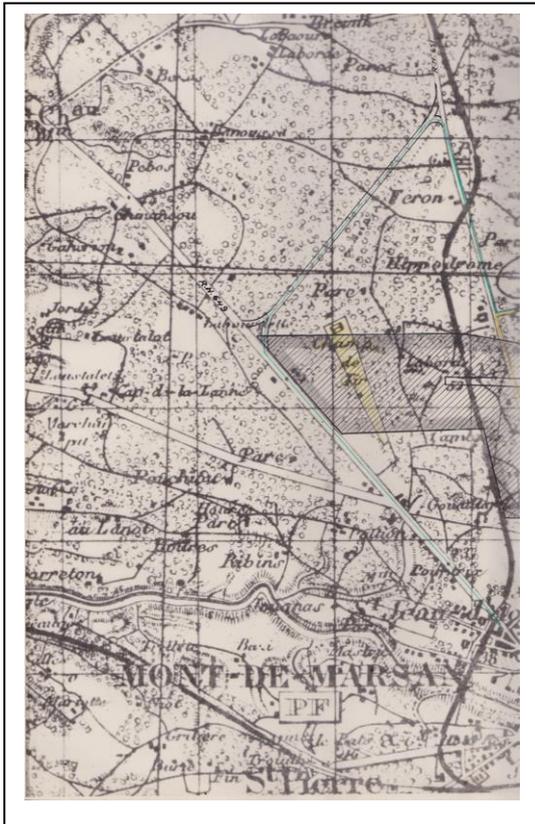
Sur les photos aériennes de 1946, le triangle du stand de tir est encore parfaitement visible. Les travaux d'aménagement ultérieurs liés à l'allongement de la piste le feront disparaître.



La butte de tir sera utilisée dans les années 50 pour le réglage des armes de bord des avions. L'arrivée de l'Ouragan donnera lieu à des travaux d'entretien, de débroussaillage et de remise en état des chemins d'accès.

Si l'on en croit la demande d'enquête lancée par le préfet des Landes en août 1954, malgré toutes les précautions, il semblerait qu'au moins une balle perdue se soit égarée au-delà des limites réglementaires puisqu'on a retrouvé le projectile dans un bidon à lait dans une métairie éloignée de 2 kilomètres du champ de tir...

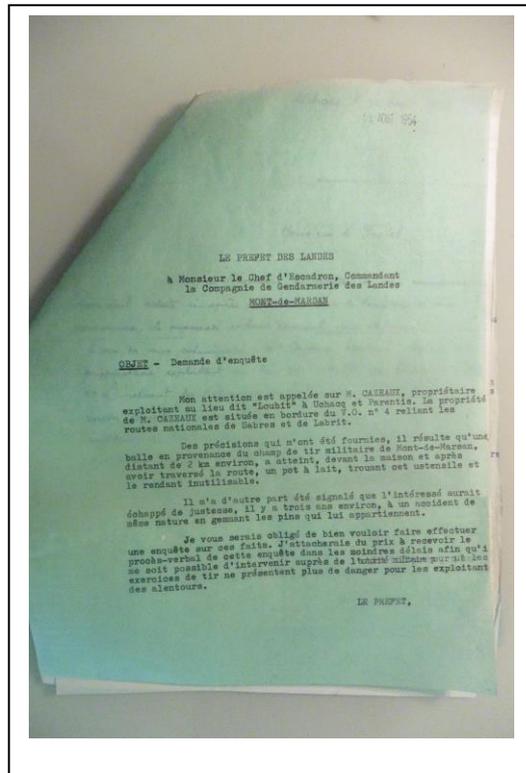
Après une réduction à 200 mètres, un projet de changement de son axe d'orientation et une quinzaine d'années (1946-1962) d'une cohabitation parfois difficile entre l'armée de terre, l'armée de l'air et les populations locales (la route nationale 651 doit être coupée jusqu'à deux fois par semaine pour des exercices de tir) le champ de tir disparaîtra au début des années 60 suite aux allongements de la piste et aux extensions successives de la base en direction de l'ouest.



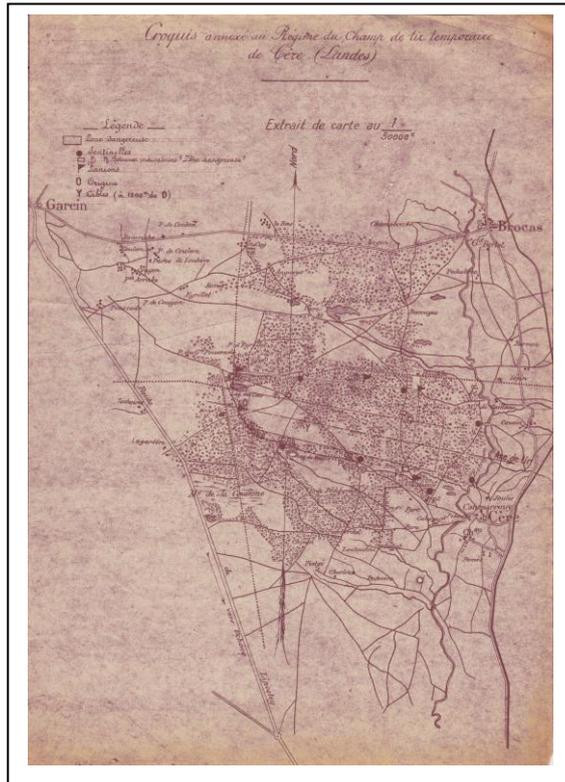
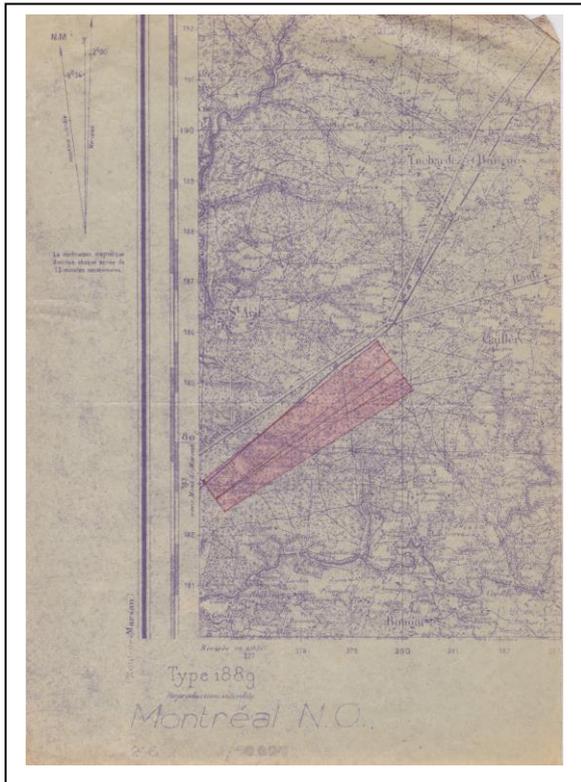
Le stand de tir apparait sur cette carte du début du 20eme siècle



Un éclat d'obus retrouvé sur place en 2012

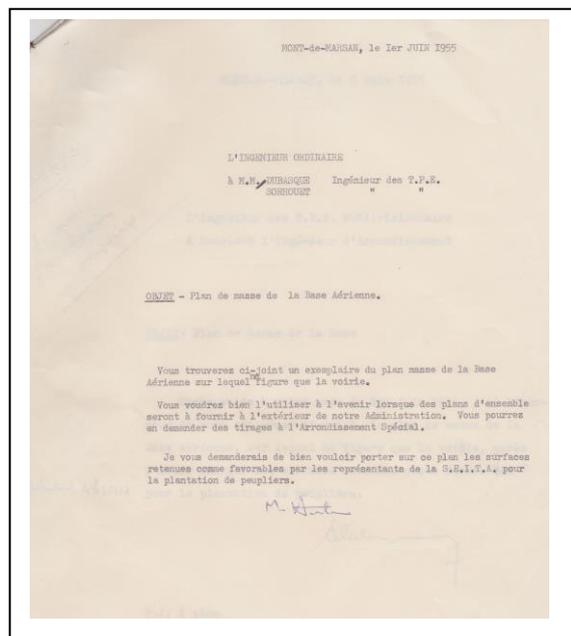
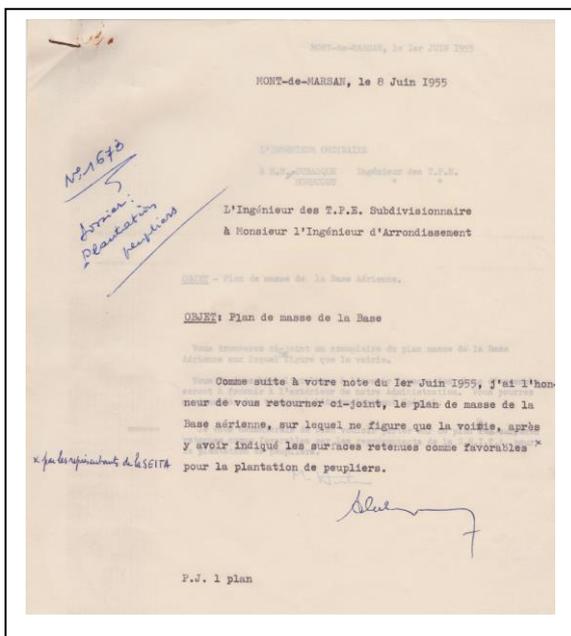


Remarque : En plus du champ de tir de Mamoura construit en 1879 à proximité de l'actuel rond-point des pompiers sur la commune alors de Mazerolles, il existait également un autre champ de tir sur la commune de Cère au nord de Mont de Marsan. Lieux d'histoire, probablement oubliés aujourd'hui, les cartes de ces deux sites sont fournies ci-dessous à toute fin utile.



3) La base aérienne « enfumée » ?

En 1955, les représentants de la SEITA demandent la plantation de peupliers sur la base. Leur bois doit être utilisé pour la production d'allumettes. Les plans des surfaces disponibles leur sont fournis. Mais je ne sais pas dire quelle a été la suite du projet ni si les quelques peupliers restants sur la base, du côté du centre émission, font partie de plantations effectuées en prévision.



- **Les rapatriés :**

En 1962, la base participe au rapatriement des Français d'Algérie. Il s'agit notamment d'y accueillir les «vieillards», à la demande du préfet Arzel.

Le transport était effectué par avion, en général avec un Nord 2501.

A chaque arrivée d'avion, les rapatriés étaient accueillis sur la base et un repas leur était servi dans l'un des mess. La base leur fournissait également du matériel de couchage : lits, sacs de couchage, matelas, couvertures... mis à disposition par les services préfectoraux.

Dans une lettre datée du 1^{er} décembre 1962, le Préfet adresse au colonel Maurin (commandant de la BA 118 – CEAM), ses remerciements «pour l'aide efficace que la base a bien voulu accorder à ses services pour leur permettre d'accueillir de façon satisfaisante les vieillards rapatriés dernièrement.»

- **CEAM : A pour Agricole ?**

Il fut un temps juste au sortir de la guerre où, par le jeu des expropriations liées à l'extension du terrain militaire, le CEAM se retrouve propriétaire d'anciennes fermes ou métairies... A l'époque il y avait un sous-officier pour gérer l'exploitation de la ferme de Pian avant de transformer les bâtiments en logements sous-officiers. L'ex église de Nonères, quant à elle, sera rasée quelques années plus tard pour cause de sécurité aérienne car elle était située dans l'axe de piste.

PONTS ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT
DES LANDES

SERVICE

des Bases Aériennes

ARRONDISSEMENT

spécial

SUBDIVISION

d Travaux

M DUBASQUE

INGÉNIEUR DES T. P. E.

M CAILLET

INGÉNIEUR D'ARRONDISSEMENT

M. G. CALÈS

INGÉNIEUR EN CHEF

N° d'ordre }
du registre }

A Mont-de-Marsan le 14 Avril 1947

CENTRE D'EXPERIENCES AERIENNES MILITAIRES

DE MONT-DE-MARSAN

Réparation et aménagement des Fermes Pian et Nonères
pour logements de sous-Officiers

RAPPORT

de l'Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat,
Subdivisionnaire

En décembre 1946, Mr le Directeur du C.E.A.M. nous a demandé d'entreprendre d'urgence certains travaux d'aménagement, pour logements de sous-officiers, de deux maisons d'habitation situées sur l'Aérodrome de Mont-de-Marsan, l'Est du terrain, devenues libres après expulsion des locataires civils occupants.

Ces deux maisons dépendent :

l'une, de la ferme "Pian" comprenant deux maisons d'habitation, dont l'une a été déjà aménagée en 1946 suivant décision de Mr l'Ingénieur en Chef Régional n°3795 DRGA/III/T2 du 22 Mai 1946 et est actuellement habitée par un sous-officiers chargé du contrôle de l'exploitation de la ferme;

l'autre, de la ferme "Nonères", ancienne église désaffectée.

Mr le Directeur du C.A.E.M. demande également l'aménagement de l'étable et de la porcherie de la ferme "Pian" dont les constructions actuelles sont en très mauvais état.

La nature et l'importance des réparations et aménagements à réaliser sont indiquées sur les plans et devis estimatif ci-joints.

Ces travaux, à l'exception de ceux concernant l'aménagement de la porcherie et de l'étable qui ne sont pas commencés, ont été entrepris en régie, courant décembre dernier et poursuivis en 1947 avec notre personnel P.G et ouvriers civils.

Une partie de la dépense, soit 70.500 francs a été payée sur l'exercice 1946. La dépense à prévoir sur l'exercice 1947 est de 354.500 francs, se décomposant comme il suit :

..../..

BAR

../..

	Dépenses		Total
	Déjà enga- gées	à engager	
Ferme "Nonères"	29.500	-	29.500
Ferme "Pian" a) maison d'habita- tion:	225.000	-	225.000
b) porcherie et étable		100.000	100.000
Totaux	254.500	100.000	354.500

Nous proposons donc d'inscrire ces travaux d'aménagement des fermes "Pian" et "Nonères" au programme de 1947 pour une somme de 354.500 francs à prélever sur les crédits pour travaux neufs qui nous seront ouverts sur l'exercice 1947.

L'Ingénieur des T.P.E

CENTRE D'EXPERIENCES
AERIENNES MILITAIRES
MONT DE MARSAN.

SERVICES ADMINISTRATIFS

N° 449/ADM

303/SDO

à
ORDINAIRES

Suite à votre demande N° 245/SDO du 28.10.1946

1° AMENAGEMENT DE LA PORCHERIE, ET DE L'ETABLE

Etablir un plan afin de pouvoir évaluer les travaux.

2° ABORDS DE LA FERME

Le Sergent PEYCHER pourrait effectuer ces travaux avec son équipe. Seuls les gros travaux, à déterminer exactement, seront demandés aux Ponts et Chaussées.

MONT DE MARSAN, le 7 Novembre 1946

Le Commandant COLLOMBIER, Major

DESTINATAIRES :
Ordinaires
Archives.

FE non existant

1^{er} plan le 20.11.46.
R. Peycher

