



# AZUR & OR

Association nationale des officiers de réserve de l'armée de l'air



Deux associations de réservistes air mais une seule convention avec l'Armée de l'air

- **Contribution à l'histoire de l'ANORAA**
- **Histoire de la base aérienne 132 de Colmar-Meyenheim**
  - Les escadrilles air jeunesse
- **Marie Marvingt, pionnière et combattante**

# AZUR & OR

**Photo de la couverture :** CERPA

**Crédits photographiques :** secteurs ANORAA - SHD, Armée de l'air-CERPA, ANORAA  
Pages 17-19 : DR - Pages 20-21 : B. Elipot, D. Lecat.  
4<sup>ème</sup> de couverture : FOSA

**Rédaction :**

3 rue Nationale, 92100 Boulogne-Billancourt  
www.anoraa.org - siege@anoraa.org  
Tel. : 01 84 19 11 62

**Fondateur :** Jean Compocasso

**Directeur de la publication :** Philippe Mascia

**Rédacteur en chef :** Dominique Lecat

**Comité de rédaction :** Guy de Saint-Martin, délégué national à la communication, Catherine Loubet, conseiller graphique Antoine Depta, Michel Nicolas, Philippe Mascia, Jean-Paul Lejeune, JM. Noegelen, Gérard Jouglas, Bruno Philippe, présidents de région ANORAA

**Comité de lecture :** Les présidents de région

ISSN 0024960X

Commission paritaire 0721 G89916

Les articles publiés dans cette revue n'engagent que leurs auteurs.

**Abonnement annuel Azur & Or**

Membre actif..... 16 €  
Prix public..... 24 €  
Tarif au numéro..... 6 €

Numéro tiré à 2 800 exemplaires

Dépôt légal 1<sup>er</sup> trimestre 2020

Achévé d'imprimer : mars 2020

Maquette : La Station Graphique 01 48 15 58 15

ZI Les Richardets - 14/16 rue du Ballon

93165 Noisy-le-Grand Cedex

Imprimé sur les presses des Imprimeries Vincent

26 avenue de Charles-Bedaux - BP 4229 - 37042 Tours Cedex

- **Édito du président national : Ensemble : acte 2**..... 3
- **Billet d'humeur de la rédaction**..... 4
- **Brèves** ..... 5 à 6  
Nominations et promotions au sein de la réserve opérationnelle,  
Nouveau calendrier dépôts des dossiers de candidature aux  
ordres nationaux, Prix littéraire AECF : Damien Accoulon,  
Décès de Jean-Marie Saget..... 5  
Séminaire annuel des CRED, L'armée de l'air recrute,  
remise du gros lot de la tombola de l'E.ANORAA ..... 6
- **Nouvelles**..... 7  
Election du nouveau bureau du secteur 570 - Vaucluses-Hautes-Alpes,  
mémento sur la protection sociale du militaire de réserve  
du 27/11/2019, exposition «Souvenirs de l'aviation militaire  
à l'époque de Charles Godefroy»..... 7
- **Histoire de l'ANORAA** ..... 8
- **Dossier** ..... 9 à 19  
Charte déontologie du réserviste militaire..... 9  
Elles furent des bases aériennes ..... 10 à 12  
Le Pilatus PC 21 à Cognac..... 13  
Circulaire sur l'avancement en 2019..... 14 à 15  
Les escadrilles air jeunesse..... 16  
Biographie de Marie Marvingt..... 17 à 19  
Devoir de mémoire ..... 20 à 21
- **Actualités des régions et des secteurs**..... 22 à 35  
Secteur 150 : Mémorial pour le 75<sup>ème</sup> anniversaire  
de la chute du «Lancaster» L7576 ..... 22  
Secteur 150 : Les membres de l'ANORAA actualisent leurs  
connaissances avec les auditeurs de l'IHEDN..... 23 à 24  
Secteur 160 : Visite et dépôt de gerbe à Pange..... 25  
Secteur 210 : 75<sup>ème</sup> anniversaire de l'atterrissage du groupe  
de bombardement Lorraine sur le sol de France /  
Présence du secteur 210 aux remises des diplômes du BIA..... 26  
ANORAA 230 : Hommage à Maurice Choron, lieutenant des forces  
aériennes françaises libres ..... 27  
Secteur de Paris, un nouveau président, Etienne Choain ..... 28  
Réunion des présidents de secteurs de la zone 500..... 29  
Secteur 560 et la section 561 en délégation..... 30  
Secteur 320 : Visite de l'«hexagone» Balard..... 31
- **Figure historique :**  
**Paul d'Argueff** officier de l'aéronautique française..... 32
- **In Memoriam** ..... 33 à 35  
**Olivier Gaubens** ..... 33  
**Lieutenant-colonel Jean-Jacques Lignier, Loïc Conquer** ..... 34 à 35
- **Notes de lecture** ..... 36 à 37  
Récit du général **Jean-Paul Salini**
- **Adhésion/Abonnement/Tarifs publicitaires**..... 38
- **Meeting de l'air** ..... 40

ERRATUM : dans le numéro précédent, nous avons écrit que l'ordre de préséance de la nouvelle médaille des réservistes volontaires de défense et de sécurité intérieure venait avant la médaille de la défense nationale mais c'est «après» qu'il aurait fallu dire.



## Ensemble : acte 2

L'acte 2 du rapprochement des associations de réservistes de l'Armée de l'air, officiers et sous-officiers, vous le vivez actuellement : il est sous vos yeux, c'est cette photo de couverture commune montrant les deux présidents, Jacques Hoffsess et Philippe Mascia et le général de brigade aérienne Guillaume Letalenet, directeur du CERPA. Commune parce qu'elle paraîtra dans les deux revues des deux associations, Azur et Or que vous tenez entre vos mains et AIR ANSORAA.

L'acte 1 s'est joué à partir du printemps 2019, en sourdine. Il a consisté en une concertation entre les deux associations sœurs pour préparer une convention commune à signer avec l'Armée de l'air. Régulièrement renouvelée depuis des années, cette convention fixe le cadre des relations entre l'Armée de l'air et l'ANSORAA, l'Armée de l'air et l'ANORAA. Elle pouvait être, après les signatures nationales, déclinée au niveau de chaque base ou implantation territoriale de l'Armée de l'air pour chacune des associations. Il a paru symbolique, «signifiant», de ne rédiger qu'un seul texte signé en commun par les deux associations et l'Armée de l'air. Ce nouveau texte est bien signé conjointement aujourd'hui.

Cette signature, conjointe et solidaire, constitue la principale innovation d'une pratique coutumière qui se renouvelle toutes les 3 ou 4 années (durée de validité de ladite convention). Les discussions pour parvenir à un texte commun aux deux associations, puis entre les deux associations et l'Armée de l'air, ont permis des améliorations à la marge du texte existant.

Mais, si ces négociations n'allaient pas de soi, au bout du compte, quel symbole ! Désormais, les deux associations peuvent être traitées par l'Armée de l'air comme une seule entité, même si chacune conserve son identité, ses modes de fonctionnement et ses pratiques. C'est un peu comme si le sommet rejoignait la base, qui, elle, a



Le général Letalenet, directeur du CERPA, est entouré des présidents nationaux de l'ANORAA et de l'ANSORAA

déjà une longue habitude des activités organisées et réalisées en commun. C'est que nous avons voulu montrer au général d'armée aérienne Philippe Lavigne en l'officialisant que nos deux associations travaillent déjà de concert sur le territoire.

C'est la traduction de la volonté bien arrêtée du nouveau chef d'état-major de l'Armée de l'air, exprimée lors de sa prise de fonction, l'an passé : voir les associations air mieux collaborer au service de l'Armée de l'air tout en gardant leur identité propre.

ANORAA et ANSORAA ont fait ainsi la preuve de leur capacité à répondre aux défis qui leur sont proposés. Elles sont dignes de jouer un rôle central dans la constitution du club des associations air souhaité par le CEMAA comme gage de leur efficacité.

Mais rapprochement ne signifie pas fusion, il s'agit simplement de la prise en compte aux niveaux régional et national de la réalité du terrain : de nombreuses actions sont déjà réalisées en commun dans les sections et les secteurs. Amplifions ce mouvement chaque fois que c'est possible. Tous, nous y gagnerons en visibilité et, donc, en efficacité.

**Colonel Philippe Mascia**  
**président national de l'ANORAA**

## LA MORT AU BOUT DU CHEMIN DU DEVOIR ?

Tous les services de sécurité de l'Etat – ou ceux qui lui sont rattachés, comme la Protection civile (la fédération nationale de protection civile) – connaissent des alternances de réussites et d'échecs : réussites des opérations contre les bandes terroristes armées, par exemple, en ce qui concerne les militaires, ou dans la lutte contre les feux de forêts pour les pompiers, échecs lorsqu'il y a une mort d'hommes, que ce soient nos soldats ou les secouristes de la protection civile, deux exemples récents. C'est l'impôt du sang versé au profit de la survie de la nation, le sacrifice suprême parfois incompris, ce qui donne le genre d'appréciation que l'on peut lire dans le «*Courrier des lecteurs*» : «*Mourir pour le Mali, je n'accepte pas*», «*Avant de vouloir combattre le terrorisme islamiste en Afrique, il faudrait commencer par lutter contre ce fléau sur notre propre territoire*» (l'un n'empêche pas l'autre d'autant que les forces à l'œuvre ne sont pas tout à fait les mêmes), «*Il serait grand temps d'arrêter une guerre coûteuse en vie (38 morts en 6 ans), en matériel et en argent pour prétendument aider des populations qui nous haïssent contre un terrorisme que nous pourrions combattre plus efficacement chez nous.*» (toujours ce même thème).

La mort de nos soldats laisse de grandes interrogations chez nos contemporains. La mort, en général, est désormais incomprise dans nos sociétés qui s'efforcent de la nier ou de la refuser : ce «*négligence de la mort*» est une caractéristique actuelle, même s'agissant de nos soldats qui ont choisi d'assumer le risque de la mort, donnée ou reçue. Cela revient à nier la spécificité de leur mission et de leur être profond.

En même temps, c'est la résurgence sous d'autres formes de la vieille problématique : «*La Corréze plutôt que le Zambèze*» qui caractérise une attitude de repli frileux sur soi d'une nation parvenue à un certain niveau de bien-être et qui ne veut plus se mêler des affaires du monde au risque de perdre (croit-elle) ce bien-être durement acquis. Mais une grande nation – et nous prétendons l'être encore, ne serait-ce que du fait de notre qualité de membre permanent du Conseil de Sécurité – a des devoirs vis-à-vis de la communauté internationale : l'ONU est partie prenante des conflits dans lesquels les forces françaises sont engagées. Elles sont là, il faut le réaffirmer avec force, pour rétablir la paix au profit et à la demande du gouvernement légal du pays ayant fait la demande d'assistance militaire au niveau international.

En même temps, combattre le terrorisme sur ses bases, c'est l'empêcher d'essaimer vers nos territoires pour y organiser le désordre, la destruction et la mort. L'intérêt de la Corréze n'est pas totalement indépendant de celui du Mali !

On ne peut qu'être triste que la fine fleur de l'armée française soit ainsi frappée par la disparition de certains de nos frères d'arme. Mais ne considérons pas – en aucun cas – qu'ils sont morts pour rien : ils sont morts **pour nous, pour leur pays et pour la nation, pour leurs proches et pour leur famille.**

Il est donc *important que la France rende hommage au sacrifice consenti par nos soldats. En revanche, il est essentiel que notre compassion ne soit pas mal interprétée par l'ennemi : celui-ci doit être bien persuadé que la tristesse des visages cache une détermination farouche et sans faille de défendre les valeurs séculaires de la nation française.*

## MORT AU COMBAT À BARKHANE, AU MALI, LE CAPITAINE CLÉMENT FRISON-ROCHE, PILOTE DU 5<sup>ÈME</sup> RÉGIMENT D'HÉLICOPTÈRES DE COMBAT, AVAIT PRIS SA PLUME LORS DE SA FORMATION À SAINT-CYR POUR RACONTER LE SENS DU SACRIFICE CHEZ LES MILITAIRES. POIGNANT...

*Ainsi, toujours poussés vers une étrange quête  
Nos pères s'en allaient-ils bravant la destinée,  
Tantôt l'air abattu par le poids des conquêtes,  
Tantôt l'air guilleret de leurs jeunes années.*

*Sur les champs de bataille, côtoyant la laideur,  
Ils connaissaient la vie et ses plus tristes heures.  
Pas un ne regrettait mais tous avaient au cœur  
Ce que signifiait mourir au champ d'honneur.*

*Du plateau de Pratzen où la brume se fane,  
Des tranchées de Verdun aux rizières du Tonkin,  
Par-delà le djebel et les vallées afghanes,  
La souffrance et la peur étaient leur quotidien.*

*Mais pour que vive la France et la gloire de son nom,  
Ils portèrent au front son prestigieux emblème,  
Et subissant l'affront jusqu'à celui suprême,  
Ils tombèrent en héros sous le feu des canons.*

*Les yeux levés au ciel implorant le pardon,  
Leurs corps meurtris exhibaient, une douleur extrême,  
Et dans l'ultime soupir sur leurs visages blêmes,  
Leurs lèvres murmuraient ce cantique moribond :*

*«Oh tendre France, douce gardienne de mon baptême,  
Prenez ici ma vie, je vous en fais le don,  
Veillez sur ma famille et tous les gens que j'aime,  
Et rendez je vous prie mon sacrifice fécond...»*

*Toi France, ingrate mère à la parure ternie,  
Laisseras-tu leurs cris se perdre dans la nuit ?  
Ils t'ont donné leur cœur, ils t'ont donné leur vie,  
N'est-ce pas révoltant que nul ne les envie ?*

*À tes illustres fils tombés pour la patrie,  
Plutôt que souvenir tu préfères l'oubli,  
À tes jeunes enfants disparus aujourd'hui,  
Plutôt que bienveillance tu préfères le mépris.*

*Qu'advient-il de nous, ta jeune génération ?  
Parmi les injustices de tes institutions  
Et le désintérêt de ta population,  
Ne saurons-nous jamais où part ton attention ?*

*Quel sort réserves-tu à ceux qui serviront ?  
Nulles considérations, seules quelques concessions !  
Pourtant tu le sais bien, nous qui te chérissons,  
Nous ne demandons rien qu'un peu de compassion !*

*Et s'il m'advenait un jour de périr en ton nom,  
Ce serait avec foi mais non sans une question,  
Pour que revive France et la gloire de son nom,  
Je te lancerais sans haine ce dernier affront,*

*Tandis que mon chant du cygne, funeste merveille,  
Pareil au flot gémissant de mon sang vermeil,  
Fera couler ces mots aux mille résonances :  
«France, ma France, qu'as-tu fait de ta reconnaissance ?»*

Il fait partie des treize soldats morts au Mali, lors de l'accident d'hélicoptères d'In Delimane. Les Français mettent un nom sur le visage de ce soldat, auteur d'un poème poignant lors de ses jeunes années à Saint-Cyr. Sa poésie bouleversante était prémonitrice. Intitulée *Pour que vive la France*, cette poésie relate le sacrifice des soldats, tombés sur l'autel du devoir pour défendre la patrie.

## NOMINATIONS ET PROMOTIONS AU SEIN DE LA RÉSERVE OPÉRATIONNELLE

EXTRAIT DU  
J.O.R.F. DU 31 12 2019 :  
DÉCRET DU 30 12 2019

*Au grade de lieutenant-colonel de réserve pour prendre rang à compter du 01 décembre 2019*

LESUR Gérard .....S 360  
LENGLET Frédéric.....S 160  
BERNARD Jean-Baptiste .....S 730  
LANCETTE Patrick .....S 540  
MARION Franck.....S 350  
ALLIX Pierre.....S 220  
CLOUP Olivier.....S 420  
LE MOINE Loïc.....S 210  
MARONNEAUD Fabrice .....S 210  
MERAS-BELLET Philippe.....S 610  
VIDAL-AUZOU Christine.....S 710

*Au grade de commandant de réserve pour prendre rang à compter du 01 décembre 2019*

SOLVET Philippe .....S 210  
COLAS Philippe.....S 180  
CHAUCHEPRAT Benoit.....S 430  
SCHWARZENBACH Walter .....S 620

*Au grade de capitaine de réserve pour prendre rang à compter du 01 décembre 2019*

DILHAC Jean-Marie .....S 730  
RITSON Philip.....S 740  
LACOUTURE Philippe .....S 720  
ROSA André.....S 330

*Au grade de lieutenant de réserve pour prendre rang à compter du 01 décembre 2019*

HAMON Baptiste .....S 430  
GIANNINI Graziella .....S 590  
BILLY Alice .....S 730  
BENLAFQUIH Kamal .....S 150

*Au grade de commissaire de 1° classe de réserve pour prendre rang du 01 décembre 2019*

BEDROSSIAN Richard.....S 460

## NOUVEAU CALENDRIER POUR LE DÉPÔT DES DOSSIERS DE CANDIDATURE AUX ORDRES NATIONAUX ET À LA MÉDAILLE MILITAIRE

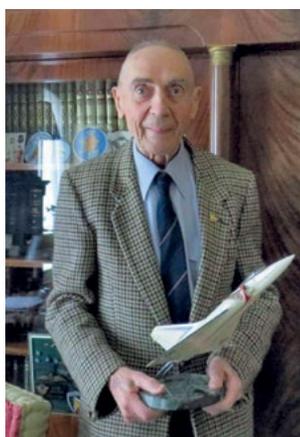
A compter de 2020, les décrets pour les ordres nationaux et la médaille militaire seront publiés le 1<sup>er</sup> novembre de chaque année. En conséquence, les candidatures du personnel ayant quitté le service et n'étant pas sous ESR doivent être transmis avant le 1<sup>er</sup> mars de chaque année à l'adresse suivante : Bureau des archives et des réserves de l'Armée de l'air 24.501, division archives collectives et chancellerie BP 90102. 21093 Dijon cedex 9

## PRIX LITTÉRAIRE AECF : DAMIEN ACCOULON

**Damien Accoulon** a reçu le grand prix de littérature aéronautique de l'Aéroclub de France pour son ouvrage sur «René Fonck» (éditions Privat). Cet agrégé d'histoire, doctorant à Paris-Nanterre, est le troisième auteur, depuis 2002, à s'attacher ainsi à l'as des as de la Grande Guerre. Était-ce l'effet «centenaire» qui permet à ce héros, ostracisé en raison d'un mauvais choix en 1940, de refaire surface ?

Il reste le plus grand pilote de la première guerre mondiale, un «dieu de la chasse» pour ses émules de l'aéronautique militaire. Ceci est la face ensoleillée du personnage. Mais Damien Accoulon n'a pas voulu tirer un trait sur sa face sombre. Il a pu avoir accès à une documentation abondante, qui n'avait pas été entièrement exploitée antérieurement. Il est en mesure d'expliquer sereinement les raisons des choix contestables du héros, dans cette période charnière que furent les années 1930 et lors de l'entrée en guerre en 1939-1940. Sans doute, une trop grande fidélité à ses idéaux qui l'a conduit dans des cheminements erronés. Il reste, semble-t-il, un peu de place pour l'interprétation, mais l'essentiel a été dit par D. Accoulon.

## DÉCÈS DE JEAN-MARIE SAGET



Jean-Marie Saget  
(DR Claude Saget)

«On nous annonce le décès, le 20 mars 2020, à l'âge de 91 ans, de Jean-Marie Saget, ancien chef pilote d'essai de Dassault Aviation. Promotion 1949 de l'École de l'air, breveté pilote de chasse aux États-Unis sur P-51 «Mustang», il est affecté successivement à l'escadron III/10 sur P 47, puis au II/2 «Côte d'or» jusqu'en 1955. Il devient pilote d'essai chez Dassault grâce à sa victoire dans la course Paris-Cannes sur «Ouragan» le 29 août 1954. De mai 1955 à sa retraite, il participe aux essais de tous les prototypes militaires ou civils construits dans cette période. Moniteur de voltige et pilote de club, il totalisait plus de 21 000 heures de vol sur près de 300 aéronefs et dérivés.

(communiqué de Dassault Aviation)

## SÉMINAIRE ANNUEL DES CRED



Le secrétariat général de la Garde nationale a organisé le 5 février 2020 le séminaire annuel des correspondants réserve-entreprise-défense (CRED). Présidé par la générale de division Anne Fougerat, cet événement s'est articulé autour des étapes qui permettent l'élaboration et la vie des conventions.

Près de quatre-vingts CRED se sont rassemblés pour échanger sur le thème des conventions de soutien à la politique de la réserve opérationnelle. Cet engagement est l'aboutissement d'un travail mené de concert entre l'employeur et le CRED.

#### Le CRED, un maillon essentiel de la politique partenariale

Le CRED favorise par son action le développement d'un partenariat durable entre les forces armées, les réservistes et les employeurs (administrations, entreprises publiques et privées, établissements d'enseignement supérieur). Grâce à son expertise et à son réseau, il travaille auprès de ces derniers pour obtenir des conditions plus avantageuses pour les réservistes en termes de disponibilité et de réactivité. Cette démarche se concrétise par la signature d'une convention de soutien à la politique de la réserve opérationnelle avec le ministère des Armées.



## L'ARMÉE DE L'AIR RECRUTE

L'Armée de l'air a absolument besoin de recruter, **3 500 postes annuellement dans plus de 50 métiers pendant les trois prochaines années** couvertes par la campagne de recrutement lancée par le chef d'état-major, le général Lavigne, le 31 janvier, au musée de l'air et de l'espace, dans le cadre du salon des formations et métiers aéronautiques. Devant un parterre varié, avec de nombreux spécialistes, le CEMAA a rappelé les enjeux de ces recrutements (sur 3 ans, 10 500 jeunes de 16 à 30 ans) : permettre à l'Armée de l'air d'assurer l'ensemble de ses missions à la fois en opérations extérieures, sur ses plateformes de pré-positionnement, et comme gardienne du territoire national à la fois dans les airs et au sol.

La majeure partie de ces postes sont accessibles dès le niveau bac et parfois même à partir de 16 ans via une inscription dans certaines de ses écoles. Choisir l'Armée de l'air, c'est avoir la certitude de bien apprendre un métier en se voyant offrir une formation militaire et professionnelle **rémunérée**, un suivi individualisé, une première expérience professionnelle avec des possibilités d'évolution tout au long de sa carrière.

### Remise du gros lot de la tombola nationale de l'Entraide de l'ANORAA

Le 17 octobre dernier, en présence de **Jean Chateau**, président du secteur ANORAA 350 «Bretagne-Occidentale», le gros lot : une montre Bell & Ross d'une valeur de 5 000 € a été remise par le capitaine **Bernard Pascal Stéphan**, président de l'Entraide de l'ANORAA, au lieutenant-colonel **Jacques Penséc** lors de la réunion du comité de secteur qui s'est tenue dans les locaux du cercle naval «Escale du Ponant» à Brest.



Le président de l'Entraide remet le gros lot de la tombola au lieutenant-colonel Jacques Penséc entouré des membres du comité de secteur. (Photo P. Vercelletto)

## ELECTION DU NOUVEAU BUREAU DU SECTEUR 570 - VAUCLUSE-HAUTES-ALPES



Après l'assemblée de secteur, le comité s'est réuni pour désigner le nouveau bureau : à cette occasion, le commandant de la réserve citoyenne, Jean-Pierre Sirieux (*sur la photo, en civil, au centre des membres du bureau*) a été élu à l'unanimité président du secteur. Il succède au lieutenant-colonel (ro) Régis Bertrand qui a brillamment présidé le secteur durant trois années.

Le CDT (rc) Jean-Pierre Sirieux est un ancien «arpète» qui a fait partie, pendant 5 ans, du fameux escadron de chasse 2/5 «Ile de France» comme électricien de bord sur Mirage III C. Sa carrière s'est ensuite orientée vers le civil pour un poste de directeur commercial qu'il occupe toujours. Il n'a toutefois jamais perdu le contact avec l'aéronautique puisqu'il est breveté pilote avion et voltige. Il a été président de l'aéroclub d'Avignon-Vaucluse pendant plus de 15 années. A ce titre, il a organisé avec succès deux meetings «Avignon Air Show» : le premier en 2011 et le second en 2017. Dernièrement, avec la FOSA, il a fortement contribué au succès du meeting de l'air qui s'est déroulé les 25 et 26 mai 2019 sur la base aérienne 115 d'Orange «Capitaine de Seynes». Il est titulaire de la médaille d'or de la jeunesse et des sports.

Nous adressons nos meilleurs vœux de réussite au CDT (rc) Sirieux pour ses nouvelles fonctions.

Capitaine (rc) Frédéric Deloffre,  
secrétaire adjoint du secteur 570

## MÉMENTO SUR LA PROTECTION SOCIALE DU MILITAIRE DE RÉSERVE DU 27 NOVEMBRE 2019

Le délégué interarmées aux réserves, le général Walter Lalubin, a voulu récapituler l'ensemble des droits et mesures de protection sociale applicables aux militaires de la réserve opérationnelle dans un mémento de 80 pages, très complet donc, qui traite de la protection sociale (principes généraux et précautions à respecter, prise en charge des soins et des frais qu'ils entraînent), des mesures de protection du réserviste, statutaires et complémentaires, des principes de la responsabilité des réservistes et des informations complémentaires qu'il est bon de connaître pour le bon règlement d'un dossier.

Tout cela est présenté en détails et résumé sous forme de tableaux facilement consultables.

Un document indispensable...

## EXPOSITION

Une exposition a eu lieu à l'Orangerie du Val Ombreux de Soissy-sous-Montmorency, «Souvenirs de l'aviation militaire à l'époque de Charles Godefroy», ce grand aviateur de la première guerre mondiale, résidant de Soissy, qui s'illustra notamment en passant avec son avion sous l'arc de triomphe de l'Etoile, le 7 août 1919. Cette histoire, largement ignorée aujourd'hui, mérite d'être racontée. Pour marquer le souvenir de la guerre 14-18 qui vient de s'achever, les pouvoirs publics ont décidé d'organiser un grand défilé le 14 juillet 1919. Ils ont prévu de faire défilé les aviateurs à pied, comme les autres unités militaires, sur les Champs-Élysées. Les aviateurs n'auront donc aucune possibilité de survoler l'avenue dans leurs avions, malgré le rôle de ces aéronefs au cours du conflit qui vient de s'achever. Cela heurte certains aviateurs qui se réunissent pour désigner un des grands as de la guerre, Jean Navarre, pour effectuer, le 14 juillet, un passage sous l'arc de triomphe en avion. Malheureusement, Jean Navarre se tue dans un accident aérien quelques jours à peine avant le 14 juillet. Il faut rechercher celui qui relèvera le défi, mais pour le 14 juillet, ce n'est pas possible. C'est Charles Godefroy qui, outré par l'attitude du commandement envers l'aviation et peiné par la disparition de son ami, se porte volontaire et passera sous l'arc trois semaines plus tard.

L'exposition intègre un volet pédagogique sur l'aviation militaire, préparé par diverses associations comme l'ANSORAA, l'Honneur et les Valeurs, AACM, anciens aérodromes et Aériastory, et présente le buste de C. Godefroy (présenté par M. Pradier, légataire de la famille Godefroy), son portrait réalisé par Catherine Loubet, peintre spécialisée dans l'aéronautique et capitaine de la réserve citoyenne de l'Armée de l'air, représentant l'ANORAA ainsi que l'hélice de l'avion de C. Godefroy (cadeau de Jacques Hennequin à la commune).

Elle s'est malheureusement achevée le 6 mars dernier.



## «L'ANORAA PAR CEUX QUI L'ONT FAITE» SUITE ET FIN

**A**lfred Heurtaux avait été promu commandant de réserve le 25 juin 1936. Lors de sa réunion du 21 mai 1937, le comité propose la réélection du commandant Heurtaux mais celui-ci pour des raisons personnelles relevant à la fois de ses obligations familiales et de ses fonctions qui lui laissent peu de liberté fait connaître qu'il ne lui est plus possible de continuer à assurer une aussi lourde charge à laquelle il ne peut consacrer tout le temps qu'il serait désirable pour en remplir toutes les obligations. Il demande à monsieur Sardier de bien vouloir le remplacer, convaincu que sa présence à la tête de l'association serait accueillie favorablement par tous ses membres.



Décoration par le maréchal Juin ©DR

anciens combattants, d'organiser l'entraide combattante, et d'assurer la collaboration des anciens combattants à l'oeuvre des pouvoirs publics. Il n'entend pas collaborer. Dès octobre 1940, il organise les premiers groupes de résistance d'où sort l'Organisation civile et militaire (OCM). Il participe, avec Jacques Arthuys, à la création du réseau de renseignement «Hector», où il fait entrer en décembre un jeune lieutenant Jacques Delmas, qui se fera appeler Chaban.

Arrêté par la Gestapo en mars 1941 après l'arrestation d'un de ses fils, il est libéré puis arrêté de nouveau à Paris le 3 novembre. Interné en Allemagne où il est déporté en Allemagne où il subit 37 mois de détention dans les prisons d'Hanovre, Berlin, Potsdam, avant d'être transféré, le 13 mars 1945, à Buchenwald d'où il est libéré par les Alliés le 11 avril.

### Après la guerre

A son retour en France, à demi paralysé des jambes, il est promu rétroactivement colonel de réserve à compter du 25 mars 1942, et affecté à la mission militaire pour les affaires allemandes le 5 juillet 1945. Il est fait Compagnon de la Libération par décret du 12 juin 1945.

Rendu à la vie civile, le 1<sup>er</sup> mars 1946, il devient ingénieur-conseil.

Avis de la commission supérieure des forces françaises combattantes de l'intérieur (FFCI) du 5 juin 1946 :

*«Par son attitude foncièrement anti-allemande, dès les premiers jours de l'occupation, par son action agissante dans la Résistance, comme chef du réseau «Hector», sans compter sa déportation dans les camps de concentrations nazis, le colonel de réserve Heurtaux, ayant*

Le président Heurtaux est réélu président à l'unanimité quoiqu'il ait informé par avance qu'il se verrait dans l'obligation de démissionner. Il démissionne et comme Sardier refuse d'accepter la présidence, il lui demande d'assurer l'intérim.

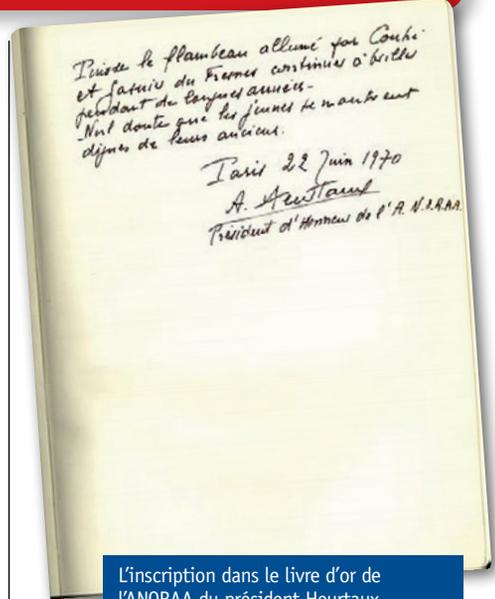
L'AORAA se déclare disposée à remettre les coupes à la disposition du ministère pour l'année 1937 étant entendu qu'elles continueront à porter le nom de l'association et qu'un représentant de l'AORAA assistera à leur remise. Le comité du 22 octobre 1937, sous la présidence de monsieur Gilbert Sardier, procède à l'élection du nouveau président : monsieur Paul Lafeuille, capitaine de réserve, polytechnicien, engagé volontaire de 1915, officier dans l'aviation d'observation, 8 citations, officier de la légion d'Honneur durant la guerre.

Au cours de ce comité sont élus présidents d'honneur : M. Alfred Heurtaux, ancien président, M. Jean Mermoz, à titre posthume, ancien vice-président, et M. Cayla, gouverneur général de Madagascar.

### La seconde guerre mondiale

Promu lieutenant-colonel de réserve, le 25 juin 1939, rappelé à l'activité le 22 novembre, Alfred Heurtaux est réintégré dans les cadres du Bataillon de l'Air 117 et nommé inspecteur de la chasse le 6 décembre. Après l'armistice, il est nommé au secrétariat d'état à l'instruction publique et à la jeunesse le 20 août 1940, jusqu'à sa démobilisation le 20 septembre.

Il occupe la vice-présidence air de la légion française des combattants, présidée par le maréchal Pétain, créée par la loi du 30 août 1940 qui a pour mission de regrouper les



L'inscription dans le livre d'or de l'ANORAA du président Heurtaux

*encore ajouté à ses titres glorieux de la guerre 1914-1918, est une des plus noble figure de l'aviation française, restée sans la moindre tâche. La promotion au grade de général de brigade aérienne et à la dignité de grand officier de la légion d'Honneur ne serait qu'une juste récompense depuis longtemps méritée.»*

Par décret du 22 juillet 1946, il est promu général de brigade aérienne de réserve à compter du 25 décembre 1945.

Il est élevé à la dignité de grand officier de la légion d'honneur le 14 avril 1947.

Le 20 juin 1948, il inaugure le monument à la mémoire de Guynemer à Poelcapelle. Président d'honneur de l'AORAA, il représente l'association à l'inauguration du monument élevé à Poelcapelle à la mémoire du grand aviateur aux 54 victoires tombé au champ d'honneur le 11 septembre 1917.

Élevé à la dignité de grand-croix de la légion d'Honneur, décret du 19 janvier 1956, il est décoré dans la cour des Invalides par le maréchal Alphonse Juin.

Il est versé, à compter du 5 janvier, dans le corps des officiers de réserve des Bases de l'air.

Il décède le 30 décembre 1985 à Cires-les-Mello (Oise).

Marié à Suzanne Muzart il était père de 5 filles et 5 garçons.

Par ses engagements successifs et non contradictoires au service de sa Patrie, Alfred Heurtaux fut ainsi décoré de «La francisque» et «Compagnon de l'Ordre de la Libération».

**Commandant (h) Alain Bergeaud**  
**Secrétaire général**  
**national ANORAA (2005-2011)**



Carte de membre de l'AORAA de René Fonck © association Mémoire de Fonck

## CHARTRE DE DÉONTOLOGIE DU RÉSERVISTE MILITAIRE

*Cette charte de déontologie a été publiée le 9 décembre 2019 par le ministère des Armées qui demande à tous les réservistes militaires de la signer avant la fin de la présente année.*

*Cette charte devra être signée avant le 31 décembre 2020 par les réservistes militaires actuellement sous contrat ou bénéficiant d'un agrément.*

### Que contient-elle ?

1. Le réserviste militaire exerce ses activités avec dignité, impartialité, intégrité et probité. Il doit en particulier s'abstenir de chercher, directement ou indirectement, pour le compte d'une entreprise à obtenir des informations privilégiées, à influencer des choix contractuels ou à entreprendre des démarches de prospection commerciale.
2. Dans le cas où, par son affectation ou dans l'accomplissement de ses missions, il se trouve dans une situation de conflit d'intérêts avec ses activités civiles de nature à influencer ou paraître influencer l'exercice indépendant, impartial et objectif de ses fonctions militaires, il en rend compte immédiatement à son supérieur hiérarchique pour appréciation, notamment au regard des considérations opérationnelles.
3. Il utilise la documentation et les moyens mis à sa disposition exclusivement pour l'accomplissement de sa mission, y compris dans sa dimension de diffusion de l'esprit de défense, ou l'entretien de ses aptitudes et compétences militaires.
4. Il fait preuve de discrétion pour tous les faits, informations et documents dont il a connaissance en service afin notamment d'éviter de renseigner des personnes et des organismes poursuivant d'autres intérêts, privés ou étrangers.
5. Il doit faire de sa qualité de réserviste militaire un usage approprié, respectueux et digne, ne mettant en aucun cas le ministère des Armées en difficulté.
6. Par son comportement exemplaire, il honore l'institution militaire et contribue à son rayonnement. Il entretient l'esprit de défense et maintient le lien Armées-Nation.

J'ai pris connaissance des règles de conduite énoncées ci-dessus et m'engage à les appliquer. (Date, Grade, Prénom, Nom, Signature).



Réservistes opérationnels et citoyens réunis avec d'anciens réservistes pour un devoir de mémoire

## ELLES FURENT DES BASES AÉRIENNES

*Historique de la base aérienne 132 de Colmar Meyenheim*

Suite à l'explosion de la première bombe atomique soviétique en 1949, le traité de Bruxelles fusionne avec le traité de l'atlantique nord (OTAN), afin de bénéficier de la protection atomique américaine. C'est dans ce contexte que l'armée de l'air engage la rénovation de son infrastructure ravagée par la guerre. Elle reçoit pour mission de mettre sur pied, sur une période de trois ans, dix-sept escadres à deux escadrons et de faire construire 23 bases dont huit dans le nord-est.

Après avoir envisagé puis écarté l'utilisation des plateformes déjà existantes dans le Haut-Rhin, l'état-major de l'Armée de l'air décida de construire, à mi-chemin entre Colmar et Mulhouse, un site plus adapté pour la construction d'un terrain de manœuvre à proximité du village de

Réguisheim. Après étude des vents dominants, les ingénieurs décident de l'orientation de la piste sensiblement nord/nord-est, sud/sud-ouest pour une longueur de 2 400 m par 45 m de large.

Par décret en date du 1<sup>er</sup> octobre 1951, les travaux sont déclarés d'utilité publique. Le 5 octobre, le service des ponts et chaussées du Haut-Rhin est chargé de procéder à la construction de ce terrain de manœuvres sur les bans des communes de Meyenheim et d'Oberentzen. Le choix de ce site présente plusieurs avantages : la valeur des terrains agricoles y est faible, le risque de bombardement pour la population est moindre du fait de l'éloignement des villes et une possibilité d'extension de la piste est possible en cas de nécessité.

Dès lors, tout va très vite, puisque après 10 jours de travaux, 4 hommes ont déboisé

2 210 m<sup>2</sup> dans les boqueteaux situés sur les emprises de la piste et des voies de circulation.

Le 3 mai 1952, Colmar Meyenheim est classé aérodrome principal. Dès lors, une nouvelle étude de travaux s'avéra indispensable pour mettre la plateforme aux normes OTAN. Les travaux ont duré de 1952 à 1959 (Terrassement – pose de lignes électrique-taxiway - trois dépôts de carburant - embranchement SNCF afin de permettre l'acheminement des trains de 1 000 tonnes de charbon ou carburant – les différents mess - le château d'eau de 300 m<sup>3</sup> – aménagement intérieur des bâtiments – tour de contrôle – réseau téléphonique - travaux d'implantation des barrières d'arrêt - hangars avions - marguerites - réseau téléphonique - terrains de sport - centre émission et réception).



Construction de la tour de contrôle

**En 1956**, l'état-major de l'Armée de l'air décide la création de la 13<sup>ème</sup> brigade aérienne et de la base aérienne d'opérations n° 132 (BAO 132) placée sous les ordres du lieutenant-colonel Rouquette. Le 1<sup>er</sup> novembre est créé le groupe des moyens généraux (G.M.G 30/013).

**1957** sera marquée par la croissance des effectifs, qui vont passer à 2 000 personnes et la création du groupe de maintenance (GM 20/013) en provenance de la base aérienne 139 de Lahr-Hugsweir en République fédérale d'Allemagne.

De janvier à mars, les trains se succèdent en gare de Meyenheim pour y décharger le matériel flambant neuf vers la base car l'embranchement ferroviaire particulier n'était pas encore réalisé. Mais, les débuts de la base sont également marqués par l'absence quasi totale de logements à attribuer au personnel marié. Au printemps, 62 logements, seulement, sur les 270 prévus sont mis à disposition.

Le 1<sup>er</sup> avril, à l'issue d'un imposant défilé aérien, se posent les 60 F-86 K «Sabre» qui sera le seul type d'appareil à réaction à être utilisé au sein de l'Armée de l'air, dans cette période.

A partir de ce jour, la BAO 132 est opérationnelle. Les escadrons de chasse 1/13 «Artois» et 2/13 «Alpes» consacrent leur mission à la chasse tout temps. Le 28 mai, lors de la première cérémonie officielle qui se déroule sur la base, le général Bailly, chef d'état-major de l'Armée de l'air remet son drapeau à la 13<sup>ème</sup> escadre de chasse.

Le 7 juillet, sous un soleil de plomb, se déroula devant des milliers de spectateurs le premier meeting aérien.

**1958** : Le 7 janvier, la base devait déployer son premier accident mortel au sol. Sur le parking, un sous-officier mécanicien effectuait un point fixe réacteur d'un F-86K. Le moteur était au régime maximum, quand, tout à coup, il aperçoit l'indicateur de température monter anormalement, il coupa le réacteur...

Malheureusement, ce jour-là, le vent soufflait en violentes rafales. Le sergent L., mécanicien qui passait devant l'avion



F86 K «Sabre»

fut déporté, glissa sur une nappe d'huile et se trouva devant l'entrée d'air : il fut littéralement aspiré par le réacteur. Ses obsèques eurent lieu en présence du général Romary, adjoint territorial au général Sthelin, commandant le 1<sup>er</sup> CATAC. Le 10 octobre, le lieutenant-colonel Trémolet succéda au colonel Rouquette.

**1959** : Le 20 janvier, une explosion due à une défektivité de la pompe à carburant se produisit en plein vol. Le sergent-chef H. parvint à s'éjecter. L'avion s'écrasa à proximité du village d'Andolsheim.

A partir du 17 février, la 13<sup>ème</sup> escadre de chasse assura, 24 heures sur 24, la permanence opérationnelle - la PO. Ce fut une période héroïque, car l'alerte était prise à cinq minutes en bout de piste sous une tente. Le 9 septembre, suite à un incident d'ordre technique, le lieutenant B. réussit à s'éjecter. L'avion percuta le sol dans la forêt située aux alentours de la commune de Wintzenheim.

**1960** : Poursuite des travaux sur la zone dispersée de Blodelsheim, pour le montage de 6 hangars d'une surface couverte de 6 000 m<sup>2</sup> en plus d'un hangar véhicules. De tous les travaux, ce furent ces derniers qui furent les plus importants. Par ailleurs, la SNCF mit en chantier l'embranchement de la base.

Le 1<sup>er</sup> mai sont arrivés les huit T-33 qui vont équiper le fameux CEVSV 338 (centre d'entraînement au vol sans visibilité).

**1961** : Cette année fut marquée pour la base par une très large expansion dans tous les domaines : l'escadron mobile d'instruction (E.M.I) débuta les cours au profit des mécaniciens afin de préparer l'arrivée du Mirage IIIC. De nombreux travaux se sont achevés dont le hangar d'alerte et le dépôt de munitions. Puis d'autres ont débuté dans la zone dispersée : les centres émission et réception ainsi que l'installation du radar d'approche. Le 1<sup>er</sup> juin, le colonel Delachenal succéda au colonel Trémolet.

Le 23 novembre, un nouvel accident se produisit. Suite à une panne réacteur le sergent C., s'éjecta à une altitude 1 000 pieds. Il s'en tira avec une vertèbre cassée.

**1962** : Les effectifs de la base s'élèvent à 2 084 personnes. Cette année allait rester un millésime pour la base. En effet, la 13<sup>ème</sup> escadre de chasse allait voir doubler ses capacités opérationnelles grâce au Mirage III C. De plus, l'escadre passa au régime de travail 16/24 comme le CEVSV qui allait accroître les horaires de travail afin de pouvoir accueillir le maximum de stagiaires.

Le 3 avril, se posent les deux premiers Mirage III C, symboles de notre industrie aéronautique renaissante. A partir du mois d'octobre, les Mirage III C remplacent définitivement les F-86 K. Le 23 du même mois, les premiers vols «fusée» vont permettre aux pilotes de revêtir la fameuse combinaison stratosphérique dite «l'habit de lumière» et d'atteindre l'altitude de près de 75 000 pieds (soit à peu près 22 000 mètres).

Au cours de cette année, eut lieu la première liaison officielle SNCF de la base.

Une fois de plus, la journée portes ouvertes connut un immense succès. La foule fut estimée à 70 000 personnes.

Le 17 juin, eut lieu l'inauguration de la chapelle de la base. Sa construction à l'initiative du colonel Trémolet avait débuté en 1961.

**1963 :** Le 8 mars, un Mirage III C de l'EC 2/13 «Alpes» piloté par le sergent L. s'écrasa à proximité de la commune d'Oberhergheim, à 5 km au nord de l'axe de la piste. Le pilote atterrit indemne sur un terrain boueux et détrempé.

Les 18 et 19 mars, les treize derniers F-86 K furent dynamités dans l'alvéole nord-est avec l'aide du Génie.

Le 25 mai, le général Stéhlin, chef d'état-major de l'Armée de l'air, baptisa la BAO 132 du nom de «commandant René Pépin».

Le 30 mai, la 13<sup>ème</sup> escadre connut son deuxième deuil. Lors du départ pour une mission de nuit, le lieutenant E. ne parvint pas à décoller. Son avion traversa la barrière d'arrêt et prit feu en dehors de la piste. La verrière resta bloquée sous le choc. Soudain, le pilote fut éjecté à travers la verrière sans que la cause soit connue.

Le 10 août, débutèrent les travaux du dépôt d'acide nitrique destiné à alimenter les fusées d'appoint du Mirage III C.

Le 11 octobre, le commandement de la B.A.O 132 fut confié au lieutenant-colonel Auriol, en remplacement du colonel Delachenal appelé à d'autres fonctions.

Le 23 décembre, un Broussard piloté par le capitaine L. fut contraint d'effectuer un atterrissage forcé dans un pré de la vallée de Munster. Les deux occupants s'en sont tirés avec quelques contusions.

**1964 :** La réorganisation des bases aériennes entraîna une nouvelle appellation pour certaines unités. Le groupe des moyens généraux devint «Moyens Généraux», le groupe de maintenance technique 20.013, prend le nom de groupe d'entretien des matériels aériens spécialisés (GERMAS). On parle, également de Moyens opérationnels, de Moyens techniques et de Moyens administratifs. La BAO 132 prend l'appellation de base aérienne 132.

**1965 :** Le 1<sup>er</sup> février, le sergent V. de l'EC 2/13 «Alpes» effectuait une mission d'interception de nuit à deux avions. Par un malheureux concours de circonstances, il se retrouva à court de carburant et s'éjecta au-dessus de la Forêt Noire. La nuit sans lune n'offrant aucun repère, l'infortuné pilote tomba au milieu de la forêt et resta suspendu à un sapin à une dizaine de mètres de hauteur. Il se dégrafa mais se réceptionna sur un tronc d'arbre, se blessant gravement à la colonne vertébrale. Deux heures après, il fut retrouvé par un aveugle accompagné de son chien. Suite à sa blessure, le sergent V. fut déclaré inapte à poursuivre sa carrière de pilote.

Cette année 1965 sera principalement marquée par l'arrivée d'un nouvel avion, le fameux Mirage III E. L'arrivée d'un tel avion entraîna une hausse importante du moral des pilotes en raison de ses performances supérieures et de la diversification des missions à exécuter qu'il autorisait.

L'arrivée du Mirage III E nécessita la construction de deux hangars du type «STBA» afin de permettre aux escadrons 1/13 et 2/13 de protéger les matériels de servitudes.

C'est le 1<sup>er</sup> avril que se posèrent les 15 premiers Mirage III E en provenance de Mont-de-Marsan. La base de Colmar sera la première à être équipée de ce type d'avion.

**1966 :** L'aménagement de la base se poursuit par la réalisation d'une aire SSIS. De plus, des centaines d'arbres et plus spécialement de pins furent plantés au bord des routes qui sillonnent la zone vie.

**1967 :** Au cours du mois de juillet, le CEVSV 338 quitta la base à destination de Saint-Dizier.

Le 30 septembre 1967, la STB «section de transmissions base 81.132» fêta les 100 000 heures de fonctionnement du radar américain AN/MPS 11 installé sur la base depuis juillet 1961. Ce radar possédait déjà un dispositif d'élimination d'échos fixes. Le 15 octobre, marqua le départ du colonel Auriol et la prise de commandement de la base par le colonel Saint-Martin.

*(Suite à paraître dans le numéro 213 de juin 2020)*



## LE PILATUS PC 21 À COGNAC

*Le général (2s) Riondet communique les informations qui suivent sur le nouvel avion école de l'Armée de l'air et nous l'en remercions ; elles complètent bien les premiers éléments recueillis sur ce changement majeur dans la formation de nos pilotes.*

Pour mémoire, l'Armée de l'air a cherché un avion école pour remplacer les Alphajet de Tours ainsi que les Epsilon de Cognac. En 2015, la DGA a publié un appel d'offres pour un avion école polyvalent de nouvelle génération répondant au besoin de formation modernisée et d'entraînement différencié des équipages de chasse (FOMEDEC). Ce programme visait à remplacer la formation basique des équipages des avions de chasse (pilotes et navigateurs officiers systèmes d'armes) tout en permettant aux pilotes de renfort des unités opérationnelles d'avoir une activité aérienne en complément de leur activité sur avion d'arme.

Le programme portait sur l'acquisition d'une flotte d'avions, de moyens de simulation au sol et d'infrastructures associées avec une prestation de soutien. Il s'agissait de former une cinquantaine de personnels navigants par an et d'entraîner également des pilotes de chasse expérimentés. Le contrat signé le 30 décembre 2016 par l'Armée de l'air comprenait la location de 17 PC-21 via la société Babcock Mission Critical Services France ainsi que du matériel connexe de formation, sachant que l'avionneur suisse Pilatus assurerait la logistique.

Les premiers appareils, mis en service à partir d'août 2018, permettent de fusionner les phases de formation du TB-30 Epsilon avec l'Alphajet. Le PC 21 donne entière satisfaction aux utilisateurs et le général Philippe Lavigne (CEMAA) souhaite mettre en place le projet MENTOR qui vise à supprimer définitivement la transition opérationnelle des jeunes pilotes qui se fait actuellement sur Alphajet à Cazaux. Cela suppose la mise en œuvre d'environ 8 PC-21 supplémentaires (soit une augmentation activité annuelle de 5 000 heures de vol) et l'acquisition d'un autre simulateur pour la formation des pilotes de chasse qui suivront la phase de transition opérationnelle à Cognac. Le PC-21 pourra, grâce à un système de simulation interne, être mis en configuration Rafale.

**Performances du PC 21**

- Masse au décollage 3 100 kg (carburant interne 544 kg)
- Altitude maximale d'exploitation 25 000 pieds
- Vitesse maximale d'exploitation 370 nœuds (Vi décrochage conf. atterrissage 81 Kts)
- Facteurs de charge (+ 8,0 G ; - 4,0 G)
- Distance maximale franchissable 1300 km (vol en croisière env. 2h20)



Ligne de PC 21 à Cognac (photo armée de l'air)

## CIRCULAIRE SUR L'AVANCEMENT EN 2019 (C. 14 MAI 2019) —EXTRAITS—

## ANNEXE I

### CONDITIONS MINIMALES DE PROPOSITION -

#### TABLEAU 2019

#### 1. OFFICIERS DE RÉSERVE

##### 1.1. Pour le grade de colonel de réserve

CORPS	LIEUTENANT-COLONEL AU PLUS TARD LE : (ANCIENNETÉ DE GRADE RÉELLE AU 31 DÉCEMBRE 2019)	ÂGE	POINTS D'ACTIVITÉS EXIGÉS AU 31 MAI 2018	
			CAS GÉNÉRAL	UNITÉS PARTICULIÈRES
Air	1 <sup>er</sup> décembre 2015 (04A 01M)	Né à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 1959	600	500
Mécaniciens	1 <sup>er</sup> septembre 2014 (05A 04M)	Né à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 1956		
Bases	1 <sup>er</sup> novembre 2014 (05A 02M)			

##### 1.2. Pour le grade de lieutenant-colonel de réserve

CORPS	COMMANDANT AU PLUS TARD LE : (ANCIENNETÉ DE GRADE RÉELLE AU 31 DÉCEMBRE 2019)	ÂGE	POINTS D'ACTIVITÉS EXIGÉS AU 31 MAI 2018	
			CAS GÉNÉRAL	UNITÉS PARTICULIÈRES
Air	1 <sup>er</sup> septembre 2015 (04A 04M)	Né à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 1963	600	500
Mécaniciens	1 <sup>er</sup> décembre 2015 (04A 01M)	Né à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 1956		
Bases				

##### 1.3. Pour le grade de commandant de réserve

CORPS	CAPITAINE AU PLUS TARD LE : (ANCIENNETÉ DE GRADE RÉELLE AU 31 DÉCEMBRE 2019)	ÂGE	POINTS D'ACTIVITÉS EXIGÉS AU 31 MAI 2018	
			CAS GÉNÉRAL	UNITÉS PARTICULIÈRES
Air	1 <sup>er</sup> août 2014 (05A 05M)	Né à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 1963	600	500
Mécaniciens		Né à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 1956		
Bases				

##### 1.4. Pour le grade de capitaine de réserve

CORPS	LIEUTENANT AU PLUS TARD LE : (ANCIENNETÉ DE GRADE RÉELLE AU 31 DÉCEMBRE 2019)	ÂGE	POINTS D'ACTIVITÉS EXIGÉS AU 31 MAI 2018	
			CAS GÉNÉRAL	UNITÉS PARTICULIÈRES
Air	1 <sup>er</sup> décembre 2016 (03A 01M)	Né à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 1963	400	300
Mécaniciens	1 <sup>er</sup> décembre 2015 (04A 01M)	Né à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 1956		
Bases				

##### 1.5. Pour le grade de lieutenant de réserve

CORPS	SOUS-LIEUTENANT AU PLUS TARD LE : (ANCIENNETÉ DE GRADE RÉELLE AU 31 DÉCEMBRE 2019)	ÂGE	POINTS D'ACTIVITÉS EXIGÉS AU 31 MAI 2018	
			CAS GÉNÉRAL	UNITÉS PARTICULIÈRES
Air	1 <sup>er</sup> décembre 2018 (01A 01M)	Né à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 1963	200	100
Mécaniciens		Né à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 1956		
Bases				

## ANNEXE III

### ÉLÉMENTS D'APPRECIATION ET RÈGLES À RESPECTER

Les principaux critères étudiés dans le cadre de l'avancement sont les suivants :

- le temps de grade réel ;
- les activités ;
- les notations ;
- les qualifications acquises au titre de l'active ou de la réserve.

Afin de faciliter les travaux d'avancement et d'assurer la cohérence des travaux d'avancement (fiabilisation des informations et homogénéité du fusionnement de l'ensemble des commandements gestionnaires), il est demandé de respecter les règles détaillées qui suivent.

#### 1. TEMPS DE GRADE RÉEL

Cette donnée n'est pas renseignée sur les ETAFUS ; il convient de l'inscrire en mentionnant uniquement les chiffres (les années, mois, jours seront inscrits automatiquement).

Le calcul du temps de grade s'effectue de la manière suivante :

- le temps de grade acquis dans l'active (déduction faite des interruptions de services) de la date de nomination à la date de radiation des cadres ;
- le temps de grade acquis dans la réserve avec ou sans ESR jusqu'au 3 décembre 2000 ;
- le temps de grade acquis dans la réserve sous ESR uniquement, à compter du 4 décembre 2000 (avec exclusion des interruptions de contrat).

Pour faciliter les calculs de temps de grade, un logiciel de calcul a été mis en ligne sur le site de la DRH-AA : « carrières et métiers – chancellerie – personnel de réserve – textes de référence – calcul de temps de grade ».

## 2. UNITÉ D'AFFECTATION

Les unités particulières sont enregistrées en rouge afin d'attirer l'attention sur la valeur moindre des activités mentionnées.

Cela concerne les bureaux généraux d'alerte (BGA), les sections aériennes de réserve de l'armée de l'air (SARAA) et les unités relevant de la chaîne d'organisation territoriale interarmées de défense (OTIAD).

## 3. POINTS D'ACTIVITÉS

Le total des points d'activités des cinq années arrêté au 31/05/2018 est automatiquement calculé.

## 4. NOTATIONS

Les cinq dernières années de notation (active et réserve) sont particulièrement prises en compte pour les travaux d'avancement. A compter du travail 2019, et contrairement aux années précédentes, la notation de l'année du tableau est prise en compte dans l'étude des personnels proposables. La notation 2019 doit être impérativement injectée dans le SIRH pour le 1<sup>er</sup> septembre 2019 afin de ne pas pénaliser les réservistes proposables.

En l'absence de notation alors que les conditions étaient remplies, le notateur en poste doit impérativement régulariser l'absence de notation afin d'éviter un vice de forme.

Pour rappel, tout réserviste n'ayant pas souscrit d'ESR pendant la période de notation, doit faire l'objet d'une notation «non apprécié» (NA). Tout réserviste ayant effectué moins de 10 jours d'activités pendant la période de notation, doit faire l'objet d'une «notation conservée» (NC).

## 5. QUALIFICATIONS MILITAIRES

Les qualifications militaires (active et réserve) détenues au 31/12/2018 sont prises en compte pour les travaux d'avancement 2019. Elles doivent être impérativement injectées dans le SIRH.

En conséquence, l'absence de qualification ou d'inscription de la qualification dans le système d'informations des ressources humaines (SIRH) à cette date est de nature à pénaliser le réserviste proposable dans le cadre de ces travaux.

### 5.1 Pour le personnel officier

Le niveau de diplômes pouvant être détenu par le réserviste officier est renseigné parmi la liste ci-dessous :

- enseignement militaire supérieur du 2<sup>ème</sup> degré ;
- brevet d'études militaires supérieures (BEMS) ;
- brevet technique (BT) ;
- brevet technique interarmées de réserve (BTIAR) ;

- brevet technique des officiers de réserve (BTOR) ;
- brevet de qualification militaire supérieure (BQMS). - enseignement militaire supérieur du 1<sup>er</sup> degré ;
- diplôme d'études militaires (DEM) ou diplôme d'aptitude aux emplois d'officiers supérieur (DAEOS) ;
- certificat de qualification des officiers de réserve (CQOR). Pour mémoire, les lieutenants et les majors issus de l'active, les adjudants titulaires de la pré-sélection rang ou de l'épreuve d'évaluation écrite, les polytechniciens et élèves officiers de réserve (EOR) recrutés avant 2003, sont exemptés du CQOR.

## ANNEXE IV

### DÉTERMINATION DES MENTIONS PRÉFÉRENTIELLES

L'aptitude immédiate ou à terme du réserviste à occuper des fonctions de responsabilités supérieures reste le critère conditionnant l'apposition de la mention préférentielle.

Afin de conforter la mention préférentielle à apposer sur les ETAFUS en cohérence avec l'aptitude de chaque proposable, plusieurs critères complémentaires sont également à privilégier et définis ci-après :

### 1. CRITÈRES FAVORISANT L'ATTRIBUTION DE LA MENTION «À INSCRIRE EN PRIORITÉ» POUR LES OFFICIERS

POUR LE GRADE DE	SDIPLÔMES À DÉTENIR	POINTS D'ACTIVITÉS EXIGÉS AU 31 MAI 2018
Colonel	Brevet de l'enseignement militaire supérieur du 2 <sup>ème</sup> degré ou brevet technique des officiers de réserve (BTOR)	4 notations au minimum ≥ A (excellent)
Lieutenant-colonel	Diplôme d'aptitude aux emplois d'officiers de réserve supérieur (DAEOS) ou équivalent	2 notations au minimum ≥ A (excellent)
Commandant	Diplôme d'aptitude aux emplois d'officiers de réserve supérieur (DAEOS) ou équivalent	3 notations au minimum ≥ TB (très bon)
Capitaine	Aucune qualification exigée pour les lieutenants issus de l'active, des majors d'active, de polytechnique, des élèves officiers de réserve recrutés avant 2003	2 notations au minimum ≥ TB (très bon)
	Certificat de qualification des officiers de réserve (CQOR) exigé pour les lieutenants issus du civil, du contingent ou les élèves officiers de réserve recrutés à compter de 2003	
Lieutenant	Aucune qualification exigée	1 notation au minimum ≥ TB (très bon)

## LES ESCADRILLES AIR JEUNESSE

*Les escadrilles air jeunesse, une mission pour la réserve ?*

Le chef d'état-major de l'Armée de l'air, le général Lavigne, a décidé d'agrandir la famille des aviateurs, en créant un dispositif nouveau, propre à l'Armée de l'air et ciblant la jeunesse de France, dénommé les escadrilles air jeunesse.

De 12 à 25 ans, les jeunes pourront suivre un parcours attractif et dynamique, dans un esprit «scoutisme» appliqué au domaine aéronautique. Le programme des activités et des acquisitions de savoirs dispensés durant ce parcours devra, donc, susciter un intérêt pratique pour l'aviation, mais aussi et surtout, donner aux jeunes une culture de la discipline militaire et de ses valeurs afin qu'ils acquièrent le sens des responsabilités, du leadership, de la persévérance et de la solidarité. En fin de compte, durant ces années où les jeunes et l'armée de l'air feront un bout de route commune, il devrait se développer une histoire commune entre ces jeunes et l'Armée de l'air en lien avec son histoire, ses valeurs et ses traditions.

Le parcours des jeunes n'est pas définitivement figé, il s'appuie sur les dispositifs existants. Ainsi, ces jeunes ayant atteint leur 14<sup>ème</sup> année pourraient être assimilés aux cadets de la défense, avant d'être formés, l'année suivante, au brevet d'initiation aéronautique (BIA). A 16 ans, suivant le plan air jeunesse, ils pourraient intégrer une PMI-PDN, suivie d'une FMIR-SMART CHALLENGE, qui les conduiraient, dès lors qu'ils auraient atteint 18 ans, à pouvoir choisir un engagement dans la réserve opérationnelle ou citoyenne, dans un VASP ou encore dans l'active. Il ne faut pas oublier non plus l'incidence du service national universel, à partir de 15 ans.

Mais la conception des EAJ n'est pas figée d'emblée, elle s'appuie sur une démarche de pensée collective, dans laquelle une large place sera accordée à l'innovation pour rendre ce dispositif attractif et donner lieu, ainsi, à une réelle reconnaissance de l'engagement. Il s'appuiera sur l'initiative locale dans le respect d'un cahier des charges commun pour pouvoir labelliser les actions engagées dans le cadre des EAJ comme éléments du SNU.

Cette insertion est un prérequis du projet d'EAJ. L'idée de plus est que le système s'alimente de lui-même : les jeunes issus des EAJ, après 18 ans, pourront être les animateurs des jeunes entrant dans ce système, en même temps que des volontaires d'autres origines, des jeunes réservistes par exemple, issus ou non des **associations de réservistes** qui sont, cependant, fortement incitées à s'impliquer dans les zones sans base aérienne qui, ailleurs, sont les acteurs de première ligne.

Pour accroître les chances d'élaborer un projet attractif, un groupe d'études

ADER a été constitué et chargé officiellement de ce projet en vue de conduire les chantiers structurels : ressources humaines, finances, juridique, soutien etc. et proposer à terme des solutions novatrices complémentaires.

Dès 2019, plusieurs centres PAJ chargés de lancer l'expérimentation escadrilles air jeunesse ont fonctionné. Parmi ceux-ci, il y avait la base aérienne d'Evreux, celle de Mont de Marsan, celle de Metz et quelques autres dans le midi et ailleurs, mais aussi, Dijon, Toulouse, les Hauts de France.

Donc, Toulouse : en l'absence de base aérienne, c'est le CIIRAA, avec sa section réserve air (SRA) qui a pris en charge l'expérimentation. Les pré-inscriptions ont été ouvertes bien avant la période de mise en œuvre effective de l'EAJ et des inscriptions spontanées en nombre significatif ont été constatées. *«La formation donnée dans le cadre des EAJ a, comme fil rouge, le BIA. Elle vise à apporter des connaissances sur les traditions de l'Armée de l'air, à la découverte aéronautique, au sport et à la cohésion, mais aussi au leadership. Un samedi par mois et un jour en semaine pendant les vacances scolaires, les jeunes participeront à des activités culturelles, des visites : BA 118, Aéroscopia, Safire... Ils pourront participer à des cérémonies militaires et apporter leur contribution lors des meetings aériens et rallyes citoyens.*

*C'est un parcours fidélisant et attractif sur 2 ou 3 ans qui, sans être engagés, les conduira à devenir de véritables ambassadeurs de l'Armée de l'air auprès de leur entourage. En tenue, ces jeunes recevront un insigne qui représente l'engagement de l'Armée de l'air et des aviateurs à transmettre à ces jeunes leur passion, leur savoir-faire, leur savoir-être mais également des valeurs d'exemplarité, de sens du service, de confiance et d'ouverture.»* Associations, motivez-vous : au terme du parcours, ce sont de futurs membres qui émergent !



Les jeunes de l'EAJ Toulouse

**BIOGRAPHIE DE MARIE MARVINGT «LA FIANCÉE DU DANGER»  
(1875- 1963)**

*Marie Félicie Élisabeth Marvingt naît le 20 février 1875 à Aurillac dans le Cantal et décède le 14 décembre 1963 à Laxou, banlieue de Nancy, en Meurthe-et-Moselle. Marie Marvingt est considérée comme une sportive accomplie, une des meilleures alpinistes du début du XX<sup>ème</sup> siècle, une pionnière de l'aviation en France, l'inventrice du concept d'ambulance aéronautique ; elle fut infirmière, journaliste et conférencière, et enfin combattante de la Première Guerre mondiale. Elle est titulaire de 34 décorations, dont la Légion d'honneur en tant qu'officier et la Croix de guerre 1914-1918 avec palmes. Elle est ainsi la femme la plus décorée de France. Elle est inhumée au cimetière de Préville de Nancy.*

**S**es parents, messins, fuient l'armée prussienne en 1870 pour se réfugier en Auvergne, où elle naît cinq ans plus tard. Elle est l'unique fille d'une famille de cinq enfants, les quatre garçons, trois aînés et un cadet, décéderont tous plus ou moins prématurément. Son père, employé des Postes, est un sportif passionné qui décide d'initier sa fille, de constitution robuste, dès le plus jeune âge. Elle commence ainsi par la natation et dès l'âge de quatre ans elle nage dans la rivière la Jordanne plusieurs kilomètres par jour. En 1880 sa famille retourne à Metz dans l'Empire allemand. Elle continue de s'initier avec son père, puis seule, à différentes disciplines sportives : escalade, patinage artistique et de vitesse, ski, gymnastique, arts du cirque, pratique de la bicyclette, équitation, escrime, tir... enfin les sports aériens de l'époque.



Marie Marvingt, course à Chamonix.  
(Ici avec M. Echeman)

Scolarisée dans l'Empire allemand, elle apprend alors la langue de Goethe qu'elle maîtrisera parfaitement, mais continue parallèlement et secrètement l'étude du français. À la mort de sa mère en 1889, sa famille retourne en France, à Nancy. En 1899, elle obtient le «certificat de capacité» pour la conduite des automobiles ; elle est une des premières femmes à l'obtenir. Cela lui ouvrira la voie vers un nouveau sport : la course automobile, en particulier dans le Sahara. Femme sportive, elle continue néanmoins des études dans différents domaines : elle obtient une licence de lettres, étudie le droit, les langues (elle parle quatre langues, ainsi que l'espéranto), la médecine, elle obtient son diplôme d'infirmière de la croix rouge. Il lui arrive même de publier des poèmes.

Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, Marie Marvingt s'illustre dans de nombreuses disciplines sportives. En cyclisme, elle participe dès 1904 à la course Nancy-Bordeaux, puis Nancy-Milan en 1905 et Nancy-Toulouse en 1906. Pour être plus performante, elle adopte la jupe culotte. En 1908, elle veut s'inscrire au Tour de France, mais refus des organisateurs, car la course est exclusivement masculine. Il est admis qu'elle aurait participé à l'épreuve, en prenant le départ quelques minutes après la course officielle. Elle aurait ainsi terminé la Grande Boucle à la suite des trente-six rescapés masculins.

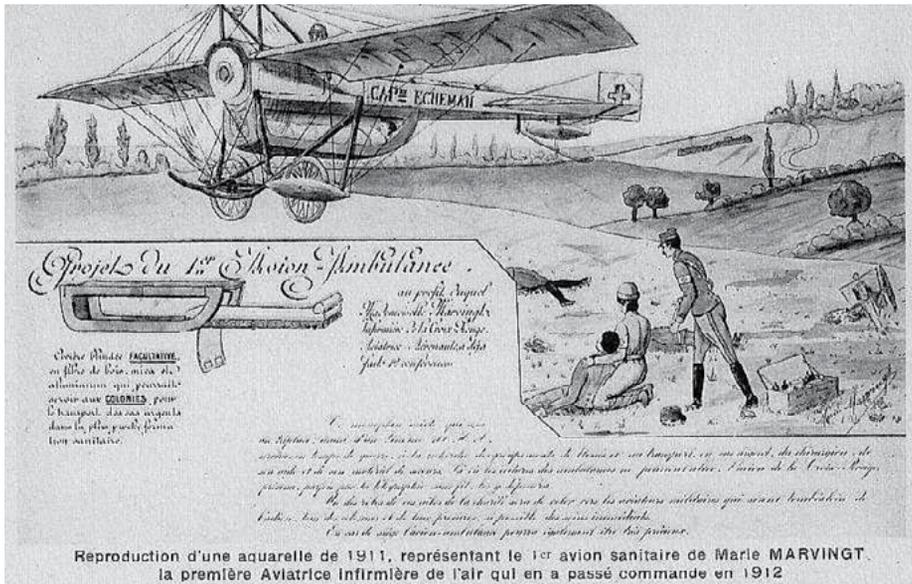
Nageuse confirmée depuis sa tendre enfance, elle est la première Française à terminer, en 1906, la traversée de Paris à la nage, soit environ 12 kilomètres en se classant quinzième au classement général, hommes et femmes confondus et troi-



Marie Marvingt, dans les tranchées, en tenue de poilu

sième féminine. En 1907 elle remporte la traversée de Toulouse en distançant de plusieurs minutes ses poursuivantes.

Enfin, dès 1905, elle s'illustre particulièrement dans les sports de montagne, l'alpinisme en premier lieu, ce qui lui vaudra son surnom de «fiancée du danger». Elle est la première femme à réussir la traversée Charmoz-Grépon, une classique de l'alpinisme rocheux, réalisée pour la première fois par un homme en 1904. En 1911, le magazine Fémina la déclare «pionnière de l'alpinisme français». Marie Marvingt ajoutera à son palmarès certains des sommets les plus réputés des Alpes : la Dent du Géant, la Dent du Requin, le Mont Rose, la Jungfrau, les Aiguilles Rouges, le Wetterhorn et l'aiguille du Moine. Son talent ne s'arrête pas là, puisque de 1908 à 1910 elle remporte vingt médailles d'or à Chamonix en ski, en patinage artistique et patinage de vitesse, au concours de saut ou encore



Projet avion sanitaire

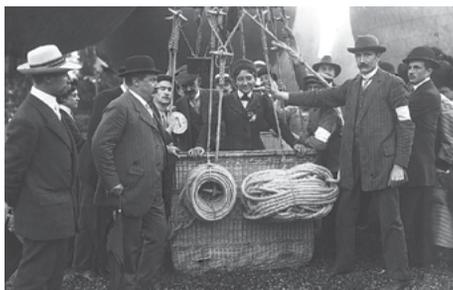
en gymkhana sur glace. Enfin en janvier 1910, à Chamonix, elle remporte la première compétition féminine de bobsleigh au cours de la Coupe Léon Auscherp.

En 1907, elle est récompensée par le prix d'honneur de tir au fusil de guerre à 300 mètres et de tir à la carabine Flobert aux concours organisés par le ministère de la Guerre. Sa grande polyvalence sportive, ses résultats sportifs exceptionnels dans de multiples disciplines lui valent de recevoir en 1910, fait unique dans l'histoire du sport français, la grande médaille d'or de l'académie des sports ; aucun autre sportif français homme ou femme ne fut ainsi récompensé.

Marie Marvingt connaît également la consécration dans le monde de l'aérostation et de l'aviation. Elle effectue un premier vol accompagné en ballon libre en 1901, année où elle obtient également son brevet de pilote de ballon libre, brevet numéro 145. Elle vole seule en juillet

1907, et en 1910, elle obtient le premier prix du concours de distance organisé par l'aéroclub de l'Est entre Nancy et Neufchâteau en Belgique. En octobre 1909, elle est la première femme à traverser la mer du Nord et la Manche dans le sens continent – îles britanniques, soit environ 720 kilomètres en 14 heures.

En décembre de la même année, elle commence son apprentissage sur les premiers avions. Elle sera l'élève d'Hubert Lantham, en particulier sur avion Antoinette. En septembre 1910 elle vole seule sur ce type d'avion, elle obtient son brevet de pilote d'avion, brevet numéro 281 de l'Aéro-club de France, le 8 novembre 1910. Elle est ainsi la troisième femme au monde à obtenir son brevet de pilote d'avion ; elle est la seule à posséder ce brevet sur avion monoplan Antoinette. C'est le début d'une longue série de défis et de records tant en ballon qu'en avion.



Marie Marvingt, grand prix de l'aéroclub 1910



Marie Marvingt, aviatrice

Elle établit le premier record de la Coupe Femina en novembre 1910, record qu'elle reprend et améliore en 1911 et 1912. Lors de cette dernière année elle réussit 717 vols sans aucune casse en huit mois, ce qui est un exploit et un record pour cette époque des pionniers. En décembre 1913, elle est victime d'un accident grave mais sans fracture, qui lui vaut un mois de convalescence. Elle détiendra également le record de 900 vols consécutifs sans accident, exploit pour l'époque. Elle redevient une nouvelle fois «la fiancée du danger». Des années plus tard, elle obtiendra son brevet de pilote d'hélicoptère, devenant ainsi la seule femme de l'histoire à détenir quatre brevets d'aéronefs : ballon, avion, planeur et hélicoptère.

La Première Guerre mondiale stoppe ses activités de pilote sportive, mais pas ses exploits. Dès 1910 une idée d'avion-ambulance, d'abord proposée à la Société de Production des Aéroplanes Deperdussin (SPAD), puis à la Direction de l'Aéronautique Militaire, qui approuve son projet, mais celui-ci ne put aboutir avant le déclenchement de la Grande Guerre. Dès le déclenchement des hostilités, Marie Marvingt demande à s'engager dans l'aéronautique militaire, mais les autorités militaires tardent à répondre, fort embarrassées par cette demande. Impatiente, elle remplace à l'improviste un pilote blessé, et part bombarder par deux fois le terrain d'aviation de Metz. Elle obtient alors la Croix de guerre 1914-1918 avec palmes, mais l'Armée lui notifie son refus officiel de servir dans une unité combattante. En revanche elle est autorisée à servir comme infirmière-major à Nancy. En 1917, en prenant une fausse identité masculine, elle passe 47 jours au front dans les tranchées avant de se faire démasquer. Elle doit quitter le front, mais elle est personnellement autorisée par le maréchal Foch à rejoindre le 3<sup>ème</sup> régiment des chasseurs alpins en tant qu'infirmière et correspondante de guerre sur le front italien. Elle y évacue alors régulièrement les blessés à skis.

Avant la Grande Guerre, elle avait commencé une carrière de conférencière pour soutenir

son projet d'avion-ambulance, elle reprend donc son idée, poursuit une carrière de journaliste et de conférencière. À 45 ans, en avril 1920, elle établit un record de marche à pied en parcourant 57 kilomètres dans les Alpes-Maritimes. Parallèlement, elle est nommée officier de santé des armées au Maroc. Elle s'investit dans la promotion de l'aéronautique française sur le continent africain, dans le développement de l'aviation sanitaire, principalement en Afrique, mais aussi en Grèce. Elle donne de nombreuses conférences sur l'aviation et l'aviation sanitaire tant sur le continent africain qu'en Europe. En 1929, elle fonde la Société des amis de l'aviation sanitaire. Pour mettre en lumière son projet, Marie Marvingt crée, en 1931, le challenge «Capitaine Echeman» en mémoire du capitaine Paul Echeman, mort le 14 mai 1912 lors d'un atterrissage manqué. Ce challenge récompense la meilleure transformation d'un avion en avion sanitaire. En 1934, elle part au Maroc en mission d'études et de propagande aéronautique. Elle y réalise alors deux films, «Les Ailes qui sauvent» et «Sauvés par la colombe» qui glorifient l'aéronautique française dans sa mission humanitaire et sanitaire. Elle crée sur place une formation aux services sanitaires aériens. Ses différentes actions au Maroc, lui permettent de recevoir la Médaille de la Paix du Maroc. En 1935, elle est faite chevalier de la Légion d'honneur. Elle rapporte plus de 500 clichés photographiques de son séjour au Maroc. Elle est la première femme européenne à entrer dans la localité de Tindouf. Elle invente un ski métallique lui permettant de se déplacer plus facilement sur les dunes du désert saharien. Son invention passe relativement inaperçue jusqu'à ce que les armées françaises s'en inspirent pour faire atterrir les avions sur la neige. En tant que journaliste, elle publie un article dans le journal L'Intransigeant, lors de la disparition de son amie l'aviatrice américaine Amélia Earhart.

Au début de la Seconde Guerre mondiale, bien qu'agée de plus de 60 ans, Marie Marvingt continue de servir la France et l'aéronautique : elle est infirmière de l'air. Elle met au point une suture chirurgicale qui permet de limiter les infections en zone de combats. En Dordogne, elle ouvre

un centre de convalescence pour les aviateurs blessés nommé «Le repos des ailes». Il semble qu'elle prenne part à la résistance locale, mais sa notoriété fait qu'elle est particulièrement surveillée par les Allemands après l'invasion de la zone libre.

Après le second conflit mondial, à plus de 70 ans,

Marie Marvingt mène une vie difficile et connaît la pauvreté ; l'administration militaire ne lui verse aucune pension. Elle vit de sa maigre retraite de journaliste et officie encore un peu en tant qu'infirmière. Cela ne l'empêche pas d'être toujours capable d'exploits. Ainsi le 20 février 1955 pour son 80<sup>ème</sup> anniversaire, l'US Air Force lui offre un vol en avion de chasse supersonique (Mac Donnell F101 voodoo) au départ de la base de Toul Rosières. Elle bénéficie en effet aux États-Unis d'un immense prestige. En 1959, à 84 ans (!) elle obtient son brevet de pilote d'hélicoptère, et un an plus tard elle pilotera le premier hélicoptère à réaction (français) du monde, le SNCASO SO.1221 Djinn. En 1961, elle réalise le trajet Nancy-Paris à bicyclette, en pédalant en moyenne dix heures par jour ; elle effectue le retour en hélicoptère Djinn. N'ayant pas assez d'argent pour subvenir à ses besoins et n'ayant pas de famille, elle finira ses jours dans un hospice de Laxou, banlieue de Nancy, dans une indifférence générale. Elle prend son dernier envol le 14 décembre 1963. En France, seul Le Monde lui consacre une rubrique nécrologique, alors que deux journaux aux États-Unis, The New York Times et The Chicago Tribune font de même ; outre-Atlantique, elle est considérée comme «la femme la plus extraordinaire depuis Jeanne d'Arc».

Malgré l'oubli dans lequel Marie Marvingt est tombée, son nom est porté par plusieurs établissements publics en Lorraine, en Auvergne et dans d'autres régions françaises : des écoles, un collège, un lycée, des gymnases ou piscines, une salle de réunion à la préfecture régionale d'Auvergne-Rhône-Alpes à Lyon, un aéroclub.



Marie Marvingt, dans la course du Lioran

DR

Dans plusieurs villes de France, des rues portent son nom. En 2004, La Poste émet un timbre à son effigie. Deux plaques lui rendent hommage, l'une à Nancy en Meurthe-et-Moselle, l'autre à Sainte-Alvère en Dordogne.

Dans une interview posthume publiée le 26 août 2009, Marie Marvingt avouait :

**«Je suis morte dans la misère. On m'a oubliée durant 20 ans. Je n'ai pas d'enfants, alors que je les adorais. Eux, ils sont l'avenir... J'aimerais que des écoles portent mon nom et qu'on y explique ma devise»**  
**«Je décide de faire mieux, encore et toujours ; savoir vouloir, c'est pouvoir».**

Secteur ANORAA 230 - Oise

#### Liste, non exhaustive, des principales décorations, médailles et distinctions de Marie Marvingt :

- Officier de la Légion d'honneur (7 décembre 1949) ;
- Croix de guerre 1914-1918 avec palmes en 1915 ;
- Chevalier des Palmes académiques ;
- Chevalier dans l'Ordre de la Santé publique (5 novembre 1937) ;
- Médaille de l'Aéronautique ;
- Médaille de la Reconnaissance française ;
- Médaille d'argent du Service de santé de l'air (1957) ;
- Médaille d'Or de l'Éducation physique (1957) ;
- Médaille de la Paix du Maroc (1934) (médaille espagnole) ;
- Grande Médaille d'or de l'académie des sports (1910) ;
- Médaille de la ville de Nancy (1950) ;
- Palmes de Premier Tireur (1907) ;
- Récipiendaire du prix Deutsch de la Meurthe (29 mars 1954).

# DEVOIR DE MÉMOIRE

## ARC DE TRIOMPHE



Toute la nation rassemblée



La Flamme sacrée : Hommage aux morts de toutes les guerres

## HOMMAGE AUX HÉROS DE L'AVIATION



Hommage aux précurseurs : les frères Gasnier

## HOMMAGE AU CAPITAINE GUYNEMER BREUIL-LE-SEC - D.LECAT



Population, militaires et réservistes réunis pour l'hommage au héros



## SECTEUR 150 : UN MÉMORIAL ÉLEVÉ POUR LE 75<sup>ÈME</sup> ANNIVERSAIRE DE LA CHUTE DU «LANCASTER» L7576, QUADRIMOTEUR DE LA ROYAL AIR FORCE, EN MISSION DE BOMBARDEMENT SUR STUTTGART. IL ÉTAIT ABATTU AVEC SEPT AVIATEURS À BORD, LE 29 JUILLET 1944, SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE PETITMONT

*Ancien pilote d'hélicoptères de combat, ancien combattant, respectueux de ces valeureux aviateurs oubliés, Alain Founé s'est fixé comme but l'organisation pour le 75<sup>ème</sup> anniversaire du crash d'une cérémonie d'inauguration d'un monument à leur mémoire.*

### Les familles

Robert Peck, ancien ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Canada, et Jonathan Peck, PDG de PECK TECH Mining Technology Solutions - Montréal (Québec), tous deux rencontrés dès juillet 2017, ont tout de suite adhéré à cette idée et proposé le financement du mémorial, Jon Peck venant par la suite 2 fois sur le site. Sollicité, le LCL Jean-Jacques Lignier, délégué au patrimoine aéronautique de la base aérienne 133 de Nancy-Ochey, et vice-président de secteur ANORAA, qui a pour activité de promouvoir l'histoire et la culture aéronautique régionale à l'intention du public civil et militaire, ayant les mêmes motivations, s'est aussitôt engagé à apporter les soutiens officiels de l'Armée de l'air, matériel et humain de sa délégation. Il apportait l'accord des bénévoles, historiens et passionnés, de la délégation.

C'est donc sous l'égide de la délégation au patrimoine de l'Armée de l'air de Nancy renforcé des membres du secteur 150 de l'ANORAA que se tiendront, à La Maison de la Forêt, expositions et conférences retraçant la dernière mission de l'équipage anglo-canadien.

La cérémonie militaire, présidée par le Colonel Yann Bourion, commandant de la BA 133 de Nancy-Ochey, verra la participation d'un piquet d'honneur et le survol d'une patrouille de chasseurs-bombardiers Mirage 2000D de la 3<sup>ème</sup> escadre de chasse en hommage de l'Armée de l'air aux frères d'armes disparus le 29 juillet 1944. Cette cérémonie a aussi les soutiens humains et matériels du groupement des sociétés militaires et patriotiques du Lunévillois présidé par le commandant Stef, et des sociétés patriotiques locales.

Au cours de la cérémonie, le Lancaster Mémorial a été dévoilé en présence des élus, de représentants de l'ambassade de Grande-Bretagne, de la «Royal Air Forces



Le colonel Bourion dépose la gerbe du CEMAA

Association», de l'Armée de l'air, et des familles canadienne, anglaise, américaine (Californie) et irlandaise de l'équipage.

Le mémorial ne pouvant être érigé sur les lieux du crash (lieu-dit «Le Noir-Trou»), domaine privé isolé et d'accès difficile, le choix du lieu-dit «La Fourchue-Eau» a été retenu. Son accès facile par la route forestière enrichissant l'offre «tourisme de la mémoire» de «La Maison de la Forêt» distante de seulement 2 km.

Les noms des membres de l'équipage figureront à jamais sur le «Lancaster Memorial» élevé au lieu-dit «La Fourchue-Eau»: Flight/Officer Harold Sherman Peabody, pilote, 23 ans (Royal Canadian Air Force); Flight/Officer James Harrington Doe, navigateur, 22 ans (Royal Canadian Air Force).

Ces deux aviateurs ont été portés disparus. Leurs noms figurent au Runnymede Air Forces Memorial (Surrey-GB) et au cimetière communal de Petitmont.

Sergeant Arthur Payton, radio/mitrailleur 30 ans (Royal Air

Force Volunteer Reserve), Flight/Sergeant Richard Godfrey Proulx, mitrailleur, 21 ans (Royal Canadian Air Force), Sergeant Percy William Buckley, Mitrailleur, 18 ans, plus jeune aviateur de la R.A.F. abattu en 1944 (Royal Air Force Volunteer Reserve). Ils furent tués dans l'épave et ont été inhumés par les habitants au cimetière de Petitmont (tombe du Commonwealth).

Flight/Officer G.J. Wishart, mécanicien navigant (Royal Air Force) blessé, hospitalisé, puis fait prisonnier de guerre. Libéré à la fin du conflit, il a rejoint l'Angleterre. Flight/Officer R.L. Fiddick, bombardier, 27 ans. (Royal Canadian Air Force) a évacué l'appareil en vol, puis a réussi, à l'aide de la Résistance et des groupes britanniques infiltrés dans la région, du Special Air Service, à rejoindre la Grande-Bretagne. Tous deux sont aujourd'hui décédés.

Cet événement historique local était jusqu'alors demeuré inconnu. Et le serait probablement resté sans Megan Whitworth et Sean Summerfield, deux étudiants de la Bishop's University de Sherbrooke, au Québec (Canada), mandatés par Jonathan et Robert Peck, citoyens canadiens et petits-neveux d'Harold Sherman Peabody, le pilote disparu du bombardier...

**Fernand Blaise avec la collaboration de M. Alain Founé**



La stèle à l'équipage du Lancaster

## SECTEUR 150 : DES MEMBRES DE L'ANORAA ACTUALISENT LEURS CONNAISSANCES AVEC LES AUDITEURS DE L'IHEDN

*Qu'ils soient membres ou sympathisants, les auditeurs de l'IHEDN se sont montrés de sérieux élèves lors du premier séminaire de réactualisation des connaissances de défense, de politique étrangère et d'économie de défense coordonné par Catherine Strasser, présidente de l'IHEDN-Lorraine, élevée récemment au grade de lieutenant-colonel (Air) de la réserve citoyenne.*



le secteur 150 bien représenté

### Le séminaire se divisait en 3 grandes parties :

- 1- «Les grands défis de monde contemporain» sous forme d'une conférence menée par le général Lalanne-Berdouticq en salle des séances de la chambre de commerce et d'industrie de Nancy. Le GAL Lalanne-Berdouticq est issu de la Légion étrangère, professeur de géopolitique et ancien cadre de l'IHEDN...
- 2- Trois ateliers de réflexion sur l'engagement : «l'engagement au sein d'une réserve citoyenne ou opérationnelle», «l'engagement et la citoyenneté», «l'engagement levier de performance en entreprise»,

3- Une conférence par M. Gérard Longuet, ancien ministre de la Défense, sur «la souveraineté numérique de la France».

La soirée se terminait par un repas pris en commun dans une brasserie de la place Stanislas.

Le samedi matin, c'est le préfet, M. Eric Freysselinard, qui recevait les auditeurs de l'IHEDN dans les salons Albert Lebrun de la préfecture de Nancy autour d'une conférence sur «le renseignement, une communauté engagée au service de la défense et de la sécurité nationales» donnée par M. François Chambon, directeur de l'Académie du renseignement.



Fabrique Défense



Les élèves de Sciences PO et les militaires

A l'issue de séries de questions-réponses, les ateliers se sont reconstitués pour restituer le travail de réflexion de la veille mené sur l'engagement.

M. le préfet Freysselinard est intervenu pour diffuser son propos sur «l'engagement citoyen au service de la sécurité», avant la clôture du séminaire par le général Lalanne-Berdouticq et Catherine Strasser.

Les auditeurs n'avaient pourtant pas le projet de se séparer si vite puisque la direction avait concocté un rassemblement, le samedi après-midi, avec des élèves de Science PO Nancy et des représentants de la BA 133 afin de débattre sur «la Fabrique Défense, une ambition européenne pour la jeunesse».

### **Elaboré sous la forme de 2 tables rondes :**

- «Citoyenneté et défense européennes», introduit par un élève franco-allemand soulignant ce que peut représenter la citoyenneté européenne en tant qu'individu binational. Puis M. François Laval, directeur de Sciences PO Nancy, a fait l'état des lieux du projet de la défense européenne, suivi de son homologue de Reims qui s'est exprimé sur le lien Armées Jeunesse à l'échelle européenne. La première table ronde se terminait par une intervention de M. Richard Stock, directeur

général du centre européen Robert Schumann sur la citoyenneté européenne, des valeurs, des savoirs et des pratiques...

- La 2<sup>ème</sup> table ronde, après une introduction par un élève de Sciences PO sur l'état des lieux de l'industrie de défense européenne, était consacrée à une intervention du colonel Yann Bourion, commandant la base aérienne 133, qui a développé une information précise sur la programmation militaire.

Le sénateur Daniel Reiner a terminé ce cycle de conférences par deux interventions, portant l'une sur le sujet de la coopération industrielle européenne réussie, l'autre sur la construction difficile mais nécessaire de la BITDE (base industrielle et technologie de défense européenne).

Les auditeurs se sont séparés avec une idée éclairée du travail qu'il reste à accomplir pour finaliser le difficile rêve d'une armée européenne...

Les adhérents du secteur 150-ANORAA ont apprécié à son juste niveau cette diffusion d'informations qui permet le maintien des connaissances de l'état des forces présentes et... à venir.

**Fernand Blaise**



Le Sénateur REINERT répond aux questions

## SECTEUR 160 : VISITE ET DÉPÔT DE GERBE À PANGE

*Le marquis Jean de Pange, pilote de liaison au sein du grand Normandie-Niemen des FAFL, est décédé le 6 octobre 1999. Après guerre, le château a été confié à une maison d'enfants et a été occupé et animé par Edith et Roland de Pange.*



Le château

Il est possible de visiter les jardins et le château avec la particularité d'être guidé par les propriétaires, les de Pange qui habitent le château de Pange dans le village de Pange, situation on ne peut plus rare de nos jours.

Le vendredi 4 octobre dernier, vingt membres du secteur 160 ont saisi l'opportunité et ont profité d'un accueil privilégié et d'un moment spécial puisque, une anecdote en appelant une autre, la visite a duré plus de deux heures, avec en point



Un auditoire attentif



La cérémonie

d'orgue, l'évocation de la vie du héros du «Neu-Neu» au sein d'une pièce-musée qui lui est consacrée au sein du château. Après une collation généreusement offerte par nos hôtes, la journée s'est conclue par un moment de grande solennité et d'émotion avec le dépôt d'une gerbe sur la tombe du commandant Jean de Pange à l'occasion du vingtième anniversaire de son décès.

Pour mémoire, le château est ouvert à la visite tous les week-ends et jours fériés du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre.

## ANORAA 210 : 75<sup>ÈME</sup> ANNIVERSAIRE DE L'ATERRISSAGE DU GROUPE DE BOMBARDEMENT LORRAINE SUR LE SOL DE FRANCE

*Le 20 octobre 2019 a eu lieu la cérémonie commémorant le 75<sup>ème</sup> anniversaire du posé du Groupe «Lorraine», premier escadron des FAFL à atterrir sur le sol français le 17 octobre 1944 sur l'aérodrome de Vitry-en-Artois.*

Après avoir vécu le moment fort du 18 juin 2019, jour où fut érigé près de la stèle en place un totem retraçant l'histoire du Groupe «Lorraine», ce 20 octobre, bon nombre de membres du secteur 210 ont tenu à rendre un hommage appuyé à ces anciens des FAFL qui faisaient partie des «FEW» auxquels se référait Winston Churchill en disant «jamais dans l'histoire des conflits, autant d'hommes n'ont été redevables envers si peu».

Pour marquer l'hommage à ces héros des FAFL, un survol du site pendant la cérémonie par un J3 et trois DR400, pilotés par des membres du secteur, avait été planifié et organisé. Malheureusement cette opération n'a pu se réaliser pour raison de conditions climatiques défavorables.

A l'issue de la cérémonie à laquelle participait l'adjudant-chef Armand Simon, mécanicien sur Mosquito au «Lorraine» en 1946-1947, venu expressément du Sud-Est de la France pour l'occasion, chaque participant de notre secteur a reçu un badge souvenir du 75<sup>ème</sup> anniversaire de la part du service communication de la commune de Vitry-en-Artois.

Pour marquer cet anniversaire, notre président, le LCL Jean Jablonski offrit à monsieur le maire de Vitry-en-Artois un cadre renfermant la feuille «Chronique du CERPA» relatant l'opération «Smoke Screen» à laquelle participa le Lorraine le jour du débarquement le 06 juin 1944. Ce cadre offert par notre secteur ANORAA figure désormais en bonne place dans la vitrine souvenirs de l'hôtel de ville de Vitry-en-Artois.

**LLC (h) Roger Bourgeois**

## PRÉSENCE DU SECTEUR 210 FLANDRES-ARTOIS AUX REMISES DES DIPLÔMES DU BIA

*Soucieux de promouvoir le BIA et mettre en avant le travail des jeunes ainsi que l'investissement des formateurs dans sa préparation, le secteur 210 «Flandres-Artois» a souhaité féliciter les lauréats et récompenser les plus méritants.*

Le 21 septembre 2019 a eu lieu la cérémonie de remise des diplômes du BIA sur l'aérodrome de Saint-Omer-Longuenesse (LFQN) en présence du premier adjoint de la ville de Saint-Omer et du président de l'aéroclub.

Le secteur Flandres-Artois était représenté par le COL (h) Michel Kreutz (intervenant BIA), le LCL (h) Jean Jablonski (président du secteur) et le CDT (ro) Loïc Le Moine (vice-président de l'aéroclub, responsable du BIA et organisateur de cette cérémonie).

Sur les 16 élèves présentés à l'examen 2019, 15 ont obtenu le diplôme et 6 ont commencé un apprentissage PPL ou LAPL.

Les cours sont donnés soit par des membres du Secteur 210 de l'ANORAA, le COL (h) Kreutz, le CDT (r) Laloux, le CDT (ro) Le Moine ou par des membres de la Coupole d'Helfaut, site de naissance de la conquête spatiale (fusée V2) avec qui le partenariat fonctionne très bien, soit par des membres et instructeurs de l'aéroclub.

«Le BIA sur Saint Omer continue à grandir et n'a atteint ni son altitude ni sa vitesse de croisière...» ajoute le CDT Le Moine.

Des bons de vol offerts par le CIRFA AIR ont été remis aux jeunes diplômés. L'ANORAA a récompensé les 3 premiers lauréats par un

livre sur l'histoire de l'aéronautique et divers autres prix.

Le 09 novembre 2019, M. Philippe Macé, président de l'aéroclub Louis Blériot de Cambrai-Niergnies et Mme Jocelyne Delasauvagère, référente missionnée CIRAS, ont reçu les lauréats du BIA.

L'aéroclub soutient cette formation dispensée par les lycées Paul Duez, Saint-Luc et Fenelon de Cambrai, Camille Desmoulin du Cateau, Eugène-Thomas du Quesnoy et le collègue Pierre-Gilles-de-Gennes de Petite-Forêt. 43 élèves, ainsi que 2 formateurs pour le CAEA, ont été mis à l'honneur en présence des parents, d'élus locaux dont M. Vilain maire de Cambrai, du major (ro) Jean-Pierre Gasnier du CIRFA AIR.

Le secteur Flandres-Artois de l'ANORAA, représenté par son président ainsi que par le COL(h) Michel Kreutz, le LCL(h) Jean-Georges Lebaudy et le LCL(rc) Philippe Macé, félicita les lauréats et remit des cadeaux aux majors de la promotion.

La section ANSORAA de Cambrai était représentée par le major (h) Jean-Marie Leroy.

Le 12 décembre 2019, invités par M. Didier Blottiaux, directeur de l'ensemble scolaire d'enseignement privé «Notre-Dame de la Renaissance» de Somain, le président du sec-

teur 210 et le LCL (h) Roger Bourgeois se sont rendus à la réunion des directeurs d'établissements d'enseignement privé du Douaisis.

A cette occasion, en présence de nombreux élèves accompagnés par leurs parents et professeurs dont M. Karcz, titulaire du CAEA et superviseur pour le BIA ainsi que Mme Kasmierska et M. Kinowski, formateurs, il fut procédé à la remise du diplôme BIA au jeune Ilian Diverchy, seul candidat sur six à avoir réussi les épreuves de l'examen 2019. Notre président et le LCL Bourgeois ont exprimé la fierté de notre secteur à récompenser Ilian pour la qualité de son travail et remercié les professeurs pour leur implication sans faille. Puis vinrent les remises du «Bon de vol» offert par l'armée de l'air, de la revue aéronautique et d'une casquette ANORAA offertes par notre secteur «Flandres-Artois».

Après des remerciements remplis d'émotion, notre «aviateur en herbe» nous informe qu'il allait sous peu se rendre à Salon de Provence où pendant quelques jours, il vivra le quotidien de la Patrouille de France. Rendez-vous fut pris pour l'année prochaine, car, en effet, à ce jour, 18 candidats suivent la formation en vue de l'obtention du BIA en 2020.

## ANORAA-230 : HOMMAGE À MAURICE CHORON, LIEUTENANT DES FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES LIBRES

*Samedi 9 novembre 2019, la commune de Béthisy-Saint-Pierre dans l'Oise rendait un vibrant hommage à l'un de ses enfants, Maurice Choron (1911-1942), aviateur civil et militaire, engagé dans les Forces aériennes françaises libres, pilote de la Royal Air Force et un des premiers Compagnons de la Libération.*

L'hommage rendu à l'initiative de l'Association Nationale des Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air (ANORAA), secteur de l'Oise, avec la forte implication de la municipalité de Béthisy-Saint-Pierre, rassembla plus d'une centaine de personnes. Parmi celles-ci, une quinzaine de descendants directs ou collatéraux de l'aviateur avaient fait le déplacement, parfois de plusieurs centaines de kilomètres. L'Armée de l'air était représentée par un officier supérieur et un major de la base aérienne 110 de Creil, ainsi que des adhérents de l'ANORAA et l'ANSORAA en uniforme. La Gendarmerie nationale et les sapeurs-pompiers représentaient les autres corps en uniforme. Les porte-drapeaux, dont celui de la Grande-Bretagne et des États-Unis d'Amérique, soulignèrent l'élan patriotique de la cérémonie. Les élus, député, sénateur, conseiller régional, conseiller départemental, maires et élus municipaux, le conseil des jeunes, la population du village se réunirent autour de la mémoire de l'enfant du pays. Enfin la fanfare de Béthisy-Saint-Pierre apporta la touche musicale indispensable à toute manifestation patriotique.



Maurice Choron

L'hommage principal fut rendu au monument aux morts, par un dépôt de gerbes et une allocution de M. le maire de Béthisy-Saint-Pierre suivie de la lecture d'un texte de Maurice Choron et de sa dernière citation par des représentants du conseil des jeunes. Puis le cortège remonta la rue Maurice Choron, jusqu'à la maison natale de l'aviateur, où une plaque fut dévoilée avec beaucoup d'émotion par la famille, en particulier la fille aînée de l'aviateur bientôt âgée de 90 ans. L'hommage se termina à la salle Dransart mise à disposition par la mairie, par 2 expositions aéronautiques dont une consacrée exclusivement

à Maurice Choron. Des effets personnels ayant appartenu à l'aviateur, comme sa veste de lieutenant, avec ailes de la RAF, furent spécialement présentés par la famille.

Le verre de l'amitié clôtura cette journée mémorielle.

Un livret accompagnant l'exposition fut imprimé en exemplaires limités. Ce livret est disponible en lecture seule sur le lien <https://fr.calameo.com/books/005900092f9c2943dda7a>

**Pour obtenir la version numérique en téléchargement, merci d'envoyer un courriel à l'adresse :**

[anoraa\\_230\\_oise@laposte.net](mailto:anoraa_230_oise@laposte.net)



## LE SECTEUR DE PARIS, UN NOUVEAU VISAGE

Cette année, l'assemblée annuelle du secteur est accueillie, dans cette mairie parisienne du XV<sup>ème</sup>, par le maire lui-même, Philippe Goujon, qui mit en avant sa qualité d'officier de réserve. Mais avec lui, ou au-delà de lui, le XV<sup>ème</sup> et sa mairie – nous dit-il – sont «military friendly» car c'est l'arrondissement qui accueille le plus grand nombre de militaires au travail ou pour y habiter avec le ministère des armées qui a pris la place de la base aérienne 117. D'où la présence dans l'arrondissement, sur les franges du parc André-Citroën, du monument aux soldats décédés en OPEX (inauguré le 11 novembre par le président de la République, voir *Azur & Or n° 211 de décembre 2019, page 8*), et du jardin Caroline Aigle\*. Et bientôt, en bordure du parc des expositions de la porte de Versailles, le jardin dont le maire a voulu qu'il porte le nom d'Elisabeth Boselli\*\*, qui sera prochainement inauguré «en votre présence si vous le souhaitez» nous dit Ph. Goujon.

Aussitôt remercié pour son accueil très chaleureux par le président du secteur de Paris, le maire du XV s'en fut vers d'autres occupations et Dominique Guillerm se fit alors une joie de présenter les invités ayant accepté de participer à l'assemblée : le colonel Lenoble, ancien commandant de la FAAP (qui, pour les aviateurs, remplace la BA 117), le capitaine Duchiron, du CIRFA-Paris (qui a accepté de servir d'adresse postale au secteur de Paris, qu'il en soit remercié !) et, enfin, nos amis de l'ANSORAA, Sergine Paillandi, représentant l'échelon national et le président de la section parisienne, Singa Sérandia. Hommage fut rendu ensuite, par une minute de silence, aux disparus du secteur : il y en a eu cinq en 2019.

Puis on aborda les points formels de toute assemblée générale : rapports moral et financier, élections pour le renouvellement du comité de secteur et des grands électeurs.

En dehors des sortants qui avaient souhaité se représenter, le comité de secteur, lors de sa dernière réunion, avait accepté les candidatures de Françoise Ferronnière, en

fin de mandat de présidente du secteur de Chartres, et Didier Le Riche, qui avait été très actif, dans le passé, au sein de l'ANORAA, et plus particulièrement au profit du secteur de Paris. Ils seront élus tous les deux lors du vote de renouvellement du comité, après que les rapports moral et financier aient été approuvés, à mains levées, à la majorité moins quatre abstentions pour le rapport moral et moins une abstention pour le rapport financier. Après l'élection des grands électeurs du secteur, le président put déclarer l'assemblée achevée et inviter les participants non membres du comité à se réunir dans la pièce voisine pour le verre de l'amitié, pendant que les élus du comité se réunissaient pour procéder à l'élection du nouveau président (D. Guillerm ayant déclaré ne pas se représenter) et de celle des membres du bureau de secteur.

Pour la présidence, deux candidats s'étaient présentés, le vote dut donc les départager : c'est Etienne Choain qui eut les faveurs des votants et fut proclamé président du secteur de Paris jusqu'à la prochaine assemblée. Il a souhaité s'entourer des compétences de trois vice-présidents (Françoise Ferronnière, Lincoln Travens, Dominique Guillerm), d'un secrétaire général (Thierry Gehan, avec son adjoint Saad Aqcejaj), d'un trésorier (Sylvain Martin). Le vote du comité entérina les candidatures.

*\*Caroline Aigle, née en 1974, commandant dans l'Armée de l'air, est décédée des suites d'une maladie grave en août 2007. Diplômée de l'école Polytechnique, elle avait choisi de faire carrière dans l'Armée de l'air et fut ainsi la première femme pilote de chasse à être affectée au sein d'un escadron de combat de l'Armée de l'air.*

*\*\*Elisabeth Boselli, née en mars 1914 et décédée en novembre 2005, à l'âge de 91 ans, fut «celle qui ouvrit la voie», la première femme pilote de chasse de l'Armée de l'air française. Brevetée en 1946, elle servit en Algérie comme pilote de liaison. Elle fut détentrice de 8 records du monde (altitude, distance, vitesse).*

**Etienne CHOAIN,**  
nouveau président du secteur 430



Etienne Choain

57 avenue de la Grande Armée  
75116 Paris  
marié - trois enfants  
06 09 10 87 79  
[etiennechoain@aol.com](mailto:etiennechoain@aol.com)

### Depuis novembre 1992

Gérant de la SARL  
«Les Confiseurs de Paris»  
**81/82** Service national  
**1982** Inscription au CAPIR de Paris  
**1992** Inscription à l'ANORAA  
**1994 à 2006**  
ESR sur la BA 117 (Service Hôtellerie/  
Restauration)

### Depuis septembre 2006

LCL, ESR à l'École de Guerre

### Activités ANORAA mises en place :

- Voyage à Cologne
- Dîner sur la Seine avec l'AAA
- La Ferté Alais (responsable du stand en 2001 - 2002 - 2003)
- Dîners / conférences :
  - Colonel Bruno Mignot «Regard d'un militaire sur la société française» (7 juin 2007)
  - Colonel Jean-Luc Lefebvre «...du feu à l'espace, une brève histoire de conquêtes» (24 juillet 2009)
  - Colonel Bruno Mignot «Il était une fois des militaires, chronique d'une mutation en cours» (8 janvier 2010)
  - Guéorgui Swistounoff «Pilote de combat au service de la France» (15 janvier 2019)

## RÉUNION DES PRÉSIDENTS DE SECTEURS DE LA ZONE 500

*La réunion coutumière des présidents de secteurs de la région 500 zone de défense SUD s'est tenue le 28 novembre sur l'élément air rattaché de Narbonne. Étaient invités cette année deux représentants de l'ANSORAA : le président du groupement PACA et le président de la section Bouches du Rhône. Ce rassemblement était l'occasion de faire le point des activités 2019 et d'évoquer les prévisions 2020 ainsi que d'échanger avec nos camarades de l'ANSORAA en vue d'activités communes.*

**17** participants dont le président du secteur 550 venu de Draguignan et le vice-président du secteur 590 avaient effectué le déplacement.

Dès 09 heures, la séance fut ouverte. A l'ordre du jour :

- Point sur les effectifs (recrutement, avancement, décorations, récompenses ANORAA, décès),
- Débriefing du comité national du 16 novembre,
- Agenda national, régional (date et lieu de l'AA régionale) et secteurs (dates des AA des secteurs),
- AIR RAID 2020,
- Point des cotisations 2019, comptabilité 2019,
- Frais de missions,
- Point sur le brevet d'initiation aéronautique par le coordinateur régional,
- Activités des secteurs 2019 et prévisions d'activités 2020,
- Point sur la chancellerie par le chancelier régional,
- Questions diverses.

Les différents points abordés suscitèrent l'intérêt de tous avec de brefs débats constructifs. Le président régional insista sur les

échéances à venir, le recensement des réservistes citoyens, la réglementation sur le port de la tenue et le regroupement d'activités avec l'ANSORAA.

A l'issue du tour de table, le commandant de l'E.A.R. nous exposa en détail sa mission et les moyens dont il disposait, une présentation appréciée de tous.

Un déjeuner en commun clôturait ce séminaire, après la remise d'un souvenir ANORAA à notre hôte.

Avant le départ, tous promirent de se retrouver lors de l'assemblée annuelle régionale 2020.

Une journée de cohésion totale à l'image de la devise «S'unir pour servir».

**Lieutenant-colonel (h)  
Jean-Marc Noégelen**



Le président Noégelen



Une assistance attentive

## LE SECTEUR 560 ET LA SECTION 561 EN DÉLÉGATION AUPRÈS D'UN DES DERNIERS PILOTES DE LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE, LE COMMANDANT JEAN-MARIE DURAIN

Le mercredi 12 février 2020, à la demande du président du secteur 150 «Meurthe et Moselle, Meuse, Vosges» (CNE Fernand Blaise), les présidents des secteur 560 «Alpes-Maritimes» (COL Jean-Marie Kosinski) et section 561 «Cannes-Grasse-Antibes» (COL Albert Ordan) ont rendu visite au CDT Jean-Marie Durain, adhérent du secteur 150 et demeurant à Cannes-La-Bocca, afin de célébrer ses 100 ans. Accueillie par son fils André Durain, la délégation de l'ANORAA lui a remis un panier garni de spécialités lorraines offert par le secteur 150, ainsi qu'un échantillon de souvenirs de l'armée de l'air provenant de la BA 133.

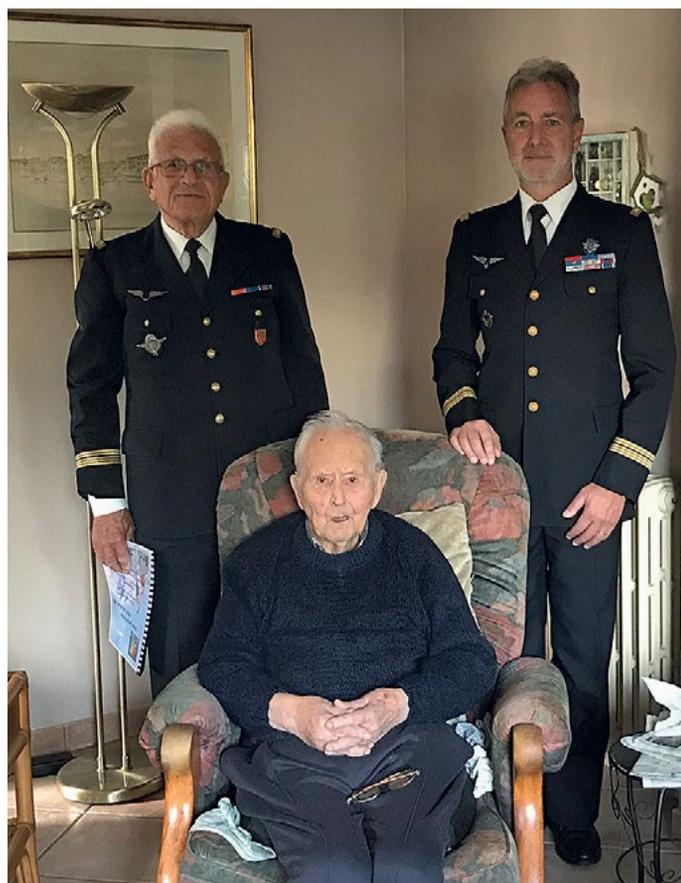
Fort de quelques 50 missions de guerre sur P47 Thunderbolt, le centenaire nous a raconté quelques anecdotes plus ou moins croustillantes sur son passage dans l'Armée de l'air pendant la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale, en qualité d'engagé volontaire pour la durée de la guerre (EVDG), montrant que sa vivacité d'esprit est restée intacte. Ces récits ont été consignés dans un recueil écrit par lui-même, dont un exemplaire nous a été remis, et dans lequel on retrouve notamment une photo de Marin La Meslée.

Son parcours hors de l'Armée de l'air est tout aussi exceptionnel, mais reste dans l'ombre du fait de son humilité, l'apanage des grands.

Ce fut un honneur et un privilège de rencontrer notre glorieux ancien et d'échanger ces quelques mots avec lui.



Les médailles de Jean-Marie Durain



Jean-Marie Durain et les présidents



Avec son fils

## ANORAA 320 : VISITE DE «L'HEXAGONE» BALARD

*Une vingtaine de membres de l'ANORAA 320, emmenés par leur présidente, Françoise Ferronnière, lieutenant-colonel de la réserve citoyenne, sont allés découvrir l'hexagone Balard, «cet espace mythique», ancien site de la base aérienne de Paris, la 117, qui regroupe maintenant les états-majors et l'administration centrale du ministère des armées au sud de la capitale. Le souvenir de l'occupation de ce site par les aviateurs du ministère de l'air, comme on le nommait, et, plus réellement, de la cité de l'air et base aérienne 117 (CA.BA 117) est perpétré par un aéronef (un Rafale marqué de la Cigogne) implanté dans les espaces verts intérieurs (voir la photo).*

La visite de cet espace, nouvellement construit, s'est effectuée dès après la cérémonie des couleurs, et a été d'une grande richesse pour les participants grâce aux explications du commandant Guinard. Des bâtiments neufs regroupant dans un même lieu des espaces de travail et des lieux de vie, véritable ville dans la ville, permettent d'optimiser les conditions de travail des milliers de militaires occupés dans ce ministère.

Nous avons visité principalement les espaces dédiés aux services de proximité, centre médical, bibliothèques, salles de sport, piscine, pôle petite enfance comprenant trois crèches, sans oublier les espaces de restauration et de convivialité. Ce vaste ensemble comprenant des bâtiments et des circulations est, néanmoins, fortement végétalisé.

Nous en sommes ressortis avec la conviction que tout a été mis en œuvre pour



Visiteurs et Rafale

accroître les synergies entre les commandements d'opérations militaires et faciliter les prises de décision dans la gestion des moyens correspondants.

Nous n'avons pas été sans remarquer une stèle élevée à la mémoire de Jean Moulin, ancien préfet de Chartres, unificateur de la Résistance.



Le groupe de l'ANORAA 320 et leur guide devant un bâtiment conservé et rénové de l'ancienne BA 117 et cachant un char Leclerc



Les visiteurs tournent le dos au bâtiment de l'architecte Perret

## PAUL D'ARGUEFF, UN RUSSE PARMIS LES AS DE L'AVIATION DE GUERRE FRANÇAISE

L'histoire des Américains engagés dans l'armée française durant la première guerre mondiale est bien connue, c'est celle de l'escadrille La Fayette (34 victoires) et de ses As, dont Raoul Lufbery (16 victoires homologuées et 13 probables non homologuées), mais 5 autres Américains méritèrent, également, ce titre. Ce que l'on sait moins c'est que de nombreux étrangers s'engagèrent durant cette guerre aux côtés des soldats français : 25 000, dit-on, dont des écrivains comme le Suisse Blaise Cendrars ou l'italien Riccetto Canudo. Peu furent admis comme pilotes servant à titre étranger (une petite dizaine), car, dans certains cas, les lois de la guerre s'y opposaient et ils risquaient d'être fusillés comme espions s'ils étaient pris. C'était parfois bien commode de pouvoir considérer ces étrangers comme des binationaux. Ainsi, en est-il du Russe Pavel Argueïev. L'historien de l'aviation, Pierre Razoux («Le siècle des as» 1915 – 1988), seul, lui attribue une mère française, ce qui justifie sa double nationalité et explique pourquoi un officier de l'aviation tsariste (6 victoires sous l'uniforme russe) peut facilement s'engager dans l'aviation française, sous le nom de Paul d'Argueff, alors même que l'URSS vient de choisir la paix à Brest-Litovsk.

Né en 1887, à Yalta, d'un père ingénieur naval, il est admis à 18 ans à l'académie militaire d'Odessa d'où il sort lieutenant d'infanterie en 1907. Il sert alors au 29<sup>ème</sup> régiment d'infanterie Tchernigov avant d'être envoyé à Paris dans le cadre des relations franco-russes. Sur ordre des autorités tsaristes, il est mobilisé, en 1914, dans l'infanterie française (131<sup>ème</sup> RI) où il se distingue, notamment lors de bataille de la Marne et de l'attaque de Vauquois, au point d'être promu capitaine en novembre 1914. Blessé à la jambe, fait chevalier de la Légion d'honneur (mai 1915), déclaré inapte au combat d'infanterie, il a demandé à rejoindre l'aviation militaire. Breveté pilote, il est affecté en août 1916 à l'escadrille N 48 mais il n'y reste que peu de temps, car il est rappelé en Russie où il intègre l'escadrille du plus grand as russe du moment, Alexandre Kazakov.



Paul d'Argueff, officier de l'aéronautique française

Dès janvier 17, il abat un Albatros C. V, victoire pour laquelle il reçoit la croix de Saint-Vladimir avec ruban et glaives et qui sera suivie de 5 autres, lui permettant d'accéder au statut d'as. On est en juin 1917 : la révolution d'octobre survient peu après, Pavel n'y adhère pas et regagne la France où il est rapidement affecté à la SPA 124 «Jeanne d'Arc» du futur capitaine André d'Humières. Il y gagnera le surnom «d'aigle de crimée» en abattant 9 appareils ennemis sur les 26 homologués au bénéfice de son escadrille. Il est rapporté que le 27 septembre 1918, il avait engagé le combat seul contre 8 appareils allemands et avait fini par en abattre un (un Fokker D.VII) et par rentrer sain et sauf à sa base.

Démobilisé, il est engagé par la Franco-Roumaine d'Aviation de Pierre Claret de Fleurieu (as de la SPA 95), l'une des premières compagnies, dans l'Histoire, à avoir proposé des vols commerciaux pour des passagers. En octobre 1922, il percute une colline tchécoslovaque aux commandes de son Potez et sera enterré au cimetière du Bourget. Il était officier de la Légion d'honneur.

## COMMISSAIRE EN CHEF DE 1<sup>ÈRE</sup> CLASSE OLIVIER GAUBENS (1937 – 2019)

Le 16 décembre dernier, nous étions nombreux à accompagner notre président d'honneur et membre de notre comité de secteur pour son dernier voyage. Derrière le drapeau du secteur, les présidents et vice-présidents actuels précédaient une assistance nombreuse d'aviateurs, membres du comité ou adhérents de l'ANORAA, de membres de la confrérie de l'Olivier, de simples particuliers venus rendre un dernier hommage à leur ami, montrant, ainsi, combien Olivier était apprécié tant dans les milieux civils que militaires. Après un service militaire effectué entre août 1962 et septembre 1963 comme commissaire de réserve, il a été affecté à différents emplois de réserve active, notamment à la direction centrale du commissariat de l'air, qu'il a tenus avec tant de compétence et de motivation qu'il a pu atteindre, au terme de sa carrière de réserve, le grade de commissaire colonel. Il a été admis à l'honorariat de son grade en 2002.



Commissaire en chef de 1<sup>ère</sup> classe Olivier Gaubens

Adhérent au secteur 540 depuis 1998, il en est devenu le président entre 2004 et 2012. Il a été nommé au conseil consultatif national de l'ANORAA où il siégeait encore, alors qu'il avait été fait président d'honneur du secteur tout en restant membre du comité, fonctions dans lesquelles il est resté particulièrement actif jusqu'au bout. Il était officier de l'ordre national du Mérite et titulaire de la médaille d'argent des services militaires volontaires.

*Pierre Filiberti*

Les obsèques du commissaire colonel Olivier Gaubens ont eu lieu le lundi 16 décembre 2019 à l'Église de Coudoux (Bouches-du Rhône).

Pour permettre à ses amis parisiens, de lui rendre un dernier hommage, sa veuve Madame Chantal Gaubens a organisé une messe le samedi 1<sup>er</sup> février 2020 à la basilique Notre-Dame-Des-Victoires.

Une dizaine d'anciens commissaires de l'air et anciens membres de l'association nationale des commissaires de l'air (ANCA) y ont participé, dont le Commissaire général de Laage de Meux, qui a dirigé le service central du commissariat de l'air et a été le dernier président de l'ANCA.

L'ANORAA était représentée par le Cre Col Denis Vignal et le Cre Lcl Pierre Uzan (rédacteur).

Dans leurs discours son fils, son petit-fils et sa petite-fille ont su porter un témoignage de leur père et grand-père à la fois vrai et émouvant.

Nous garderons de lui le souvenir d'un camarade sympathique et bon vivant, très porté sur la plaisanterie, doué d'une grande maîtrise de la langue française, et très attaché au service du commissariat et à l'Armée de l'air.

Un hommage particulier lui a été rendu au sein du conseil consultatif national de l'ANORAA auquel il appartenait depuis de nombreuses années et auquel il apportait énormément grâce à sa très grande connaissance des réserves de l'Armée de l'air.



## LIEUTENANT-COLONEL (H) JEAN-JACQUES LIGNIER

**J**ean-Jacques Lignier est décédé le jeudi 2 octobre 2019 à son domicile de Vézelize. Né le 26 septembre 1947 à Malzéville (Meurthe-et-Moselle), il avait 72 ans. Il était depuis 2006 président du centre de documentation et de recherches historiques (CDRH) de la base aérienne 133 auquel il aura, ces dernières années, consacré toutes ses forces. Les commandants de base qui se sont succédés, depuis septembre 2006, ont tous pu apprécier son investissement, sa culture aéronautique, ainsi que toute l'énergie qu'il mettait à animer les visites au CDRH, les commémorations en l'honneur des aviateurs disparus dans les communes lorraines, et la rédaction du journal «Aviation News», diffusé à près de 30 000 fidèles mettant à l'honneur la base aérienne 133 comme l'Armée de l'air.



Lieutenant-colonel Jean-Jacques Lignier

Comment évoquer sa carrière militaire tant elle fût riche en rencontres et en responsabilités. Le lieutenant-colonel (h) Jean-Jacques Lignier a mené sa carrière militaire avec la même passion et le même dévouement pour porter toujours très hautes les ailes de l'Armée de l'air. Ses qualités professionnelles et humaines étaient appréciées de tous, commandants de base et généraux, auprès desquels il a occupé les fonctions d'assistant militaire et de chef de cabinet.

Engagé volontaire le **14 octobre 1965** il rejoint la base de Nîmes avant de s'orienter vers la spécialité «secrétariat», affecté au 2<sup>ème</sup> bureau de la DPMAA il est en charge des affaires de justice militaire et d'avancement des sous-officiers. En juillet 1970, il rejoint la base de Djibouti au 1<sup>er</sup> bureau du CDMT AIR.

Deux ans après, il retrouve Paris et la DPMAA.

**En juillet 1976**, il est affecté à la base aérienne 133 de Nancy-Ochey au Bureau Instruction Sol puis au secrétariat commandement.

**En 1979**, il est désigné pour un séjour au sein de l'opération Lamentin à Nouakchott en Mauritanie.

**En 1981**, sa réussite au concours ORSA le voit affecté au poste d'officier adjoint au CDT de la base aérienne d'Ochey chargé des relations publiques.

**En 1985**, il occupe le poste de chef de la division Etudes Générales de la DPMAA/2<sup>ème</sup> bureau.

**En 1986**, il est appelé à Salon de Provence comme aide de camp du GAL CDT l'école de l'air, puis chef de cabinet et chef du bureau presse.

**En 1989**, il rejoint le CAFDA (Commandement Air des Forces de Défense Aériennes) comme aide de camp du GAL Grand Commandeur, puis c'est ensuite au COFAS (commandement des forces aériennes stratégiques) qu'il occupe les mêmes responsabilités organisant de nombreux voyages officiels aux Etats Unis, en Chine Populaire, en Europe, et en Afrique.

Il quitte ce poste en **juillet 92** pour rejoindre le détachement air d'Ouakam au Sénégal.

Enfin, il clôture sa carrière militaire comme officier de relations publiques du CASSIC (commandement air des systèmes de surveillance et d'information et de communication) en 1997.

Homme de communication et d'organisation, il devient chargé des expositions et des animations du musée de l'aéronautique de Nancy-Essey, organise des meetings aériens, mais simultanément, enseigne en école privée à Nancy.

A l'issue, le lieutenant-colonel (h) Jean-Jacques Lignier s'investit dans la réserve, toujours au profit du rayonnement de l'aviation et de l'Armée de l'air.

**En 2006**, il se voit confier l'étude et la création d'une structure à vocation pédagogique de promotion de l'Histoire de l'Armée de l'air et de la BA 133. Il crée alors le Centre de Documentation et de Recherches Historiques (CDRH) dont il devient président. Il sera nommé quatre ans plus tard Délégué au Patrimoine de la base aérienne 133 avec pour objectifs, entre autres, la création et l'organisation de la Délégation au patrimoine de la BA 133 et la mise en place d'un programme de manifestations publiques itinérantes et commémoratives de l'aéronautique militaire dans la région Grand-Est. Il aura notamment, ces dernières années, été particulièrement impliqué dans les expositions itinérantes commémorant les 100 ans de la Grande Guerre en Lorraine.

Souriant et accueillant, il a mis à profit son énergie et sa force de caractère pour faire de chaque instant un moment de fraternité. Il laisse aujourd'hui un grand vide dans le cœur des membres de sa famille et de toutes les personnes qui ont eu la chance de le connaître. Membre et vice-président délégué de l'ANORAA secteur 150, il a su, là aussi, faire profiter ses camarades de ses connaissances aéronautiques.

Animateur hors pair des expositions aéronautiques, il s'est démené pour la parfaite réussite du stand mettant en valeur le centenaire des as 14/18 lors du meeting aérien de la base aérienne 133 les **30 juin** et **1<sup>er</sup> juillet 2018**. Ce fut sa dernière sortie avant une première intervention chirurgicale et 12 mois d'un lourd traitement. Sa présence à l'inauguration le **29 juillet 2019** d'une stèle d'un équipage canadien de

Lancaster abattu en 1944 laissait penser à une rémission. Hélas 3 mois plus tard il nous laissera dans le plus grand désarroi...

Jean Jacques Lignier était titulaire de la médaille d'Outre-mer agrafe Mauritanie, de la médaille de la Défense nationale, et chevalier de l'ordre national du Mérite.

L'ensemble du personnel de la base aérienne 133 et les membres du centre de documentation et de recherches historiques, ses amis du bureau et tous les adhérents du secteur 150 de l'ANORAA tiennent à présenter leurs plus sincères condoléances à sa famille et à ses proches.

*JC Barral et F.Blaise*

## DISPARITION DE LOÏC CONQUER, RÉSERVISTE OPÉRATIONNEL, MEMBRE DE L'UNOR

Le samedi 22 février dernier, avaient lieu – en présence de nombreux officiers de réserve, dont plusieurs membres de l'ANORAA – les obsèques du lieutenant-colonel de la réserve opérationnelle, Loïc Conquer, vice-président de l'association des officiers de réserve des Yvelines (il en avait été président de 2001 à 2006), membre de la CIOR et du comité d'entente de Versailles. Très actif dans diverses associations de scoutisme ou d'organisation de pèlerinages militaires de Lourdes, il avait également organisé plusieurs congrès de l'UNOR en Ile-de-France.

De plus, il avait à son actif au moins une opération extérieure (OPEX).

Sa mort est intervenue, le dimanche 16 février, à l'occasion d'un accident d'avion dans lequel il avait pris place, en qualité

de passager – bien qu'il soit lui-même un pilote émérite – avec deux autres passagers, tous décédés dans l'accident.

L'avion, un Piper PA 28-181, construit en 1988, et entretenu par le mécanicien de l'aéroclub d'Angoulême à qui il appartenait, s'est écrasé vers 13 heures, ce jour-là, pour une raison inconnue. Simplement, les témoins du crash ont rapporté que le vent soufflait en rafales à ce moment-là. Une enquête a été ouverte par le BEA pour déterminer les causes de l'accident qui aura causé la mort de quatre personnes, dont notre camarade, Loïc Conquer.

L'ANORAA renouvelle ses condoléances aux proches de Loïc, membre éminent de la grande famille des réservistes.



Loïc Conquer à droite, en uniforme

### **Communiqué publié par France 3 Nouvelle Aquitaine, le 16 février 2020 (Lionel Gonzalez) :**

*4 personnes ont trouvé la mort dans le crash d'un avion immatriculé à l'aéroclub d'Angoulême. L'aéronef, un Piper PA 28-181, construit en 1988, avait décollé d'Angoulême. Il s'est écrasé, vers 13 heures, sur le territoire de la commune de Creissels sur le plateau du Larzac (Aveyron) à quelques kilomètres des pistes de l'aérodrome de Millau-Larzac, ce dimanche vers 13h.*

## Récit du général Jean-Paul Salini

(Paru dans la revue des anciens élèves de l'École de l'air «Le piège» n°239 de janvier 2020)

**LES FOLIES DE L'ESCADRILLE**

De Jean-paul Salini,  
édité et en vente chez  
JP. Otelli (JPO),  
209 pages, 24,35 €

Récit du général Jean-Paul Salini,  
(EA 1948 Brachet) : «L'Armée de  
l'air de grand-papa», par autori-  
sation de l'auteur, texte paru  
dans la revue des anciens élèves  
de l'École de l'air «Le Piège» n° 239  
de janvier 2020.

L'ouvrage décrit très justement ce qu'était l'Armée de l'air avant l'avènement des FAS et du Mirage IV.

«J'ai connu trois Armées de l'air. Elles se sont succédées dans le temps et elles étaient très dissemblables.

La première n'a duré que deux ans. Les deux premières années de ma carrière. Et je dois dire que j'ai salué sa fin avec soulagement. Pendant les deux années que j'ai passées à l'École de l'air, j'ai connu l'enfer.

La deuxième Armée de l'air que j'ai connue était joyeuse. Et heureuse de vivre. On s'y tuait pourtant beaucoup, on touchait des soldes misérables et on logeait chez l'habitant dans des cahutes où les cabinets étaient au bout du jardin. C'était après la guerre et on manquait de tout. Mais c'était le bonheur quand même.

Cette armée se ressentait de ses origines plébéiennes. On y racontait des grands coups et on buvait de grands coups aussi. Les choses y étaient simples. On n'y faisait guère de philosophie. C'était du concret, dans un langage direct et souvent pittoresque... Evidemment, il fallait apprendre le vocabulaire. La vitesse, c'était le badin. Les avions légers, des trapanelles. Un avion à réaction, c'était une lampe à souder. Lorsqu'on se crashait, on allait brouter les cailloux en fleur. C'était une langue brillante et imagée. On apprenait vite. Les pilotes étaient des gens pittoresques, heureux de ce qu'ils faisaient, avec une haute opinion d'eux-mêmes. Ils roulaient un peu (beaucoup) des mécaniques. Surtout les moniteurs. Pour nous, misérables sbires qui débutions dans ce monde inconnu, c'étaient des dieux.

Des dieux avec une forte gueule. C'était d'ailleurs utile. Les avions sur lesquels nous avions commencé à piloter étaient des bi-places en tandem. Le moniteur était devant. A deux mètres. Rien n'avait été prévu pour communiquer avec lui. Lorsqu'il avait quelque chose à nous dire, il réduisait le moteur et, dans un silence très relatif, il nous passait un message bref qui arrivait à vaincre le vacarme de l'échappement et l'épaisseur du casque dont nous étions affublés. Mais

quelques-uns d'entre eux, les plus doués, n'avaient pas besoin de réduire le moteur. Llabanère, avec son accent de Perpignan, et «monsieur» Vidal, avec sa forte gueule, avaient raison des moteurs les plus bruyants.

Cette Armée de l'air, forte en gueule, familière et amicale, a survécu quelques années à l'arrivée de l'avion à réaction. Mais l'irruption du Mirage IV, le bombardier nucléaire, a tout modifié. Elle est devenue extrêmement sérieuse. On s'y est aussi beaucoup moins tué. L'observation des procédures, qui était déjà très sévère dans la vieille armée, est devenue tyrannique. La sécurité des vols y a fait d'immenses progrès. Cela a été lent mais continu. En même temps, les critères de sélection sont devenus plus rigoureux. Mais il y a eu de moins en moins de personnages pittoresques. De fortes personnalités toujours mais moins rigolotes. Un autre détail a contribué, de façon discrète mais décisive, au changement d'ambiance de l'Armée de l'air. C'est le self-service dans les mess. Dans l'Armée de l'air de mes débuts, le repas était une sorte de service. Comme le disait le brave Rabelais, il s'agissait plutôt d'un service du vin que d'un service divin. Mais c'était tout comme ! Certains vétérans de la guerre, se souvenant sans doute des horribles restrictions qu'ils avaient dû subir, y établissaient leurs postes de commandement. L'ami Banban, ancien du Normandie Niemen, y exerçait une sorte de royauté. Il installait sur une chaise quatre-vingt-dix kilos de muscles à peine enrobés, poussait son ventre contre la table, saisissait, tels des sceptres, son couteau et sa fourchette et il était prêt au combat. Il nous arriva, un jour, un jeune serveur, tout juste affecté au mess et qui n'avait sans doute pas été briefé sur les rites et les usages. Banban, qui venait de tomber en panne de carburant, lui commanda avec un abominable accent pied-noir : «petit ! Un rosé !» le serveur déférent lui apporta un verre de rosé. On craignit un instant pour la santé de Banban. Il passa du rouge à la pâleur mortelle, puis il revint au rouge. Il haletait. Puis il explosa : «A Moa ! Me faire ça à Moa ! Un verre de rosé. Un tout petit verre de rosé ! Mais la carafe, petit, porte-moi la carafe ! La mort de tes osss !»

Mais il faut dire quand même que le rosé n'était pas forcément du goût de tout le monde. Dans les régions du nord-est, il en est qui préféraient la bière. Je n'ai jamais connu le nom de ces deux capitaines, anciens FFI, qui officiaient au mess de Metz. Il y avait un grand maigre et un petit gros. Dès qu'il les voyait arriver, alors même qu'ils passaient la porte, le serveur du bar leur faisait couler deux verres de bière. C'était une bière tchèque, fabriquée dans un village nommé Plsn en tchèque, Pilsen en allemand et Pils en français. Il y avait de la bière Pils et de la bière Oberpils (plus alcoolisée, ober veut dire au-dessus). C'était également les surnoms donnés à nos deux collègues. Le grand maigre s'appelait Oberpils et le petit gros Pils tout court.

Les repas en commun n'étaient pas inutiles. C'est au cours de

ces réunions quotidiennes que se réglait la plupart des problèmes et que s'élaboraient les alchimies subtiles de l'esprit de corps. Puis on a créé les mess réservés aux personnels navigants. Plus d'alcool, donc moins d'ambiance. Et les heures réservées aux repas sont allées diminuant. Et puis, coup fatal, on a instauré des self-services et il est même des mess où l'on mange debout. Ça, c'est la fin de tout !

Vol sous capote. Je me souviens du moment exact où je me suis aperçu que j'avais changé d'armée. Je devais, tous les ans, comme tous les pilotes de l'Armée de l'air, faire un stage de vol sans visibilité. Cela consistait à faire cinq missions en place arrière d'un avion biplace. Cette place arrière était munie d'une «capote» conçue de façon qu'on ne puisse rien voir à l'extérieur. Le moniteur en place avant roulait jusqu'à aligner l'avion sur la piste et, à partir de là, le stagiaire décollait aux instruments et pilotait l'avion jusqu'à l'atterrissage. La mission ne laissait pas une seconde de répit. Evolutions, procédures d'atterrissage et même de sortie de position inusuelle (avion sur le dos, en fort cabré ou en piqué accentué) sans le secours de l'horizon artificiel. Toutes les dix secondes, le moniteur notait les paramètres et il était obligatoire d'être dans les tolérances. Je volais, ce jour-là, avec un moniteur qui était adjudant. J'étais, moi, colonel. Mais le chef en vol, c'était lui ! (Cette négation provisoire de la hiérarchie est un phénomène qui a toujours étonné les officiers des autres armées). Et ce jour-là, à la suite de je ne sais quel problème de trafic aérien, nous eûmes un moment de tranquillité. Je volais à 20 000 pieds en ligne droite, sans autre impératif que de continuer en ligne droite. Je regardais mes paramètres : vitesse, cap, altitude. Tout était dans les normes. J'entendis alors la voix de mon moniteur : «Mon colonel, si vous tenez parfaitement l'altitude à 19 994 pieds, pourquoi ne la tiendriez-vous pas de la même manière à 20 000 pieds ?» Je lui fis observer que j'étais à l'intérieur des tolérances et qu'une différence de six pieds (même pas deux mètres) était négligeable. Il m'expliqua alors que je n'étais pas seulement noté sur le respect des tolérances mais aussi sur mon aptitude à diminuer l'erreur. J'essayai alors de reprendre ces deux mètres et je tirai doucement sur le manche. Mais cela me fit perdre deux nœuds. Je remis un peu plus de gaz et j'en repris cinq. Donc trois de trop. Je passai le reste du temps de repos à des corrections infimes et, à mon sens, inutiles. Et je me demandai si je n'étais pas trop vieux pour ce métier. C'était autrefois un métier où l'on s'éclatait et voilà qu'il devenait un boulot de comptable et de gratte-petit. La carrière d'un pilote passe par plusieurs stades. Il y a d'abord le jeune branleur, «famélique et nul», que l'on bouscule avec une sorte d'affection. Puis l'équipier qui est plein de possibilités mais sur lequel on entretient toujours un certain doute. Puis le pilote confirmé qui devient de plus en plus fiable avec le temps jusqu'à ce qu'il devienne

un «moustachu». La caractéristique principale du moustachu, quel qu'il soit, c'est qu'il est plus moustachu que les autres. Aucun moustachu n'admettra la supériorité d'un collègue. Et ils ont entre eux des relations de femmes jalouses. Le moustachu commande une escadrille, un escadron, une escadre, une base. Mais il lui arrive d'aller en état-major. Il devient alors «abonné». L'Armée de l'air tient à ce que ses pilotes, même lorsqu'ils occupent des postes à haute responsabilité, ne perdent pas le contact avec les réalités aéronautiques. C'est pourquoi elle les envoie, à intervalles réguliers, faire des missions dans des unités aériennes. C'est une excellente habitude. La réputation des abonnés varie avec les individus. Mais elle est toujours entachée de méfiance. Et on ne sait jamais ce qui peut passer par la tête d'un abonné. Cela dit, il y a des abonnés qui ont une certaine réputation. «Tu sais ! Il ne se défend pas mal du tout, ce vieux pépère». Et puis il y a les ancêtres. Ceux qui ont quitté l'Armée de l'air et qu'on a complètement oubliés. C'est ce que je suis actuellement. Le temps est une notion très relative. Pour moi, il n'y a pas si longtemps que je pilotais un avion. Pour mes jeunes camarades, je suis né quelque part entre le solutréen et le magdalénien et j'ai survécu jusqu'au macronien. J'ai quatre-vingt-dix ans et je suis allé dernièrement rendre visite à l'escadrille que j'ai commandée autrefois. Je me suis aperçu avec horreur qu'aucun des pilotes n'était né lorsque j'ai quitté le service. Et mes histoires... ils n'en ont rien à faire. Mais j'espère quand même, on ne sait jamais, qu'elles en intéresseront quelques-uns. Je voudrais surtout qu'ils lisent le message ci-dessous.

Message d'un ancien aux plus jeunes : j'ai passé trente-trois ans de ma vie dans l'Armée de l'air. J'y ai rencontré les mêmes proportions d'imbéciles ou de gens intelligents que celles que l'on rencontre dans la vie ordinaire. Mais je n'ai jamais rencontré un salaud. Des intrigants, des furieux, des bornés, des méchants et des gentils, comme partout. Mais un vrai salaud, capable de marcher sur le ventre des copains et de ne pas tenir sa parole, pratiquement jamais. Un ou deux peut-être. En trente-trois ans... ce n'est pas beaucoup !...

Je n'ai jamais non plus rencontré un ancien de l'Armée de l'air qui n'en ait pas conservé un bon souvenir. Je me souviens qu'un jour j'étais dans un train à la gare d'Austerlitz et que j'attendais le départ. De l'autre côté du quai, sur la voie parallèle, il y avait un autre train qui attendait aussi le départ. Et dans ce train il y avait un type qui me faisait des grands signes. Et puis ce type est sorti et il est venu au pied de ma fenêtre. A cette époque-là, on pouvait encore baisser les vitres. Ce que je fis. Et le type alors m'apostropha : «Mon capitaine, vous vous souvenez de moi ? Mais si ! Voyons ! Le Morvan ! L'escadron de Saint-Dizier. Vous m'avez même foutu dedans. Ah ! c'était le bon temps !». Et il est reparti en courant pour récupérer son train.»



## TARIFS PUBLICITAIRES 2020

(Prix hors taxes)

### Page entière :

Page intérieure : ..... 892 € HT

2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> de couverture :... 1 000 € HT

4<sup>ème</sup> de couverture :..... 1 250 € HT

### Demi-page :

**50 % des tarifs HT correspondants ci-dessus.**

### 1/4 page :

Page intérieure : ..... 262 € HT

*Ces prix s'entendent en euros, HT (TVA en sus 20 %)*

### Des remises sont possibles en cas

#### d'engagement sur plusieurs numéros :

- 4 numéros consécutifs : ..... 20 %
- 3 numéros consécutifs : ..... 15 %
- 2 numéros consécutifs : ..... 10 %

Si vous souhaitez diffuser une annonce, n'hésitez-pas à prendre contact auprès de notre secrétariat :

### ANORAA - Revue Azur & Or

3 rue Nationale

92100 Boulogne-Billancourt

01 84 19 11 62

ou par mail : siege@anoraa.org

## ADHÉSION

### Adhérer à l'ANORAA

#### Bulletin de cotisation annuelle 2020

Nouveau membre :  Oui  Non

Si non, n° d'adhérent : .....

Date d'adhésion : .....

Nom : .....

Prénom : .....

Date et lieu de naissance : .....

Grade et date de nomination : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : .....

Adresse mail : .....

Origine Spécialité : .....

NIA : .....

#### Informations professionnelles :

Entreprise : .....

APE : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : .....

#### Cotisation annuelle :

+30 ans avec Abonnement Azur & Or..... 48,00 €

-30 ans avec Abonnement Azur & Or..... 28,00 €

Bienfaiteur Abonnement Azur & Or offert..... 240,00 €

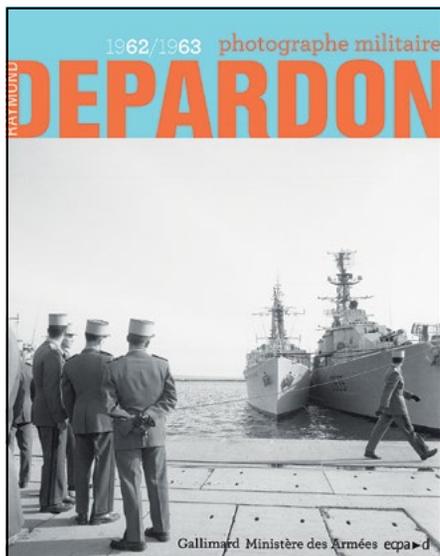
Donateur Abonnement Azur & Or offert..... 144,00 €

Sympathisant -30 ans avec Azur & Or ..... 25,00 €

Sympathisant +30 ans avec Azur & Or..... 45,00 €

Première cotisation (année civile) avec Azur & Or..... Offert

Abonnement au service de la revue (1 an) ..... 16,00 €



## RAYMOND DEPARDON

**De Raymond Depardon**  
photographe militaire,  
Editions Gallimard,  
307 pages, 19,50 €

Publié dans le cadre de deux expositions sur Raymond Depardon, à Paris et à Toulon, cet ouvrage rassemble près de 200 photographies choisies et commentées par le photographe. Raymond Depardon, qui vient à peine de placer ses premiers clichés à Paris Match, a passé une année de son service militaire, de juillet 1962 à août 1963, à la rédaction du nouveau magazine de l'armée, *Terre Air Mer* dit TAM.

Il en a rapporté près de 2 500 contacts et diapositives, certaines alors publiées dans TAM et archivées à l'ECPAD.

Ce très bel album rassemble près de 200 pépites, et nous montre la jeunesse réarmée d'un pays qui sort de l'épreuve algérienne: les alpins à l'assaut du mont Blanc, les paras de choc à Calvi ou à Pau, les pilotes d'Étendard IV du *Foch* ou encore des galonnés du Shape de Rocquencourt. Partout, il salue ces militaires de l'âge nucléaire qui apprennent à devenir des «pros» avec un cadrage et un coup d'œil formidable.

*André Geoffroy*

## LES BILLY BOYS

**M**on histoire avec les arpètes débute dès ma tendre enfance, j'ai été bercé par la mélodie de la sirène sacrée des arpètes, Rosalie. Elle ponctuait la vie du petit hameau «Les oiseaux» où habitait ma grand-mère. Il était facile à repérer. Du pied de Rosalie vous regardiez dans la direction de l'ouest, légèrement à droite du camp sud et vous aperceviez un autre château d'eau au loin. C'est à quelques centaines de mètres de ce dernier, dans une petite ferme, que je rendais visite à ma grand-mère pour les vacances scolaires. J'étais loin d'imaginer que la sirène que j'entendais et que je devinais au loin, du haut du coteau, allait devenir réalité et symbole et que je deviendrais élève de cette école. Après une carrière bien remplie dans l'industrie et à la faveur de belles rencontres, je reviens sur ce passé marquant et structurant où la musique était le dénominateur commun et l'amitié le ciment. A travers ces quelques pages, je vais :

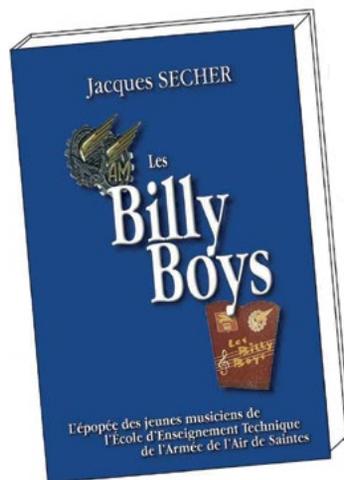
**Vous relater l'histoire d'une aventure extraordinaire** qui, à partir d'une belle et courageuse initiative, va créer puis enraciner la légende et marquer sur plusieurs décennies la vie de quelques apprentis mécaniciens de l'Armée de l'air.

**Vous retracer tout le parcours de cette entreprise**, de sa naissance à sa gloire jusqu'à sa disparition.

**Vous faire vivre la destinée de ce groupe** de copains que la musique rassemble se succédant aux rythmes des promotions.

**Et enfin vous raconter le travail colossal** réalisé pour la promotion et reconnaissance de cet orchestre qui, sans l'énergie et la passion du fondateur Michel Banliard, n'aurait jamais pu exister.

*Jacques Secher (P49)*



**NOS AMIS,  
LES MARINS  
ÉCRIVENT AUSSI !**



**L'AVENTURE  
DU CROISEUR  
«MULHOUSE»**

**De Fabien Reymann**  
paru chez Edilivre  
(ISBN 2414379111)

# MEETING DE L'AIR

BASE AÉRIENNE 709

## COGNAC Chateaubernard



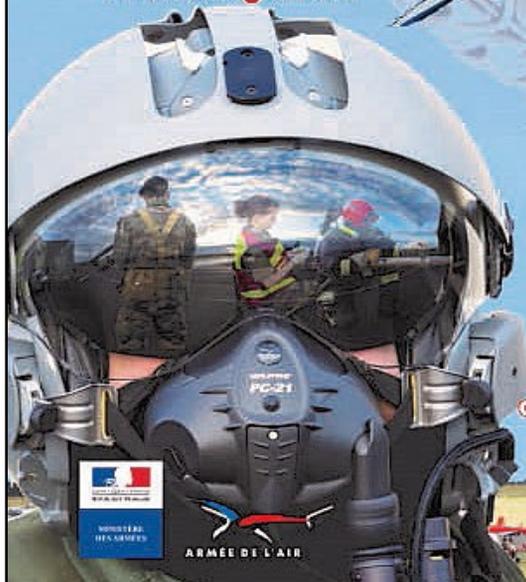
**-20%  
PRÉVENTE  
INTERNET**

**ADULTE 16€  
10 / 17 ANS 8€  
-10 ANS  
GRATUIT**

**PLEINS TARIFS**

**Adulte 20€  
10 / 17 ans 10€  
-10 ans gratuit**

**13 ET 14  
JUIN  
2020**  
De 9 h à 18 h



Organisé par la Fondation des Œuvres Sociales de l'Air  
<https://fosa.fr/meetingdelair/>



ARMÉE DE L'AIR

**FOSA**  
Fondation des Œuvres Sociales de l'Air

