



CUERS

# CUERS ET LE SITE DE L'AÉRONAUTIQUE NAVALE

— ANNALES ET SOUVENIRS —



Scannez les QR codes pour  
prolonger votre lecture.

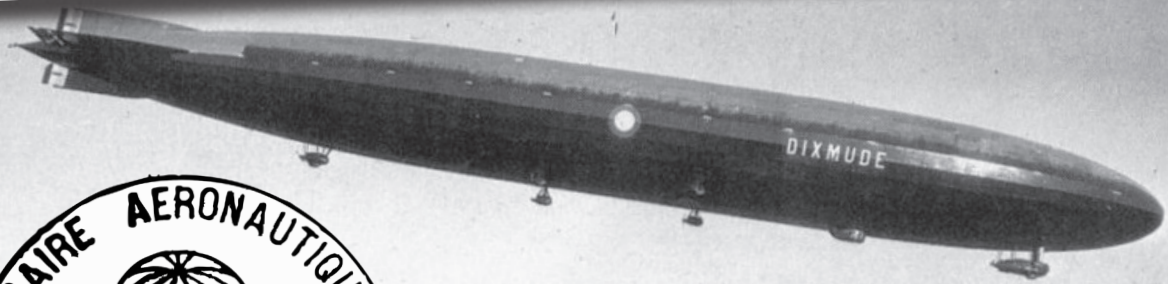
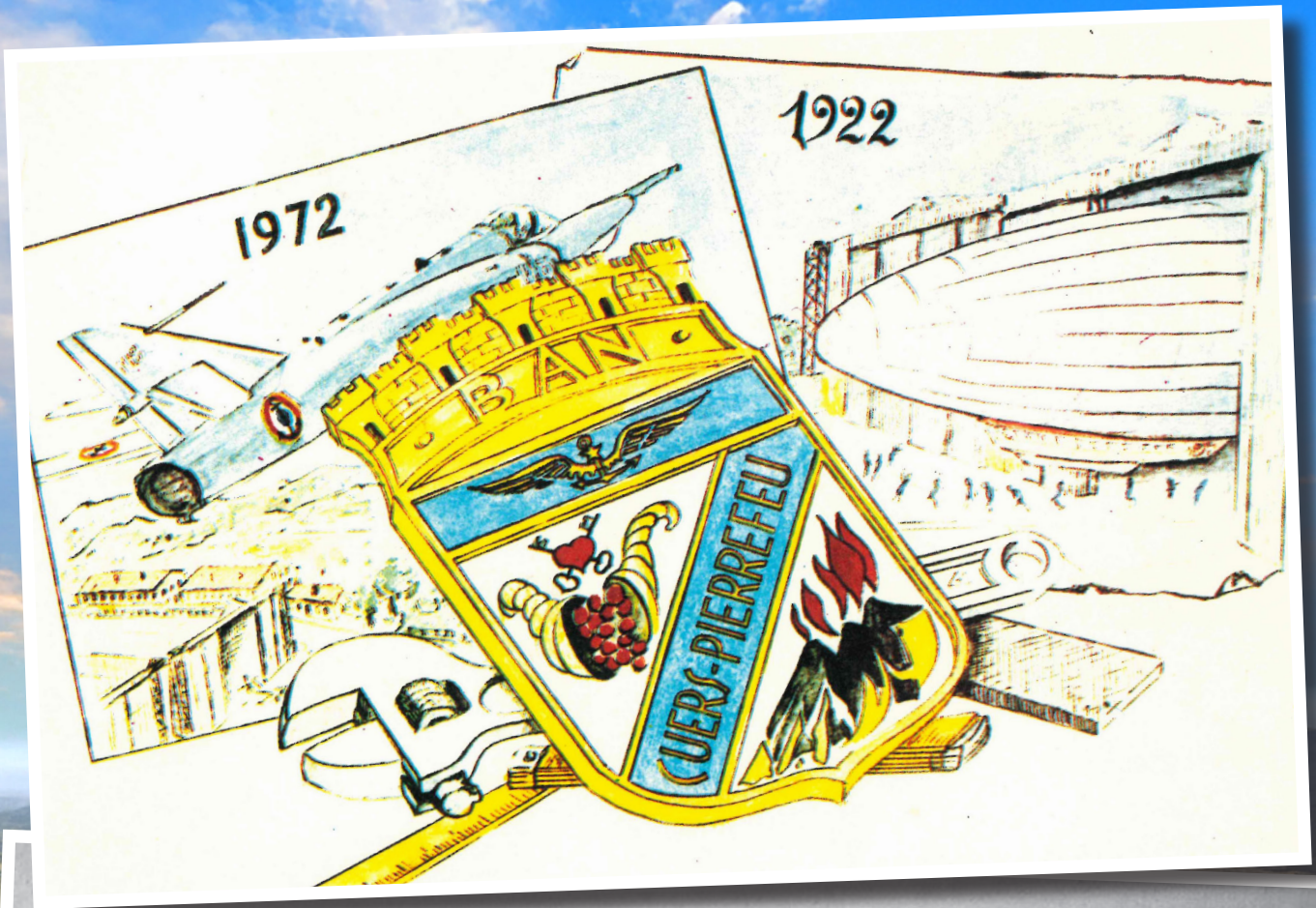


Télécharger  
le livret numérique



Écouter  
le podcast





# LE MOT DU MAIRE



À propos du site de l'aéronautique navale : Annales et souvenirs

L'histoire du site de l'aéronautique navale de Cuers-Pierrefeu est bien connue sous son angle technique, opérationnel ou militaire. De nombreux ouvrages et publications spécialisés en ont retracé les grandes étapes, les appareils emblématiques, les évolutions technologiques.

Mais il est une autre histoire, plus humaine, plus ancrée dans notre territoire : celle des hommes et des femmes qui ont vécu, travaillé ou simplement observé, au fil des décennies, l'empreinte de ce site dans le paysage cuersoï.

C'est cette mémoire locale, sensible et précieuse, que Madame Nathalie Rebena, notre archiviste communale, a choisi de faire revivre à travers un travail rigoureux, nourri d'archives communales, de témoignages, de souvenirs familiaux. Son approche ne prétend pas se substituer à l'histoire officielle, mais vient la compléter par une chronique singulière, où se mêlent anecdotes, faits marquants, projets avortés ou aboutis.

Ce travail a également bénéficié du concours généreux de plusieurs personnes que je tiens à remercier ici : Monsieur Alain Visse, pour son accueil au sein de l'A.I.A. et ses éclairages avisés, ainsi que Monsieur Christian Ducreux, pour le partage de documents issus de son histoire familiale, qui viennent enrichir nos archives locales.

Je salue l'initiative de Madame Rebena, qui contribue à préserver et valoriser une part importante de notre patrimoine commun. Puisse cette démarche inspirer d'autres citoyens à faire vivre, à leur tour, la mémoire de notre commune.

Je vous invite à découvrir ce récit original, témoin d'un pan de notre histoire locale aussi méconnu qu'émouvant.

**Bernard Mouttet**  
Maire de Cuers

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bernard Mouttet', located at the bottom right of the page.



À la veille de la Première Guerre mondiale, l'armée possède 680 avions et 6 dirigeables souples. La France dispose d'un embryon d'aviation navale commandé par le Capitaine de vaisseau Daveluy.

Le ministre de la Marine, Théophile Delcassé<sup>1</sup>, lui confie l'élaboration d'un programme de missions navales par aéronefs.

En 1916, l'Etat Major projette de construire des dirigeables à carcasse rigide, tels les Zeppelin.

La commission diligentée propose la plaine de Cuers-Pierrefeu pour implanter la base de construction, qui, de fait, serait relativement proche du Centre de dirigeables souples d'Aubagne.



Portrait de Théophile DELCASSE  
©Ministère des Affaires étrangères,

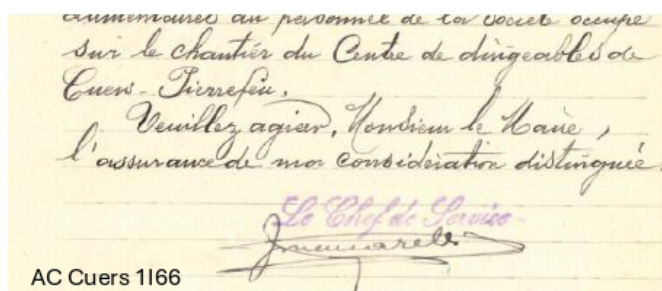
Les terrains nécessaires à l'implantation des installations sont réquisitionnés en 1917, et les propriétaires dépossédés de leurs terres.<sup>2</sup>

L'appellation du futur centre se réfère uniquement à Cuers et mécontente la commune voisine de Pierrefeu.

Le 12 décembre 1917, Georges Leygues<sup>3</sup>, ministre de la Marine, répond alors au préfet maritime de Toulon (...) *j'ai décidé de nommer le Centre de dirigeables en construction dans la plaine de Cuers, Centre de dirigeables de Cuers-Pierrefeu. La dénomination que j'adopte donnera donc satisfaction aux légitimes désirs des deux communes intéressées...*

Le 15 janvier 1918, le Lieutenant de vaisseau Thierry<sup>4</sup> est dépêché à Cuers pour déterminer l'implantation des bâtiments et hangars, et activer la construction industrielle.

Les travaux débutent dès février, mais des difficultés logistiques vont retarder les chantiers. Les deux hangars sont respectivement achevés en octobre 1921 et en 1922.<sup>5</sup>



AC Cuers 1166

Joseph Mencarelli, chef de service à la Société des Grands travaux de Marseille, informe le maire qu'il se propose d'ouvrir le 20 courant [janvier] route de Toulon, maison Gaspérini, un économat pour la fourniture de denrées alimentaires au personnel de la société occupé sur le chantier du Centre de dirigeables de Cuers-Pierrefeu. Un an plus tard, il gère une cantine à l'usage exclusif du personnel.<sup>6</sup>

Le 15 octobre 1918, le commandant du centre demande au maire de Cuers d'afficher en mairie le lancement du nouveau marché d'approvisionnement de viande - 125 kg par jour - afin d'en aviser les bouchers de la commune.<sup>7</sup>

Outre les deux immenses hangars, le centre se dote au fil du temps d'un atelier d'aérostation, d'ateliers à bois, de forge et fonderie, d'entoilage, d'habillement, d'une infirmerie, d'un garage, de casernes, du bâtiment des officiers, du Bureau du Service Intérieur, des bureaux, d'un foyer, d'une prison et d'un colombier.<sup>8</sup>



Les Italiens Giovanni Galli, forgeron, Guisepe Ferretti et Jean Maccario, maçons, Antoine Tinazzi, Francesco Tullio, l'algérien Tahar Ben Almès, Pierre Charlone, monteur, Pierre Battesti, commerçant, y travaillent.<sup>9</sup>

La veuve Ambrosine Bizien, née Le Corre, ouvre une cantine, autorisée par le commandant. Sa cantine est ensuite transférée dans l'ancienne maison de Gaston Teisseire, quartier des Plans de Loube.

AC Cuers 11 18

Commerçante au centre, Joséphine Gazzera tient également un débit de vin dans le quartier des Loubes, où plusieurs restaurants et débits de boisson ont ouvert dans les « campagnes » louées de MM. Bernard, Cabasson, Gense et Ravel.

Le centre comprend également un camp de prisonniers<sup>10</sup>, venant d'Avignon où se trouve le Dépôt spécial des prisonniers de guerre condamnés pour délit de Droit commun, et un camp de travailleurs indochinois.<sup>11</sup>



Le 14 juillet 1919, une échauffourée éclate à Cuers et des dégâts sont occasionnés chez les commerçants. Le conseil municipal considère que l'affrontement est dû aux *Annamites*<sup>12</sup> du Centre de Dirigeables, et n'entend régler que la moitié des dommages.<sup>13</sup>

Une épidémie de paludisme sévit au Centre de dirigeables de septembre à octobre 1919.<sup>14</sup>

L'installation des hommes - militaires, civils, prisonniers - est assez précaire. En attendant d'être logés dans les casernes qui s'érigent lentement, les marins et les soldats sont hébergés dans des baraquements de bois, près desquels vivent quelques civils, dans de modestes habitations.

Le paludisme touche essentiellement les prisonniers de guerre, et deux adolescents, Henri, âgé de 12 ans, et Marie-Rose, 16 ans.

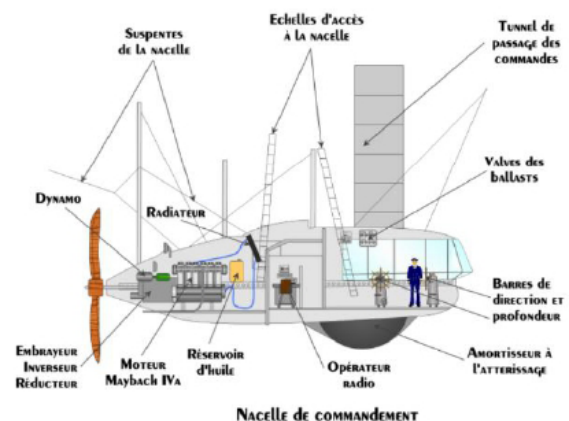
Selon les clauses du Traité de Versailles<sup>15</sup>, l'Allemagne doit livrer des Zeppelin à la France.

Le dirigeable de dernière génération L72 (LZ114), parti de Friedrichshafen, près de la rive nord du lac de Constance, arrive à Maubeuge (Nord) le 11 juillet 1920. Il y demeure un mois, en attendant que le hangar de Cuers-Pierrefeu puisse l'héberger.

La population vient admirer le géant.



Excelsior ©Gallica-Bnf



© Dessin de Daniel Bechenec - Forum.air-defense.net

Jean du Plessis de Grenédan, désigné pour commander ce dirigeable, le rebaptise le Dixmude.<sup>16</sup>

L'atterrissage de ce trophée de guerre s'effectue le 12 août à six heures du matin. Il faut alors le dégonfler et le désarmer au sol, car le Centre de Cuers-Pierrefeu n'est pas finalisé.

En 1921, le Zeppelin LZ 121, l'ancien Nordstern – Etoile du Nord - renommé ultérieurement le Méditerranée, est cédé à la France. Ce dirigeable effectue plusieurs vols pour la Marine.<sup>17</sup>

Les aéronefs impressionnent et bénéficient d'une propagande médiatique.

Malheureusement, une série d'incidents et d'accidents tragiques entache et déprécie durablement l'image du dirigeable.

Les relations entre la mairie de Cuers et le ministère sont parfois conflictuelles.



Le maire signale que les chemins empruntés par les charrois de la Marine sont *défoncés par l'usage de ses camions automobiles, savoir le boulevard de la Gare, chemin de grande communication 112, le chemin rural du plan de Loube, conduisant de la route nationale 97 au Centre de Dirigeables, le chemin rural 24 longeant la voie ferrée.*<sup>18</sup>

AC Cuers Fonds Revest\_Album 1- O6

L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Herzog répond le 9 février 1920 que les charrois empruntent essentiellement le chemin de grande communication 112 – Boulevard de la gare.

Il rappelle explicitement que la Direction de Toulon a *fourni gratuitement la pierraille nécessaire au rechargement d'une autre partie de la route, à partir de la gare, en novembre 1919.*<sup>19</sup>

Le conseil municipal réplique alors en renouvelant sa *protestation, avec la plus vive énergie, contre le sans gêne avec lequel l'Etat a pris possession des terrains ayant servi à l'installation du Centre de Dirigeables : non seulement aucun jugement d'expropriation, ni aucun acte de vente amiable n'a précédé cette prise de possession, mais encore l'Etat n'a pas payé le prix des terrains et exige même le versement des impôts affectés aux parcelles dont il s'est emparé !*<sup>20</sup>

Les terrains sont enfin payés aux anciens propriétaires.<sup>21</sup>

Le maire défend ses administrés, gère au mieux le domaine communal, tout en considérant les retombées économiques et la dynamisation professionnelle résultant de l'activité du centre.



Le 7 juillet 1921, le jeune Prince Hirohito arrive en gare de La Seyne vers 22H00, et se dirige ensuite vers l'Arsenal de Toulon. Il débarque sur le quai de l'Horloge, quai d'honneur réservé aux chefs d'État, ministres et illustres personnages.

Le lendemain, à 8H00, le prince et sa suite voyagent le long du littoral jusqu'à Cannes, puis visitent le Centre de dirigeables de Cuers-Pierrefeu lors du trajet de retour.<sup>22</sup>

Le Prince Hirohito au Bourget ©Gallica-Bnf

Cette même année, le conseil municipal contacte vainement la société d'exploitation des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée (P.L.M) afin d'obtenir l'arrêt de deux *express* à Cuers. Il expose que la gare dessert trois communes totalisant 8.000 habitants, dont *l'asile d'aliénés et l'hospice départemental de Pierrefeu qui contiennent plus de 1.000 malades et vieillards, le sanatorium anti-tuberculeux La Pouverine de Cuers, et encore l'important centre de Dirigeables et d'aviation maritime de Cuers-Pierrefeu.*



Carte d'identité des Chemins de fer de Suzanne FOURNIER  
Marseille, le 3 janvier 1924. - AC Cuers 6 FI 24.

Le bulletin de la Navigation Aérienne d'octobre 1922 qualifie effectivement le Centre de Cuers-Pierrefeu d'aérodrome de la Marine.

Cuers-Pierrefeu (aérodrome) . .	22 k. N. E. de Toulon	43°15'N 6°07'E	2 hangars 250 × 40 × 40 pour dirigeables, utilisables pour les avions	Essence Huile	Ateliers
---------------------------------	--------------------------	-------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	------------------	----------

Le 8 avril 1922, le conseil municipal constate que l'arrêté réglementant la vitesse n'est pas respecté. L'on décide d'adresser une lettre à l'Amiral Gouverneur, préfet maritime de Toulon, et au commandant du centre.



Un Farman 60 Goliath survolant la campagne varoise  
©Desgouttes - Les cahiers de l'ARDHAN, n°16, 2008.

En 1923, le centre abrite l'escadrille de bombardement B302 - dépourvue d'avion jusqu'à sa dissolution en mars 1924 - et recrée en janvier 1925, sous l'appellation de 5B2 (2e escadrille de bombardement du 5e arrondissement maritime).<sup>23</sup> Les entraînements sont intenses. Le « pacha » - le Lieutenant de vaisseau Robert Campardon - souhaite que son escadrille soit opérationnelle dans les plus brefs délais.

Le recensement de population de Cuers de 1926<sup>24</sup> dénombre 3.357 habitants dont la majorité est agriculteur-viticulteur. L'on repère toutefois quelques ouvriers et marins du Centre :

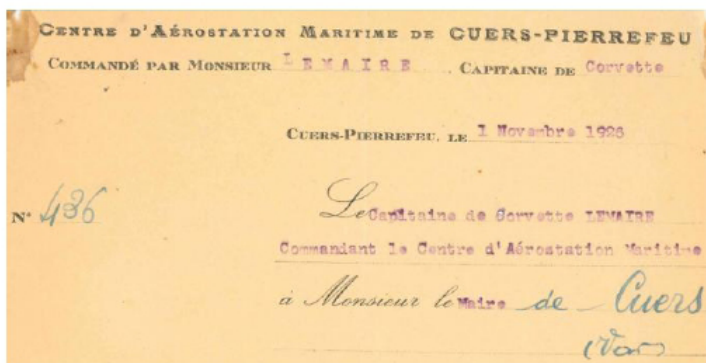
- ❖ Danton René, 22 ans, marin,
- ❖ Lebars Guillaume, 25 ans, marin,
- ❖ Funel Antonin, 48 ans, employé,
- ❖ Cardiocci Marius, 26 ans, monteur.



Le hangar II vers 1925

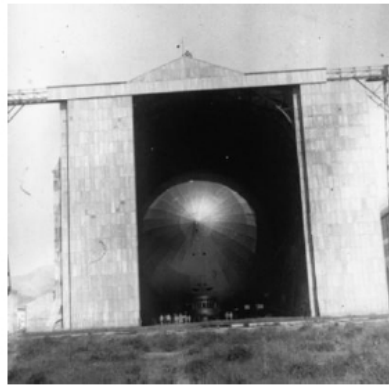
Le site change d'appellation et se nomme désormais Centre d'aérostation maritime de Cuers-Pierrefeu.

Le 31 août 1926, le Capitaine de corvette Lemaire confirme que le centre dispose d'un terrain d'atterrissage d'aviation actif. En conséquence, les anciennes autorisations de traverser accordées aux *possesseurs de voitures ou d'automobiles* sont caduques.<sup>25</sup>



Un arrêté ministériel prescrit de limiter et de surveiller rigoureusement l'accès aux Centres d'aéronautique maritime. Une carte de circulation provisoire, comportant une photographie et précisant l'itinéraire, est remise aux administrés cuersois qui ont l'obligation de la présenter pour accéder au centre.

Le 17 mai 1929, à 20H35, le Graf Zeppelin – LZ 127 - qui subit de graves avaries de moteurs, fait escale au centre.<sup>26</sup> Il est remisé dans l'un des hangars.



Le Graf Zeppelin dans le hangar du centre.  
Agence de presse Meurisse ©Gallica-Bnf



Le Capitaine de corvette Hamon et le personnel sont chaleureusement remerciés et félicités pour la complète réussite de l'opération délicate d'atterrissage.



Affluence de visiteurs lors de l'escale du Graf Zeppelin en mai 1929. - AC Cuers 8F157 - ©Marine nationale

Nombre de curieux arrivent en automobiles.

Les maires de Cuers et de Pierrefeu ont pris des mesures pour assurer le logement des voyageurs et de l'équipage qui sont sains et saufs et extrêmement touchés de l'accueil sympathique qu'ils ont reçu de la part de la population nous apprend « La Liberté », journal de Fribourg, en Suisse.

Le Graf repart de nuit pour éviter un éventuel espionnage et repérage des installations militaires de la région toulonnaise.<sup>27</sup>

Le 21 juin 1930, le syndicat des Travailleurs d'aéronautique bénéficie d'une subvention exceptionnelle accordée à l'unanimité par le conseil municipal *par sympathie pour ces braves ouvriers*.

Le 12 juillet 1931, un incendie se déclare et la Marine du Centre de Cuers-Pierrefeu participe à l'extinction. La commune les défraye.<sup>28</sup>

Le 7 novembre 1934, l'Aéroclub de Toulon et du Var est créé à l'initiative du toulonnais Blaise Trabaud<sup>29</sup>, ancien pilote instructeur de la Grande Guerre. L'ACTV est constitué d'une dizaine de membres : des « vieilles tiges<sup>30</sup> » et des férus d'aviation.

Un hangar est construit au nord-est des pistes en herbe, et une pompe à essence installée.

Blaise et ses parents Marie et Joseph Trabaud ©Papy198 -Geneanet



Papier à en-tête de l'aéroclub de Cuers, dont le siège social est alors en mairie. Le maire l'utilise pour rédiger une lettre le 29 novembre 1943. - AC Cuers 4 H 17

Depuis 1935, la base est mixte, partagée entre la Marine et l'Armée de l'Air.

En janvier 1936, l'aérodrome de Cuers-Pierrefeu est ouvert à la *circulation aérienne publique*. L'ouverture est temporaire car la décision est annulée dès le mois de novembre.<sup>31</sup>

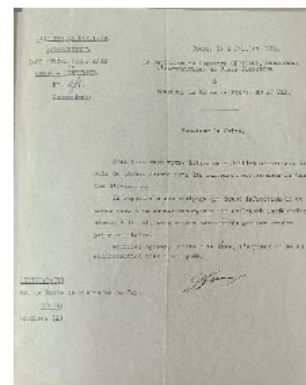
Le 11 juin, l'Amicale du personnel civil de l'Aéronautique de Cuers, à but *essentiellement philanthropique et humanitaire*, obtient une subvention de 50 francs.<sup>32</sup>

En décembre, la commune est informée par le ministre de l'Air de l'arrivée prochaine d'une *formation aérienne comportant un effectif permanent de 2 officiers, 32 sous-officiers et 90 caporaux et soldats*. Le conseil se réjouit de la venue de cette garnison qui aura une *heureuse répercussion* sur le commerce local.<sup>33</sup> Il est vrai que la Grande dépression, après le krach de 1929, a durablement laissé des séquelles sociales et économiques.

Le 10 mai 1937, le Capitaine de corvette Le Tesson, commandant de l'Aéronautique, répond à la lettre du maire de Pierrefeu, concernant des vols de cerises.

Le commandant rappelle que *le personnel militaire n'est pas justiciable de la juridiction civile et que des sanctions ne peuvent être prises à son égard que par l'autorité maritime*.<sup>34</sup> Dans ces conditions, les plaintes doivent être nominatives.

Les vols de fruits sont récurrents car l'été précédent, le maire, porte-parole des administrés pierrefeucains, avisait le Capitaine de Corvette Guillot de vols de pêches dans *les campagnes avoisinants le Centre d'aviation*.



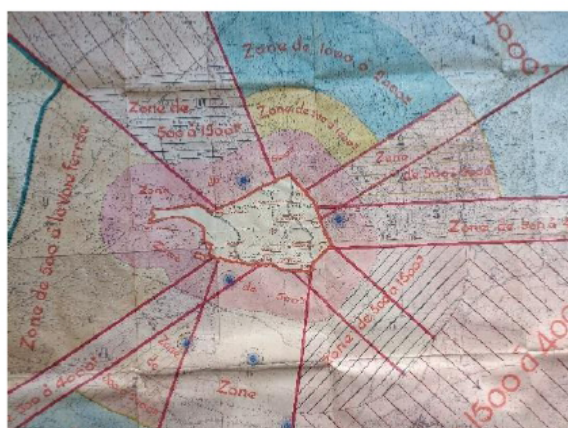
AD83 – E dépôt 24 / 644

Le ministère prévoit des axes d'envol d'une longueur d'au moins 1000 mètres, nécessitant un agrandissement du terrain en direction de l'Est. Cette extension implique de dévier le ruisseau Farembert.

En mars 1938, une procédure d'expropriation est engagée.

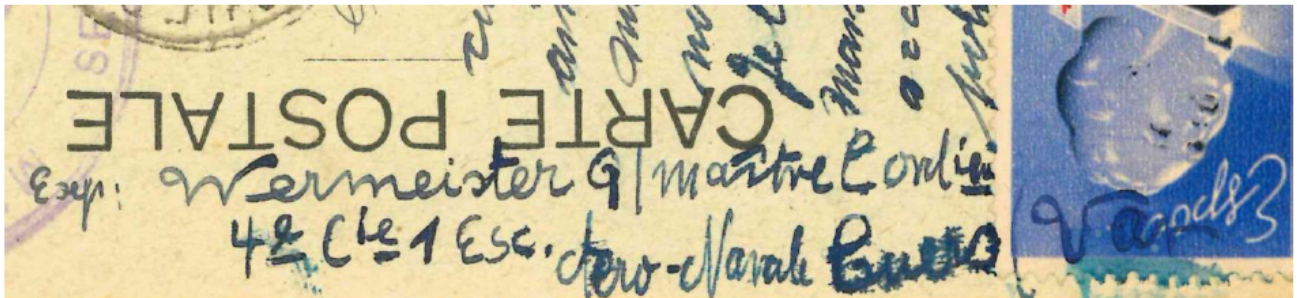
Un arrêté préfectoral autorise la société « Air propagande », représentée par l'Aéroclub du Var, à organiser un meeting aérien le dimanche 16 octobre *sur le terrain d'aviation de Cuers-Pierrefeu*.<sup>35</sup>

En cette fin d'année, l'escadrille de surveillance 3S2 est basée à Cuers-Pierrefeu.



L'ordre de mobilisation générale est donné le 1<sup>er</sup> septembre 1939. Le 9 suivant, le Capitaine de corvette Roussel, commandant d'armes de Cuers-Pierrefeu, ordonne que l'accès des restaurants, cafés et débits de boissons de Cuers et Pierrefeu soit autorisé aux militaires et aux marins de 5H30 à 21H00. *Il n'est permis de leur servir des boissons alcoolisées, y compris le vin et la bière, que de 18 heures à 20 heures.*<sup>40</sup>

Des commandements et arrêtés postérieurs complètent et modifient ce premier ordre.



AC Cuers 6FI 38v

Le 25 décembre 1939, le Quartier-maître Wermeister de l'aéro-navale de Cuers, envoie ses vœux à Monsieur Victor LAMBIN, commandant en retraite résidant à Toulon.

Il émet des souhaits de *bonne santé, de courage, la victoire surtout et la paix.*

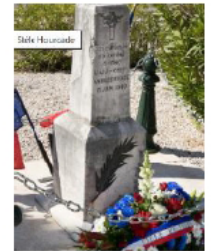
En janvier 1940, on dénombre 41 ouvriers cuersois et 3 pierrefeucains à la base.<sup>41</sup>

Le 25 mai, la population est informée que *des tirs des organismes de défense de la B.A.N de Cuers peuvent être dangereux dans un rayon de 5 km autour de cette base.*

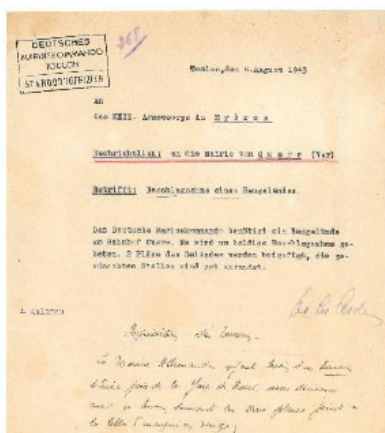


Le 15 mars 1941, le conseil municipal décide de rendre hommage à l'Adjudant-Chef Pierre Alfred Hourcade-Médevielle, pilote-aviateur de la base aéronautique de Cuers, mort pour la France le 15 juin 1940.<sup>42</sup>

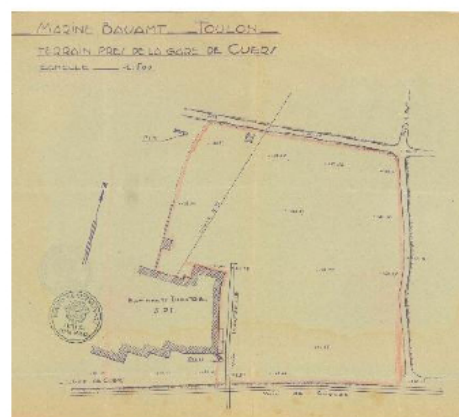
AC Cuers E 101



Pendant la Seconde Guerre mondiale, les Italiens occupent la base désarmée. Les Allemands les remplacent en novembre 1942. Le Contre-Amiral Dambe, chef de l'arrondissement maritime de Toulon, donne l'ordre aux militaires français d'endosser une tenue civile *dans le but de minimiser les incidents possibles avec les autorités d'opération.*<sup>43</sup> Les Allemands établissent des voies et des installations diverses et sollicitent l'acquisition d'un terrain proche de la gare en août 1943.<sup>44</sup>



AC Cuers 4H24



Le bureau du Bauleitung – la direction des travaux installée à la base navale - fait œuvrer les artisans et commerçants locaux : entreprise générale d'électricité, atelier de maréchalerie, industrie de boisson, etc.<sup>45</sup>

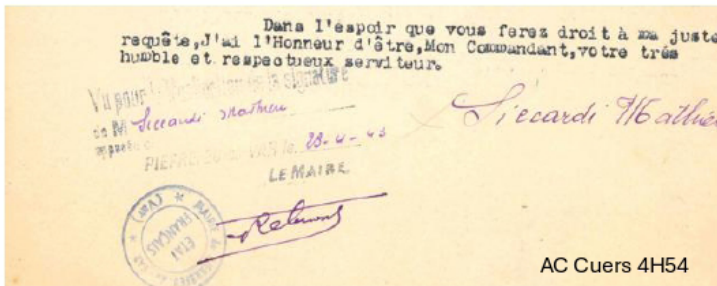
Ajusteurs, cimentiers, cordonniers, cylindreurs, maçons, manœuvres, pompiers, couturières et femmes de service travaillent au centre.

Mais l'occupant s'octroie également des droits et accapare des maisons, des terres, du bois

Le 23 janvier 1943, Ferdinand Tesseire écrit au maire pour réclamer des indemnités.

Les troupes allemandes ont en effet pratiqué une dizaine d'ouvertures dans les murs de sa maison de campagne, quartier Plan de Loube. Des tuiles de la remise ont été ôtées, *un poirier presque centenaire*, un beau platane ont été coupés, et des tranchées creusées. Des barbelés empêchent l'accès à la terre cultivée en avoine. <sup>46</sup>

Un procès-verbal est établi en présence du Capitaine Lortz, diligenté par le Commandant Jekel de la Base aérienne.



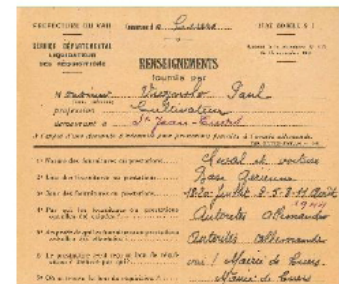
Le 23 avril suivant, Matthieu Siccardi, propriétaire, domaine de Château Montagne à Pierrefeu, rédige également une lettre adressée au Commandant des Troupes d'Opération allemande au Centre de Cuers-Pierrefeu. Il note que la chute d'un avion a complètement détruit 3 oliviers et *une centaine de vignes de dix*

*ans en plein rapport toutes arrachées (...)* dans ma colline, il m'a été arraché des pins et fait du bois tant de chauffage que de construction...en conséquence (...) j'estime que le dommage qui m'a été causé à la somme minime de vingt-mille francs.

De mi-juillet à mi-août 1944, les Autorités allemandes réquisitionnent de nombreux cuersoises, leurs chevaux, leurs voitures hippomobiles pour besogner au *centre d'aviation* ou la *base navale*.

Julien Baude, Emile Fabre, Jules Infernet, Jean Saltetto, Paul et Jean Vignolo, sont régulièrement mobilisés.

Extrait de demande d'indemnités de Paul Vignolo. - AC Cuers 4 H 22-3



À la Libération, l'aviation américaine occupe à son tour les terrains et en poursuit l'aménagement, notamment une grande piste est-ouest.

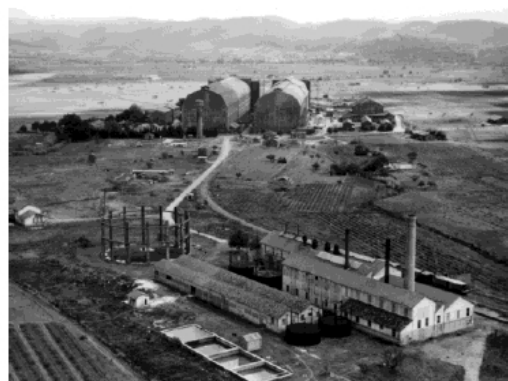
Les troupes américaines sont logées dans les chambres et locaux d'un hôtel. <sup>47</sup>

Certains militaires français sont hébergés chez des particuliers, tel Robert Sechel, premier maitre radio à la Base de Cuers, qui devient locataire secondaire de la villa L'Aubinerie, quartier de la Guinguette.

Fin 1944, le hangar II est cédé par la Marine à la Direction des constructions et armes navales (D.C.A.N) de Toulon, qui y implante l'Atelier d'aviation de Cuers (A.A.C)<sup>48</sup>. Une partie des activités de l'Atelier d'aviation du Mourillon y est transférée.

Le 31 décembre, le site est réarmé et prend l'appellation de Base d'aéronautique navale de Cuers-Pierrefeu.

Un terrain d'une superficie de 16.400 m<sup>2</sup>, sis au quartier de La Clauvade, est réquisitionné. <sup>49</sup>



La Base en septembre 1944 ©commons.wikimedia.org

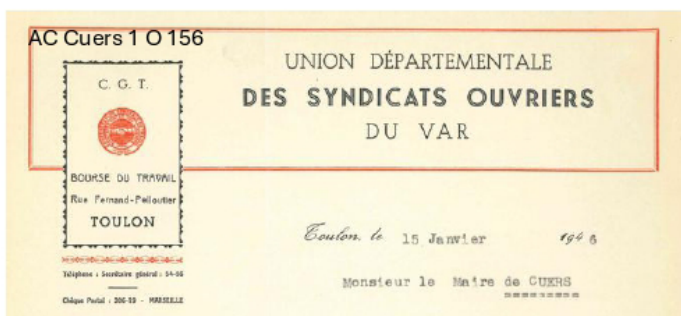
Des dirigeables souples américains, en soutien des dragueurs, recherchent les mines.

En 1945, la base assure la maintenance d'appareils américains, britanniques et allemands dans l'atelier de réparation des moteurs (A.R.MOT) et accueille les avions de passage en entraînement.

Un autre atelier est chargé de réparer les parachutes et engins de sauvetage et de survie (A.R.P.E.S).

Le 28 décembre 1945, le maire de Cuers suggère la *création d'une école d'apprentissage de metteurs au point d'aviation*<sup>50</sup> implantée dans la B.A.N. Le Capitaine de vaisseau Calmon, le député-maire de Toulon, Jean Bartolini, et les maires avoisinants accueillent favorablement cette proposition.

Mais la décision de la création d'une école relève du ministre des Armées ainsi que du ministre de la Population.



L'Union départementale des syndicats ouvriers du Var donne *son appui total, à condition que l'école ainsi créée soit sous l'autorité du Ministère de l'Education*. Le Comité de Libération (C.D.L), en accord avec un tel projet qui permettra de donner à notre pays la main d'œuvre qualifiée lui faisant défaut, requiert le projet détaillé pour le

soumettre à la Commission technique d'études siégeant à la sous-préfecture de Toulon.



En 1946, l'escadrille de surveillance 3S est basée à la B.A.N<sup>51</sup> et y demeure 21 ans.

Le personnel civil employé – mécanicien, mécanicien aéro, maçon, menuisier, ouvrier, employé, metteur au point, chauffeur, etc. – est principalement originaire de Cuers et des villages circonvoisins.

Écusson humoristique de la 3S ©Sam  
Forum des anciens cols bleus et pompons rouges

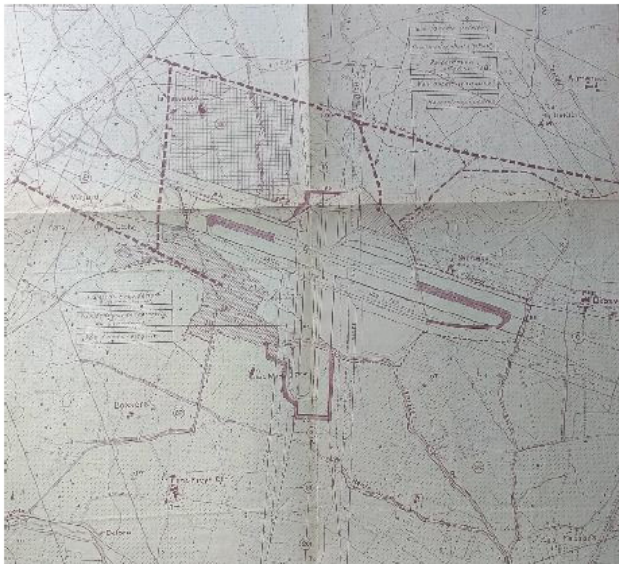
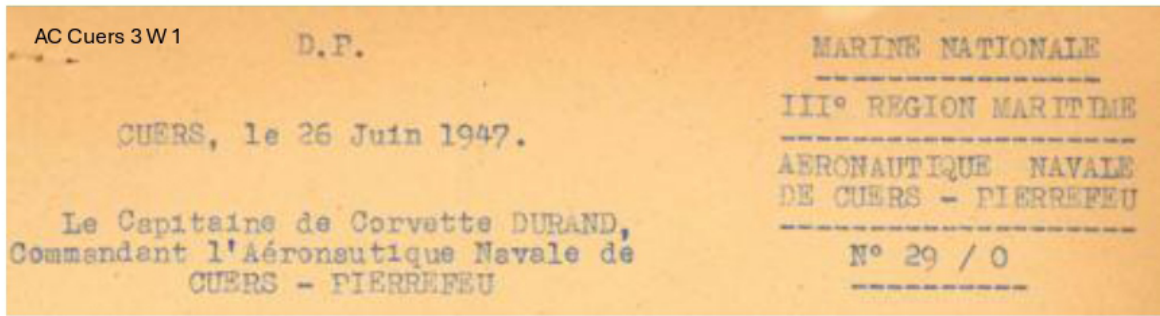
Deux pilotes d'aviation, Raymond Bedard et Fernand Rouchon, résident à Cuers.<sup>52</sup>

Un marin se souvient de son passage à l'entrepôt : *En 1946, les bâtiments étaient situés près de la gare de Cuers Pierrefeu, j'y suis passé au retour d'Angleterre, puis au retour de l'Ecole TER<sup>53</sup> de Porquerolles (...) nous n'étions qu'en transit, pas de corvées, pas d'inspection de permissionnaires (...) les escales dans les restaurants de Cuers n'étaient pas trop dans nos moyens, certaines restrictions existaient encore et les "pâtisseries" n'étaient pas données (...) il arrivait parfois qu'un bal soit organisé sur la petite place, mais les beautés locales étaient souvent "reteintes" comme elles disaient pour décliner l'invitation à danser.*<sup>54</sup>



Survol des hangars, avril 1947. - AC Cuers 6 FI 35

Le 26 juin 1947, le Capitaine de corvette Durand, commandant de la Base, sollicité par le Comité des Fêtes, accepte la présidence d'honneur de la fête locale.<sup>55</sup>



Le 15 janvier 1948, un arrêté préfectoral autorise la Direction des Travaux maritimes du port de Toulon à occuper les terrains de Jules Terras, situés au Plan de Loube, et complantés en vignes.

Cet arrêté est renouvelé et, en 1952, *des travaux à exécuter pour le compte du ministère de la Défense nationale sont déclarés d'utilité publique et urgents*. Les propriétaires Marie Chapuis, Félicien Terras et Evelino Fauchin sont concernés par le prolongement de la piste d'envol.

Extrait de l'avant-projet de plan de masse, 1949. - AC Cuers 2H6

En 1951, l'Atelier d'aviation de Cuers (A.A.C) emploie 200 ouvriers cuersois.



Des ouvriers – dont FRANCO, BONNAUT et BARBAROUX, vers 1950-1955. - AC Cuers 4 FI 180



Personnels de l'Entrepôt principal de l'aéronautique navale (ETAN), 5 mars 1959. - AC Cuers 6 FI 41

L'aérodrome est mixte, mais affecté à l'Aéronautique navale à titre principal.

Les installations militaires sont essentiellement au sud du terrain, et l'aérodrome civil, dont la zone d'occupation est officiellement autorisée par le ministère de l'Air le 31 juillet 1945<sup>56</sup>, se situe dans le secteur Nord-Est.



C'est ainsi que le 18 octobre 1951, un jeune homme âgé de 15 ans – alias Cormoran – roule en vélosolex de Toulon à Cuers pour effectuer son premier vol. Il repère de loin *les deux gros hangars qui portaient encore la peinture de camouflage des années de guerre*.<sup>57</sup>

Dessin effectué de mémoire : Nord NC.853

©Cormoran - Forum des Anciens cols bleus et pompons rouges

Au début des années 50, le hangar II est aménagé et adapté aux spécificités et besoins : aire de visite, chaudronnerie, apprentis, bureaux techniques et administratifs, vestiaires et stockage des matériels.<sup>58</sup>

Ce hangar, aux dimensions gigantesques, est glacial en hiver. Les opérateurs utilisant des outillages pneumatiques à air comprimé humide sont frigorifiés et leurs mains gelées.

La zone entre les hangars, austère et lugubre, est couramment dénommée la « rue sans joie ».<sup>59</sup>

À défaut de fêter la Saint-Eloi - le patron des mécaniciens - un « bal de l'équipage » est organisé dans l'atelier de révision des parachutes. Les marins, les civils et leurs familles, sont conviés.

En fin de semaine, les militaires utilisent la cantine des civils, et la transforment en cinéma. Un drap sert d'écran aux films projetés en noir et blanc.

Marins à Cuers en 1954  
AC Cuers 6FI15



À la Pentecôte 1956, vers 22H00, la projection est interrompue au grand mécontentement des soldats. Un ordre est lancé : *Allez mettre vos brodequins pour aller éteindre le feu !*

On remet à chacun une pelle, une pioche, et tous embarquent dans les deux camions en direction de l'aéro-club, *on traverse la piste en herbe, on fonce pour éteindre ce feu de forêt.*<sup>60</sup>



Herman Kraenzler en 1977 ©Marine nationale

En 1952, une petite activité est transférée du Mourillon à Cuers et tient rapidement un rôle prépondérant dans la conception et la fabrication des radômes.<sup>61</sup>

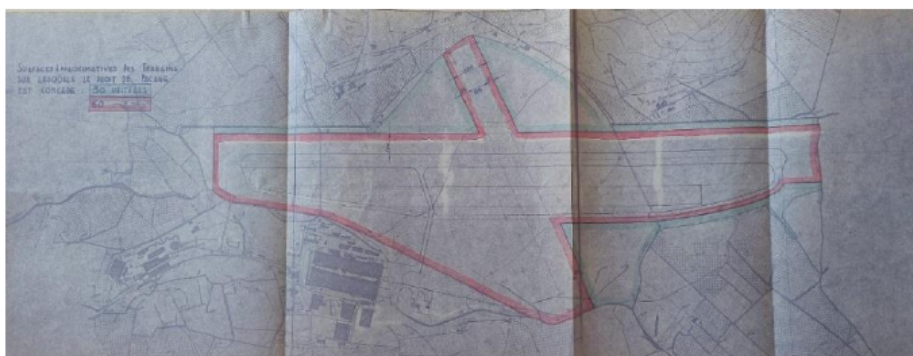
L'ingénieur allemand Herman Kraenzler, docteur ès-matériaux recruté après la Seconde Guerre mondiale, est à l'origine des réussites techniques de la Division Radômes et Plastiques (D.R.P).<sup>62</sup>



Echantillon de matériels réalisés par les groupes techniques nouvelles et stratifiées, ca 1960. ©Marine nationale.

Le 19 avril 1961, une communication du Capitaine de frégate Gravrand signale que les familles des militaires éprouvent des difficultés pour se loger. Un projet CILOF (Compagnie immobilière pour les logements des fonctionnaires) pourrait être envisagé.

Un cahier des charges d'affermage d'octobre 1962 nous informe qu'un droit de pacage et de fauchage de l'herbe est accordé par adjudication sur une zone délimitée des terrains de l'aérodrome de la Base de Cuers-Pierrefeu.<sup>63</sup> Les bergers et laitiers exploitants de nationalité française, à l'exclusion des marchands de fourrage, peuvent enchérir.<sup>64</sup>



En 1965, le comportement accidentogène de certains automobilistes contraint les autorités civiles et militaires à implanter des panneaux « Défense de doubler » et de limitation de vitesse de 30 et 50 kilomètres par heure sur le chemin intercommunal donnant accès à la Base.

Cette même année, trois ouvriers de l'A.A.C sont distingués par le titre du « meilleur ouvrier de France » :

- ❖ Pierre Chassaing, ajusteur.
- ❖ Joseph Courtou, ajusteur.
- ❖ Guy Guigou<sup>65</sup>, chaudronnier.

Guy Guigou, Maire de Cuers, conseiller général du Var, en 1996. Bulletin municipal janvier 1996



La Base œuvre pour les ballons qui vont servir pour les essais atomiques au Pacifique.<sup>66</sup>

Les ballons sont, dans un premier temps, gonflés à l'hydrogène. Mais un soir de fort mistral, un ballon est pulvérisé lors d'une violente explosion. Le gonflage des ballons est par la suite effectué à l'hélium. Le matériel et le gaz, recomprimé en grandes bouteilles, sont expédiés dans le Pacifique.

Affecté de 1961 à 1964 à l'E.P.A.N de Cuers, un ancien militaire se remémore son premier vol : « sac de sable »<sup>67</sup> installé au poste de mitrailleur de queue, à bord d'un bombardier TBM Avenger.

*Quelques minutes après le décollage, le moteur de notre appareil prit feu suite à une fuite d'huile (...) la peur qui m'envahissait avait atteint son paroxysme.*

Le pilote du second appareil, constatant qu'ils n'ont plus aucune visibilité de face, invite son camarade à regarder du côté droit, et les guide vers un terrain fraîchement labouré près de Puget-Ville.



L'unique bombardier TBM Avenger en France en 2017 ©AMPAA

Le bombardier atterrit en fait dans le champ de vignes de Félix Bonifay, quartier Boutillon, à l'entrée du village. L'enseigne de vaisseau, le second maître mécanicien et le matelot mécanicien sont indemnes et ramenés en hélicoptère à la B.A.N.<sup>68</sup>

L'aérodrome civil est ouvert de jour, toute la semaine, et des artistes – Johnny, Jacques Brel Antoine, la comédienne Sylvia Monfort, etc. – y atterrissent.<sup>69</sup>

Depuis 1967, la base est de statut « base atelier », à vocation technique.

Différentes dénominations se succèdent, divers services sont créés, au gré des regroupements, des transferts et des progrès technologiques.



AC Cuers 6 FI 37

Le 4 juin 1972, la B.A.N organise une journée « portes ouvertes » à l'occasion de son cinquantenaire. La base est ouverte au public de 13H30 à 19H00 : baptêmes de l'air, buvette et merguez, projection cinématographique, exposition statique et bal sont au programme. Une plaquette commémorative est éditée.<sup>70</sup>



AC Cuers 10 FI 4 – Fonds numérique C. Ducreux.

Le 19 août vers 21H30, le garde champêtre, averti par les exploitants de la Ferme Sainte-Marie-des-Veys, actionne l'alerte au feu. *Les flammes attisées par un vent tournant soufflant à près de 100 kilomètres à l'heure, prirent de l'extension.* Plus de 600 hectares sont ravagés.<sup>71</sup>

Le 24 août 1972, le maire écrit au Colonel Hourcastagnier, du Service départemental d'incendie (S.D.I.) pour remercier *tous les corps de sapeurs-pompiers, des détachements des Harkis, de l'intervention de la Base Aéronautique de Cuers-Pierrefeu et des canadiens*<sup>72</sup>. Leur action conjuguée a permis *d'assurer la protection des habitations urbaines et rurales* lors des violents incendies de forêt des 18, 19 et 20 août.

La B.A.N. et l'Aéroclub font partie du Système de coordination des appels de lancement d'alertes (S.C.A.L.A).<sup>73</sup>

En 1973, l'emprise de l'aérodrome est d'environ 157 ha, et une extension est programmée.

Le dossier de l'avant-projet du plan de masse rapporte que l'aménagement de l'aérodrome est prévu en catégorie C « à vue » du fait de la médiocrité des dégagements.<sup>74</sup>

Le maire expose qu'*à l'heure actuelle et compte-tenu du développement des activités de la Marine et de la D.C.A.N. (Atelier d'aviation de Cuers), ces deux itinéraires de liaison (...) ne sont plus adaptés au trafic automobile de plus en plus important.*



Lors du premier semestre 1974, des accords amiables sont signés par les propriétaires expropriés dont les parcelles cumulées totalisent une superficie de 50.757 m<sup>2</sup>. L'extension prévoit la construction d'un Entrepôt international de matériel atlantique<sup>75</sup> (E.I.M.A.), la création d'une zone de protection et le remodelage des installations.

Un Breguet Atlantic en 1983 ©Commons.wikimedia.org



La Base vers 1975-1977 ©Sam – Forum des Anciens cols bleus et Pompons rouges

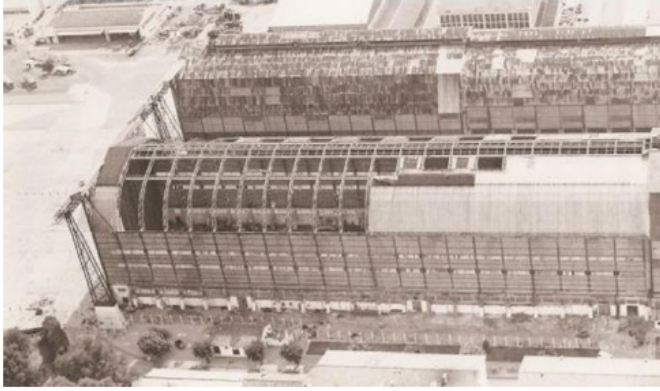
Le 20 mai 1976, le plan d'exposition au bruit des aéronefs de l'aérodrome de Cuers-Pierrefeu est mis à la disposition du public.<sup>76</sup>

Cela n'empêche guère la population de se plaindre des « bangs » provoqués lors des vols d'entraînement des avions de combat de l'Aéronautique navale.

Le Général de corps aérien D. Saint Macary fait établir un document explicatif intitulé « L'Armée de l'Air et les Bangs Supersoniques » que le Capitaine de frégate Hamel de Monchenault, commandant de la base, fait parvenir aux maires de Cuers, Pierrefeu et Puget-Ville. Des indemnités sont prévues en cas de dommages matériels.



L'année 1979 est perturbée par une activité syndicale accrue, notamment en mai et juin. Les encadrants techniques et les ingénieurs sont insuffisants et ce fait limite les optimisations de maintenance. <sup>77</sup>



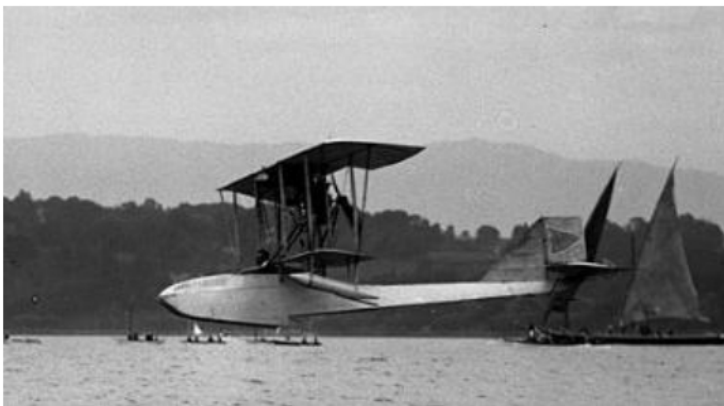
Les vieux hangars aux géants, en piteux état, sont démontés entre 1978 et 1983<sup>78</sup>. Le démontage du premier hangar nécessite 8 mois de travail.<sup>79</sup>

Un ancien militaire se rappelle : *je voyais depuis mes fenêtres du bureau militaire, les soudeurs, harnachés comme des alpinistes, descendre le long de la toiture pour découper les tôles. C'était vraiment impressionnant.*<sup>80</sup>

Démolition du 1<sup>er</sup> hangar ©A.L  
Forum des Anciens cols bleus et pompons rouges.

En 1984, le site de l'Aéronautique navale<sup>81</sup> s'étend sur 165 hectares et regroupe :

- ❖ La B.A.N qui comprend 452 personnes, dont 244 militaires,
- ❖ L'entrepôt principal de l'Aéronautique navale,
- ❖ L'entrepôt international des matériels *Atlantic*, où collaborent Français, Hollandais et Italiens,
- ❖ L'escadrille de réception et de convoyage,
- ❖ L'unité de fusiliers-marins qui assure la protection.
- ❖ L'Atelier d'aviation de Cuers, qui totalise 976 personnes dont 890 ouvriers et techniciens, et 86 cadres.



Un Donnet-Levêque lors d'un meeting aérien à Genève en 1912 © centre d'iconographie genevoise

En 1986, le musée national de l'Air et de l'Espace du Bourget sollicite les ateliers de réparation de la Base pour restaurer un hydravion Donnet-Levêque de 1912.

Techniciens, mécaniciens, menuisiers et entoileurs effectuent un méticuleux travail de restauration. Le 9 février 1987, l'hydroaéroplane est remis au Général Brossier, directeur du musée.

En 1988, 430 militaires et 250 civils sont présents sur la base aéronavale.<sup>82</sup> 955 ouvriers et techniciens, et 91 cadres travaillent à l'A.A.C.<sup>83</sup>



Le 12 mai 1989, le maire informe la population d'une enquête publique : la Direction des constructions et armes navales de Toulon (D.C.A.N) sollicite une autorisation d'exploiter un bâtiment regroupant des activités industrielles. Les dangers relèvent de la manipulation de produits chimiques, du travail du magnésium et de ses alliages.<sup>84</sup>

AC Cuers 152 W 13

Fin 1991, l'Atelier d'aviation de Cuers (A.A.C) est rattaché à la Direction des Constructions aéronautiques. L'Atelier industriel de l'aéronautique (A.I.A) de Cuers-Pierrefeu est institué le 1<sup>er</sup> janvier 1992.

Le 23 octobre 1997, les personnels et les syndicats de l'A.I.A et de la B.A.N remettent une pétition comportant 800 signatures<sup>85</sup> à Guy Menut, maire de Solliès-Toucas et député suppléant. Le budget de la Défense engendre en effet une suppression de 20 à 30.000 postes, un abandon de mission et la disparition de services entiers. Une motion est expédiée au ministre de la Défense.



Devant la mairie de Solliès-Toucas  
©La Marseillaise, 26 octobre 1997

150 postes de Cuersois sont compromis, et plus d'une trentaine de villages concernés.<sup>86</sup>

La réforme des armées, les restructurations des industries d'armement s'inscrivent dans la loi européenne de programmation militaire.

L'année suivante, l'Association de la Zone civile de Cuers-Pierrefeu (AZCCP) gère la zone civile au nord de la piste.<sup>87</sup>

En 1999, l'A.I.A est composé de 32 bâtiments, édifiés entre la fin des années 50 et les années 90.

Les personnels sont au nombre de 989, dont 910 ouvriers et techniciens et 79 cadres.

La Marine française a récemment fait l'acquisition d'avions de surveillance aérienne et de commandement aéroporté, dénommés Hawkeye.



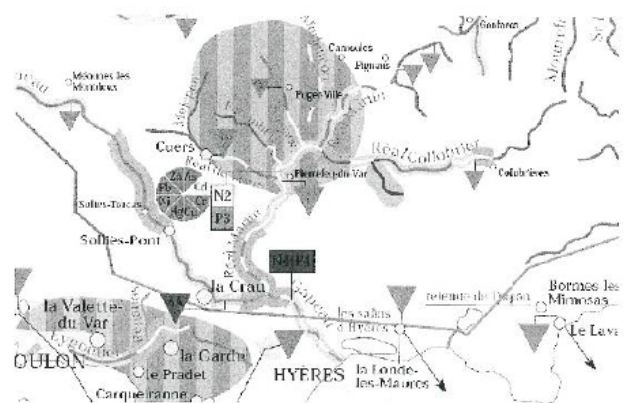
©Marine nationale

En mars-avril 2001, des techniciens-réparateurs vont séjourner une dizaine de jours à San Diego, en Californie, pour élaborer la liste d'outillage et acquérir les matériels et les compétences nécessaires à la maintenance.<sup>88</sup>

Lors du conseil municipal du 28 novembre 2001, le maire allègue que l'A.I.A a vu ses effectifs passer de 1.300 personnes<sup>89</sup> en 1992 à 950 aujourd'hui<sup>90</sup>, par suite des réorganisations de la Délégation générale de l'armement, et des restructurations liées à la professionnalisation des Armées. Le passage aux 35 heures génère des postes supplémentaires mais la Direction centrale propose une création de 24 postes, nombre jugé insuffisant.

Le conseil soutient la mobilisation et les mouvements des personnels et demande à la Délégation générale pour l'armement de revoir ses positions.

En 2005, une nouvelle enquête publique<sup>91</sup> relative à la demande d'autorisation d'exploiter les installations classées<sup>92</sup> de l'Atelier industriel de l'aéronautique de Cuers-Pierrefeu est ouverte. Le rapport d'enquête du commissaire-enquêteur confirme que l'A.I.A. effectue de la maintenance aéronautique depuis la Seconde Guerre mondiale, mais aussi l'entretien des hélicoptères Puma, activités auxquelles s'ajoutent notamment deux nouveaux ateliers pyrotechniques et de traitement des surfaces.



Extrait de la carte de la qualité des eaux et des sources de pollution du dossier d'enquête publique. - AC Cuers 206W35

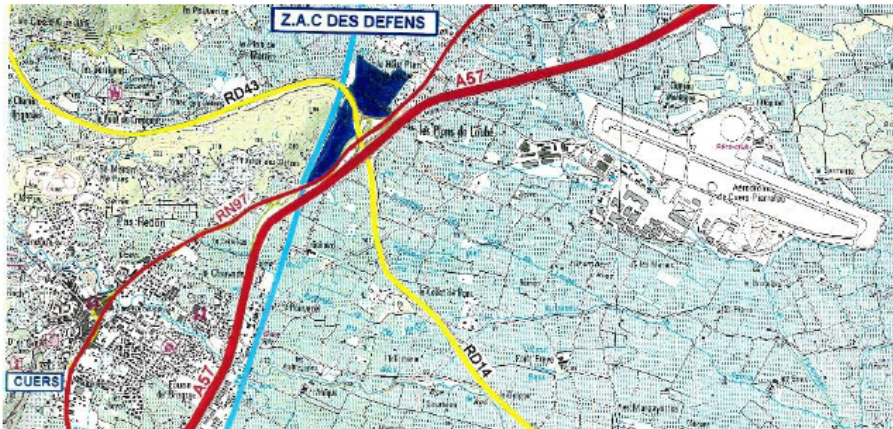
Le site clos est réparti sur environ 125 hectares, dont la majeure partie est située sur la commune de Pierrefeu. La piste d'aviation est rattachée à la Base Aéronautique Navale d'Hyères.

Peu de personnes prennent connaissance du dossier : l'enquête se déroule dans *l'indifférence générale en raison, sans doute, de l'existence déjà ancienne de ce site*. Et les nouveaux bâtiments sont bien intégrés. Seule l'association agréée pour la protection de l'environnement – le Comité d'intérêt commun des riverains du Gapeau et de ses affluents – demande à consulter les résultats des prélèvements.

Le 12 janvier 2001, un arrêté préfectoral modifie les limites de la zone publique et de la zone réservée, et rappelle que le déplacement en autonome des aéronefs entre les hangars 3 et 5 est strictement interdit.



En 2004, l'important lotissement « Les terrasses du Défens » est en cours de construction, à proximité de *l'aplomb des trajectoires d'approche et de décollage de l'aérodrome*.



Le 29 avril, le président de l'Association de la zone civile de Cuers-Pierrefeu, rappelle que cet aérodrome est fréquenté par les avions et hélicoptères militaires et des avions civils des différentes entreprises aéronautiques. Le trafic total est de l'ordre de 40.000 mouvements par an.<sup>93</sup>

AC Cuers 164 W 2 : plan extrait de l'enquête publique, 2004.

Les permis de construire ont pris en compte les servitudes de dégagement, les hauteurs de construction conformes au plan des servitudes aéronautiques approuvé par les Travaux maritimes.

Le 6 septembre 2009, l'Aéroclub du Var fête ses 75 ans.

*Le programme est à couper le souffle avec la présence de la patrouille Breitling<sup>94</sup>, des baptêmes de l'air sur petits et gros avions, un village d'exposants, des expositions ainsi que des démonstrations d'aéromodélisme.<sup>95</sup>*



L'équipe de l'aéroclub du Var le 8 avril 2009  
©F.G. – Var Matin



Breitling Team, juillet 2009  
©Commons-wikimedia.org

Fin octobre 2012, et notamment le 26, de fortes précipitations s'abattent sur la région, provoquant des inondations et de nombreux dommages matériels.

Les agents communaux se mobilisent, apportent leur aide et parent au plus pressé.

Le 9 novembre, le Capitaine de vaisseau Claude Perraudin, directeur de l'Atelier industriel de l'aéronautique, remercie le maire de Cuers *pour le soutien apporté par votre municipalité (...)* sans lequel *nous n'aurions pu aussi bien maîtriser les risques environnementaux et les impacts sur notre activité industrielle*.

Au fil des décennies, des relations structurelles et fonctionnelles se sont instituées entre le site de l'aéronautique et la commune, au-delà des enjeux primaires économiques.

De nos jours, l'A.I.A optimise la maintenance des appareils confiés. Il réalise des rénovations, réparations et des transformations principalement au profit de l'Aéronautique navale mais aussi pour l'Armée de Terre et l'Armée de l'Air.



©SIAé

Ce site industriel, en interaction avec son environnement, s'est inscrit dans une démarche d'optimisation des ressources partagées, et notamment de l'eau.

La Commission consultative de l'environnement (C.C.E) est consultée sur tout projet relatif à l'aménagement et l'exploitation de l'aérodrome civil et militaire.<sup>96</sup>



Le site de l'aérodrome de Cuers-Pierrefeu, ainsi que la plaine de Puget, sont d'ailleurs classés en zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique.<sup>97</sup>

L'A.I.A, deuxième entreprise du Var, emploie 1.060 personnes à Cuers-Pierrefeu et 68 à l'antenne d'Hyères.

80 de leurs fournisseurs sont varois, dont 11 du domaine aéronautique.<sup>98</sup>

Le Service industriel de l'aéronautique (SIAé)<sup>99</sup>, conjoint à d'autres partenaires, a récemment entériné une collaboration avec le lycée Costebelle à Hyères.

À la rentrée 2025, 16 lycéens pourront acquérir des compétences spécifiques en choisissant un baccalauréat professionnel aéronautique, option systèmes, avec des perspectives d'emploi dans la maintenance des avions et des hélicoptères, ou dans la construction aéronautique.

Une véritable opportunité pour les jeunes cuersoises et cuersois de rejoindre l'aéronautique, moteur de l'économie nationale.



**Nathalie RÉBÉNA,**  
**ARCHIVES COMMUNALES DE CUERS, Août 2025.**

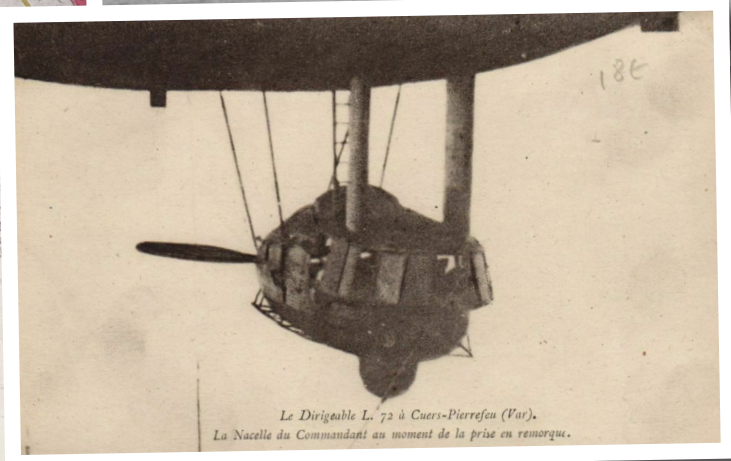
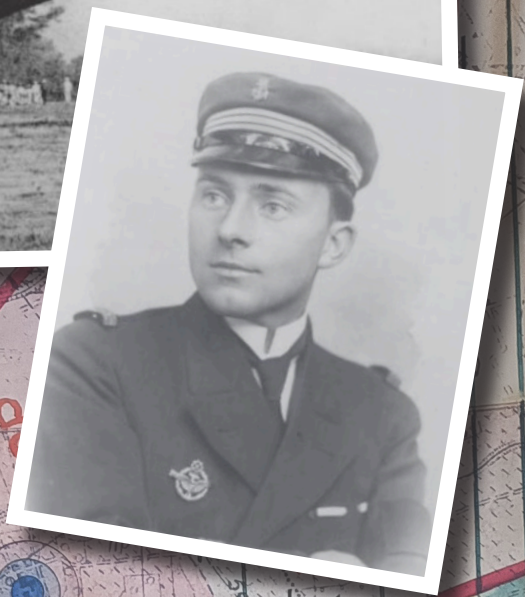
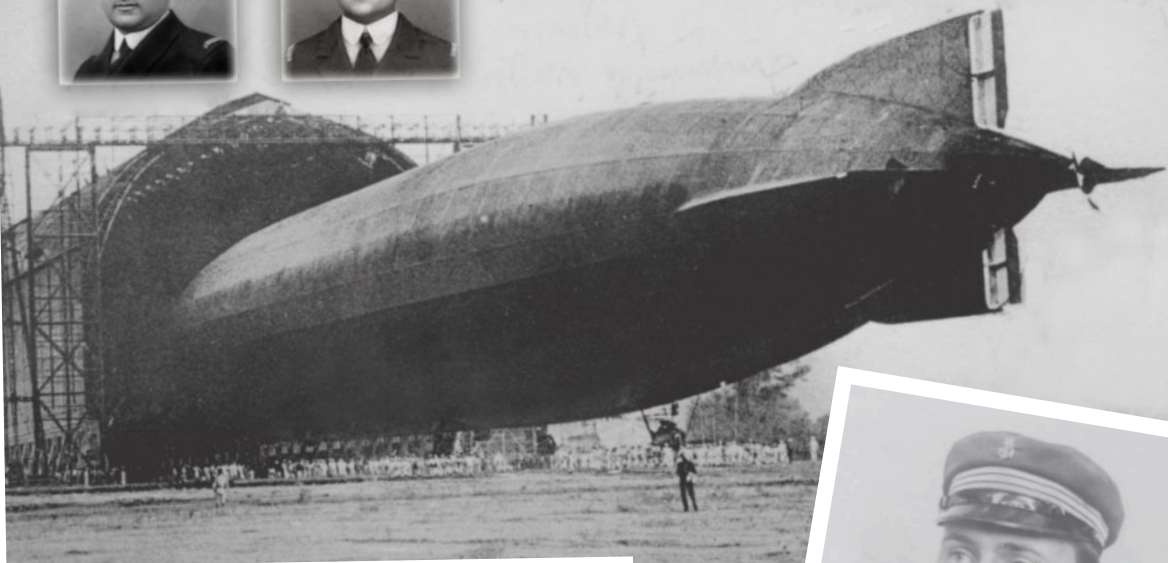
- <sup>1</sup> Ministre de la Marine en 1911-1913, puis ministre des Affaires étrangères en 1914-1915.
- <sup>2</sup> AC Cuers 1 D 26 : conseil du 28 décembre 1919.
- <sup>3</sup> Ministre de la Marine en 1917-1920, en 1935-1930 et en 1932-1933.
- <sup>4</sup> Le Lieutenant de vaisseau Thierry est nommé commandant du Centre en juillet 1918.
- <sup>5</sup> Les prévisions annonçaient une mise en service en 1919. Le 2<sup>ème</sup> hangar est construit à partir de ceux de Toul, Épinal et Verdun.
- <sup>6</sup> AC Cuers 1 I 66-67.
- <sup>7</sup> AC Cuers 2 H 135.
- <sup>8</sup> La Base aéronautique de Cuers-Pierrefeu / Bernard JACQUET, 2007.
- <sup>9</sup> AC Cuers 1 I 18, 1 I 67.
- <sup>10</sup> Situé sur l'actuel parking, près de l'entrée principale.
- <sup>11</sup> 37.000 chinois, recrutés lors de la Grande Guerre, relèvent du ministère de la Guerre. Environ 200 indochinois sont logés dans le camp situé à l'endroit des logements actuels des pompiers et des gendarmes.
- <sup>12</sup> Ethnie vietnamienne.
- <sup>13</sup> AC Cuers 1 D 26 – Conseil du 10 juin 1920.
- <sup>14</sup> Une épidémie de paludisme (...) au Centre de Dirigeables de Cuers-Pierrefeu : Thèse pour le doctorat en médecine / Jean-André Maleville, 1920.
- <sup>15</sup> Signé le 28 juin 1919 dans la Galerie des glaces.
- <sup>16</sup> Le Dixmude est foudroyé le 21 décembre 1923 au large de la Sicile. L'équipage et les passagers périssent.
- <sup>17</sup> Ce dirigeable est ferrailé en 1927.
- <sup>18</sup> AC Cuers 1 D 26 – Conseil du 25 janvier 1920.
- <sup>19</sup> AC Cuers 1 O 156.
- <sup>20</sup> AC Cuers 1 D 26 – Session extraordinaire du 28 mars 1920.
- <sup>21</sup> AC Cuers 1 O 156.
- <sup>22</sup> La Petite République, 09/07/1921. -Le Prince devient empereur en 1928, et régnera 62 ans.
- <sup>23</sup> L'escadrille 5 B2 au Maroc /Lucien MORAREAU ; Les cahiers de l'ARDHAN, n°16, 2008.
- <sup>24</sup> AC Cuers 1 F 30. – On y retrouve aussi les ouvriers du Port.
- <sup>25</sup> AC Cuers 2 H 190.
- <sup>26</sup> Cols bleus : Marine et arsenaux, n°1281, 1973.
- <sup>27</sup> De l'atelier d'aviation de Cuers à l'atelier industriel de l'aéronautique / Henri Bulcourt, Alain Visse. – A.I.A CP, 2009.
- <sup>28</sup> AC Cuers 1 D 27 : Conseil du 30 mai 1933.
- <sup>29</sup> Né le 2 novembre 1892 à Toulon, décédé le 23 mai 1967 en Seine-et-Marne.
- <sup>30</sup> Surnoms des anciens pilotes. « Vieilles tiges » est aussi l'appellation de l'Association amicale des pilotes aviateurs d'avant-guerre, créée le 20 novembre 1920 et dont le siège social se situe dans le 16<sup>e</sup> arrondissement de Paris.
- <sup>31</sup> Bulletin de la navigation aérienne, n°190 et 200, 1936.
- <sup>32</sup> AC Cuers 1 D 27 : Conseil du 11 juin 1936.
- <sup>33</sup> AC Cuers 1 D 27 : Conseil du 12 décembre 1936.
- <sup>34</sup> AD 83 – E dépôt 24 / 644.
- <sup>35</sup> AD 83 – E dépôt 24 / 680.
- <sup>36</sup> AC Cuers 2 H 6.
- <sup>37</sup> AC Cuers 2 D 46.
- <sup>38</sup> AD 83 – E dépôt 24 / 644.
- <sup>39</sup> AD 83 – E dépôt 24 / 680.
- <sup>40</sup> AC Cuers 2 D 46.
- <sup>41</sup> AD 83 – E dépôt 24 / 755. - D'après une lettre du commandant répondant au maire de Pierrefeu qui sollicite un bus matin et soir.
- <sup>42</sup> AC Cuers 1 D 28 : Conseil du 15 mars 1941.
- <sup>43</sup> AC Cuers 4 H 17 : Lettre du Contre-Amiral Dambe au préfet du Var, 15/01/1944. A cette date, les militaires reprennent la tenue.
- <sup>44</sup> AC Cuers 4 H 24.
- <sup>45</sup> AC Cuers 4 H 22, 25.
- <sup>46</sup> AC Cuers 4 H 54.
- <sup>47</sup> L' Hôtel des négociants est le seul hôtel répertorié dans l'annuaire. - AC Cuers 4 H 24 : Le Maire écrit au Service américain des réclamations, à Sainte-Maxime, pour obtenir le règlement.
- <sup>48</sup> L'A.A.C deviendra l'actuel Atelier industriel de l'Aéronautique de Cuers-Pierrefeu (A.I.A CP).

- 
- <sup>49</sup> AC Cers 1 H 4. – Réquisition rétroactive établie le 24 avril 1946.
- <sup>50</sup> AC Cuers 1 O 156.
- <sup>51</sup> L'escadrille 3S y demeure jusqu'en 1967, puis est transférée à Hyères.
- <sup>52</sup> AC Cuers 1 F 30 – recensement de population 1946.
- <sup>53</sup> Transmission écoute radar.
- <sup>54</sup> Forum des Anciens cols bleus et pompons rouges – J-C. L.
- <sup>55</sup> AC Cuers 3 W 1.
- <sup>56</sup> D'après un plan situant la zone réservée aux installations civiles. – AC Cuers 34 W 12.
- <sup>57</sup> Forum des anciens cols bleus et pompons rouges – Cormoran.
- <sup>58</sup> Un demi-siècle d'aéronautique en France. AIA, les ateliers de maintenance industrielle de l'aéronautique / coordonné par Michel HUCHER, 2009.
- <sup>59</sup> Forum des anciens cols bleus et pompons rouges – Martin.
- <sup>60</sup> Forum des anciens cols bleus et pompons rouges – L. G.
- <sup>61</sup> Le radôme – de radar et de dôme - protège les antennes.
- <sup>62</sup> Actuellement dénommée D.R.C : division radômes composites.
- <sup>63</sup> AC Cuers 34 W 12.
- <sup>64</sup> L'adjudication est réalisée à la requête des Directeurs des Domaines et des Travaux Maritimes.
- <sup>65</sup> Guy Guigou fut maire de Cuers de 1995 à 2007.
- <sup>66</sup> Forum des anciens cols bleus et pompons rouges – Jack. - Les essais ont lieu à Mururoa et Fangataufa.
- <sup>67</sup> Surnom donné au passager dont la seule utilité est de servir à lester l'avion.
- <sup>68</sup> Forum des anciens cols bleus et pompons rouges – Faraua.
- <sup>69</sup> Et lors de ces dernières années, des hommes politiques français et le Prince de Monaco.
- <sup>70</sup> AC Cuers 1 D 37 : Conseil municipal du 3 août 1972. - La plaquette est conservée sous format numérique dans le fonds numérique 10FI – Christian Ducreux.
- <sup>71</sup> Var matin du 20 août 1972.
- <sup>72</sup> Basés à Marignane.
- <sup>73</sup> AC Cuers 48 W 42.
- <sup>74</sup> AC Cuers 34 W 12.
- <sup>75</sup> Les avions Atlantic ATL1 sont utilisés par la France, l'Italie, l'Allemagne et ponctuellement par la Hollande et le Pakistan.
- <sup>76</sup> AC Cuers 1 O 156.
- <sup>77</sup> Un demi-siècle d'aéronautique en France. AIA, les ateliers de maintenance industrielle de l'aéronautique / coordonné par Michel HUCHER, 2009.
- <sup>78</sup> Le hangar II, en cours de démolition en 1983, s'écroule une nuit de fort mistral.
- <sup>79</sup> Le journal du Var, 4 octobre 1983.
- <sup>80</sup> Forum des anciens cols bleus et pompons rouges – A. L.
- <sup>81</sup> Cols Bleus -Marine et arsenaux, n°1794, 1984.
- <sup>82</sup> Aviation - Magazine international, n°964, 1988.
- <sup>83</sup> De l'atelier d'aviation.... / voir note 27.
- <sup>84</sup> AC Cuers 152 W 13.
- <sup>85</sup> Sur les 1.180 salariés. – La Marseillaise, 26 octobre 1997.
- <sup>86</sup> La Marseillaise, 7 novembre 1997.
- <sup>87</sup> D'après le site de l'Aéroclub du Var.
- <sup>88</sup> D'après le témoignage de Michel C.
- <sup>89</sup> Officiellement 1186 personnes en 1992.
- <sup>90</sup> AC Cuers 1 D 102 : Conseil du 28 novembre 2001.
- <sup>91</sup> AC Cuers 206 W 35.
- <sup>92</sup> Arrêtés ministériels des 7 janvier 1991 et 9 mai 1995.
- <sup>93</sup> Atterrissages et décollages. – AC Cuers 206 W 35.
- <sup>94</sup> Patrouille civile acrobatique de spectacle et voltige aérienne.
- <sup>95</sup> Var matin, 8 avril 2009. – AC Cuers 222 W 1.
- <sup>96</sup> Aérodrome de Cuers-Pierrefeu - Fiche d'informations 2020, Préfecture du Var.
- <sup>97</sup> ZNIEFF type 2 – depuis 2020.
- <sup>98</sup> Données officielles 2024.
- <sup>99</sup> Dont dépend l'A.I.A de Cuers-Pierrefeu.

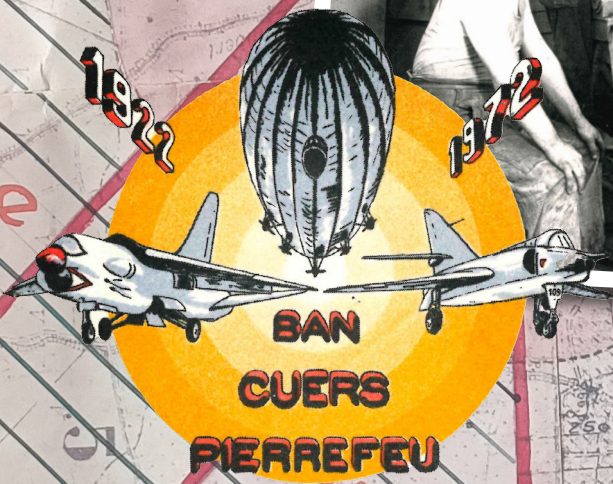
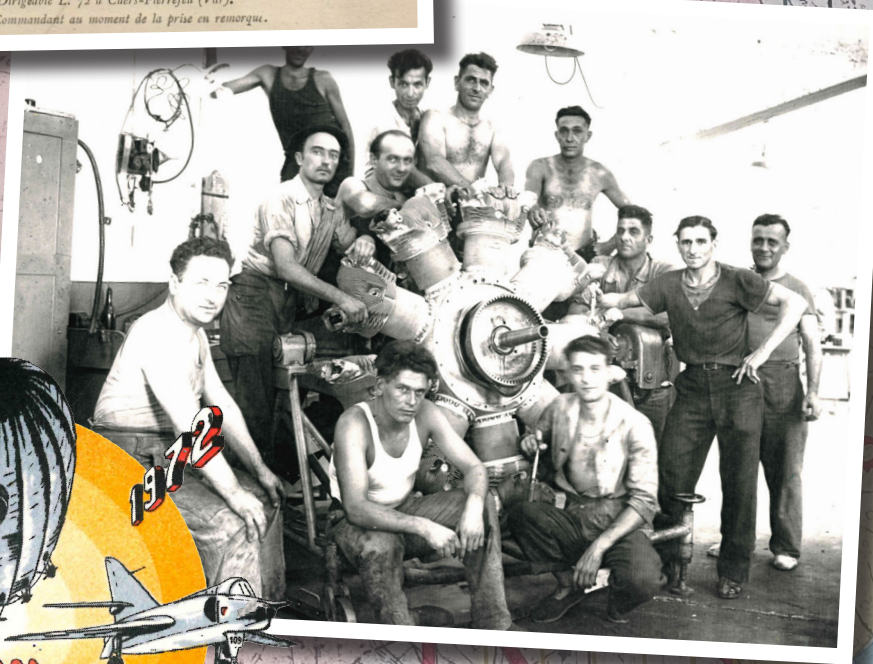
Zone de



Le Dirigeable DIXMUDE



Le Dirigeable L. 72 à Cuers-Pierrefeu (Var).  
La nacelle du Commandant au moment de la prise en remorque.



**BAN  
CUERS  
PIERREFEU**

Zone de 500 m  
Zone de 2000 m  
Zone de 1500 m

**Ce livret a été conçu par la Ville de Cuers.  
Il retrace l'histoire et les souvenirs liés au  
site aéronautique de Cuers, témoin d'un  
patrimoine unique.**



**RETROUVEZ PLUS D'ARCHIVES, DE PHOTOS  
ET DE TÉMOIGNAGES SUR NOTRE SITE WEB  
ET VIA LE PODCAST ASSOCIÉ.**

