

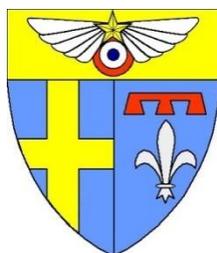
Association Nationale des Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air



Secteur 550 VAR

Secteur jumelé avec le secteur 140 BAS-RHIN

ANORAA – VAR INFORMATIONS



Siège social :

**Maison du Combattant
Place de Douaumont
83000 TOULON**

2ème SEMESTRE 2020

N° 63

**Président :
Colonel Yvan ESCRHUELA**

A. N. O. R. A. A. - VAR

INFORMATIONS

BULLETIN DE LIAISON DU SECTEUR 550 VAR

DEUXIEME SEMESTRE 2020 - N° 63

SOMMAIRE

Rubriques	Pages	Articles	Rédacteur
NOTRE SECTEUR	2	• Sommaire	J.Fontanaud
	3	• Editorial	Y.Escrihuela
	4	• Activités du secteur	J.Fontanaud
	5	• Nouvelles étoiles à Salon	J.Fontanaud
	6-8	• Ramatuelle	«
	9-10	• Guynemer à Toulon	Y.Escrihuela
	11	• Nos cérémonies en images	J.Fontanaud
ARMEE DE L'AIR	12	• Arrivée du 3 ^{ème} A330	J.Fontanaud
	13-15	• De nouveaux chefs à Istres	«
	16-18	• Les origines de notre poignard	«
	19-20	• Un parrain prestigieux	«
	21	• Une nouvelle « <i>Aventure</i> »	«
NOTRE MEMOIRE	22	• Une figure de la Chasse	J.Fontanaud
	23-24	• Colonel Jean ADIAS	«
	25-28	• Le « <i>Normandie-Niemen</i> »	«
HISTOIRE	29-31	• « <i>Coiffard & Boyau</i> »	J.Fontanaud
	32-33	• <i>Amélia Mary EARHART</i>	«
	34-35	• Une héroïne oubliée	«
	36-38	• La guerre de 1870	«
NAVY	39	• <i>Madeline SWEGLE</i>	J.Fontanaud

Photo de couverture : *Bandeau de l'Armée de l'air & de l'Espace.*

Siège social	Maison du Combattant Place de Douaumont – TOULON
Directeur de la publication	Jean FONTANAUD
Rédaction	Yvan ESCRHUELA, Jean FONTANAUD, Georges GUIOT
Réalisation	Jean FONTANAUD - Georges GUIOT.
Tirage + diffusion internet	40 exemplaires

Les écrits publiés n'engagent que la seule responsabilité de leurs auteurs

Chers Amis de l'ANORAA/Var 2020 : « Annus Horribilis »

En 1992, la reine d'Angleterre : « *1992 n'est pas une année que je me remémorerais avec plaisir, elle restera comme une annus horribilis* ». Je pense que cette réflexion pourrait concerner cette année 2020 qui s'achève.

Je ne vais pas ici, énumérer toutes les crises auxquelles notre Monde et bien sûr notre Pays sont soumis. Cela serait trop long et surtout déprimant. Cependant, force est de constater qu'il a bien longtemps que nous n'avons pas eu à surmonter de telles épreuves.

Dans ce contexte, notre Armée de l'Air devenue ARMEE DE L'AIR et de l'ESPACE montre ses capacités à s'adapter en assurant avec succès toutes les missions que l'Etat lui confie. Que ce soit des missions d'ordre public (missions sanitaires, missions de secours...) ou missions de pure défense de notre Nation dans le cadre des OPEX et de la protection de notre Pays

Les réservistes sous ESR de l'ANORAA prennent une part non négligeable à l'effort (Sébastien et Laurent comme formateurs au Luc, Stéphane à la SARAA de Creil entre-autre).

Nous regrettons que les activités de l'ANORAA n'aient pu se réaliser tout au long de 2020. Notre représentation aux cérémonies liées à la Mémoire a été réduite et les visites des bases aériennes au profit des collégiens ont été annulées raison « COVID »

Mais ne sombrons pas dans la déprime !!!!!

Toute crise a une fin. Comptons sur notre pouvoir de résilience pour surmonter ces épreuves, 2021 s'annonce certes difficile mais cela ne doit pas nous détourner de la mission qui nous a été définie par notre CEMAAE. En dépit de l'adversité, nous serons là pour participer au développement de cette nouvelle Armée de l'Air et de l'Espace.

Chers Amis, tout en prenant les précautions d'usage afin que vous restiez en bonne santé, passez de bonnes fêtes de fin d'année
Je voudrai terminer en rendant un hommage appuyé à notre Ami Jean FONTANAUD qui s'est encore une fois dépensé sans compter pour l'élaboration de ce bulletin.

Yvan ESCRHUELA

NOTRE SECTEUR

ÉCHOS DU SECTEUR

PRINCIPALES ACTIVITÉS DU SECTEUR

14/07/20	Cérémonie et remise de décorations à Toulon, (D)
18/07/20	Hommage aux fusillés – Mémorial national de Signes,
19/07/20	Hommage aux Justes de France, Toulon Préfecture, (D)
15/08/20	Commémoration débarquement à la stèle du Gal PATCH à Ramatuelle (Gerbe)
28/08/20	Commémoration libération de Toulon (D)
11/09/20	Hommage au Capitaine Guynemer Place de Douaumont à Toulon (D)
11/09/20	Anniversaire catastrophe aérienne de Mannheim (D)
12/09/20	Commémoration des combats de Bazeilles à Toulon Mourillon (D)
25/09/20	Hommage nationale aux Harkis Place de Douaumont à Toulon (D)
23/10/20	Commémoration attentat du Drakkar à Beyrouth à Toulon Douaumont (D)
Novembre	COVID

Notre Drapeau est sorti 8 fois à Toulon.



Armée de l'air & de l'Espace

- Accident à l'École des pupilles de l'air de Grenoble le 12 septembre - Disparition de deux élèves dans le cadre du Brevet d'initiation aéronautique (BIA) avec leur pilote.
- 12 novembre, disparition du LCL BOTTA Sébastien en mission en Egypte dans le cadre de la Force multinationale d'observation au Sinaï.

Jumelage

- 13 août 2020 DC du LCL Gérard BOUCHON, pilote de la 13^{ème} escadre,
- 13 novembre 2020, DC du CDT Claude STEMMELIN, membre du secteur depuis 1965.
- 27 octobre, notre ami et Vice-président d'Honneur, le colonel Robert SCHWEICKART, a perdu son épouse. Tous les deux fidèles participants aux activités du Jumelage.

Récompenses : D.R.S.D.

- Par décret du 29 octobre 2020, notre ami, le colonel MICHAUX a été promu Officier de la Légion d'Honneur.

Nos prévisions :

En raison de la situation sanitaire aucune date ne peut être retenue pour nos prochaines activités :

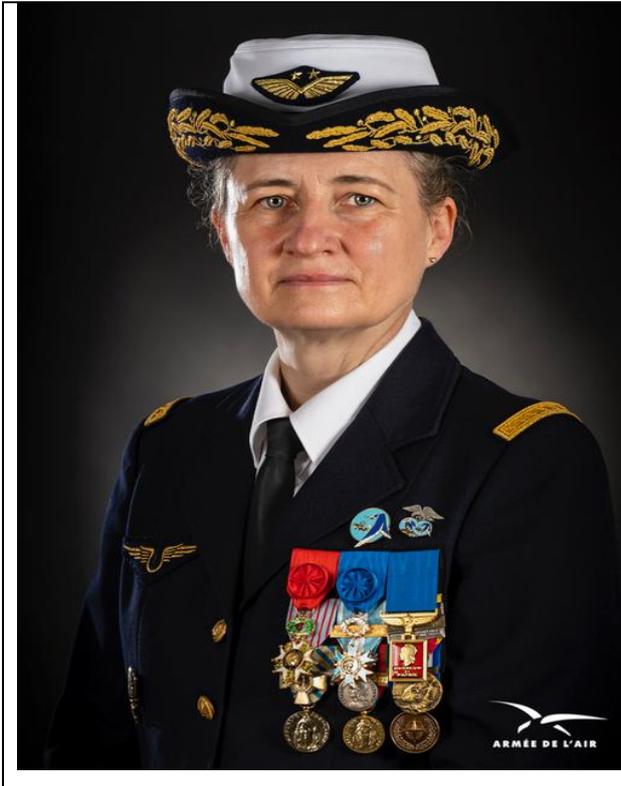
Cocktail & Assemblée générale.

Info.

Notre ami et camarade de notre secteur, le général **Guy Benquey**, a profité du confinement général pour retracer sa carrière dans un livre qui est à notre disposition au prix de 19€ = 8€ de frais d'envoi. Prise de contact : guy.benquey@hotmail.fr

Commandes à passer à son adresse : 145 avenue Ernest Roller 83200 Toulon.

DE NOUVELLES ETOILES A L'ECOLE DE L'AIR



Après une carrière principalement tournée vers les domaines du renseignement et du spatial, le général Dominique ARBIOL a pris le commandement de l'Ecole de l'air et de la base aérienne 701 de Salon de Provence le 1^{er} juillet 2020.

Première femme à intégrer l'Ecole des pupilles de l'air en classes préparatoires alors que Charles Hernu est ministre, elle se prépare pour l'école de l'air. Ne pouvant être admise en raison des quotas, elle se réoriente vers une carrière de sous-officier en qualité de mécanicien en systèmes de navigation et d'armement et rejoint l'escadron de chasse 2/5 « île de France » sur Mirage F1 puis sur Mirage 2000.

Quelques années plus tard, elle se présente au concours de l'Ecole militaire de l'air. Major de sa promotion, elle s'oriente vers le renseignement. Participe à de nombreuses opérations extérieures ; déployée en environnement extrême ; sert auprès d'escadrons de défense aérienne, de bombardement et de reconnaissance.

- Commandant des opérations au Centre de formation et d'interprétation inter armées de l'imagerie puis comme Commandant du Centre militaire d'observation par satellites à Creil.
- En 2010, elle participe à la création du Commandement interarmées de l'espace.
- Rejoint d'état-major des Armées puis l'état-major de l'Armée de l'air en charge des travaux transverses. (Modernisation du soutien)

Le 1^{er} juillet 2020, le général Dominique ARBIOL a pris ses nouvelles fonctions. Elle commande désormais l'Ecole de l'air et la base aérienne 701 de Salon-de- Provence, et devient ainsi la première femme de l'histoire à la tête de l'école.

Promue Général de Division Aérienne par décret du 22.07.2020 – JORF n° 179 du 23.07.2020, Corps des Officiers des Bases pour prendre rang du 1^{er} septembre 2020.

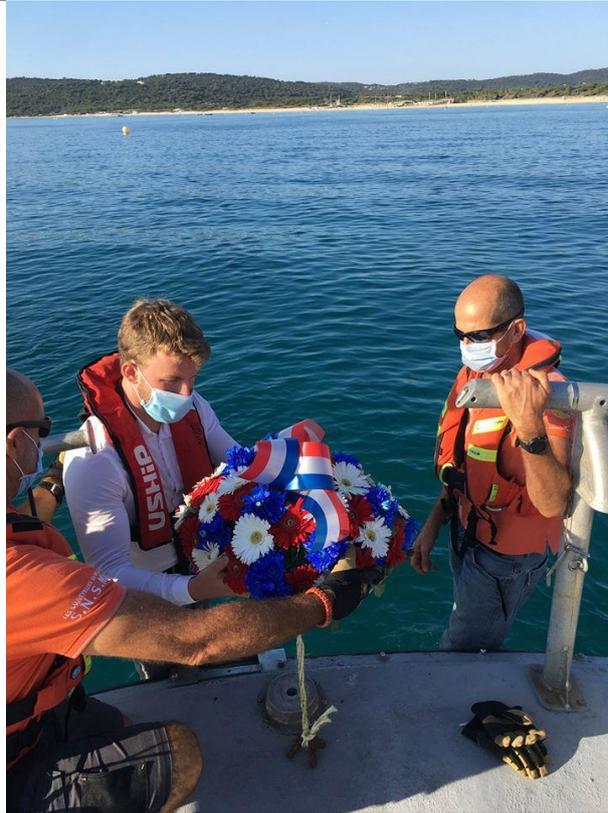
76^{ème} ANNIVERSAIRE DU DEBARQUEMENT EN PROVENCE



Port du masque et distanciation physique ont été respectés pour que se déroule sereinement la 76^{ème} cérémonie commémorative du débarquement des alliés, d'abord sur la plage de Pampelonne, au pied de la stèle du boulevard Patch, puis au mémorial des anciens des services spéciaux de la défense nationale (AASDN) et enfin au monument au Morts.



Dépôts de gerbe à la stèle du général Patch, Cdt Fontanaud & Major Debarre



Enzo Baudard, tout nouveau correspondant défense de la commune procède à la mise à l'eau depuis le bateau de la SNSM au large de la plage, d'une couronne en souvenir des soldats disparus au cours du débarquement. Outre le Maire et ses élus, étaient présents, Madame le député Sereine Mauborgne, la vice-présidente du conseil départemental, Muriel Lecca-Berger, les marins de l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) représentés par le capitaine de Frégate François-Paul Fardin, les représentants des forces de l'ordre.



Dépôt de gerbe au Mémorial national de l'AASSDN par Laurent Bruno, maire de Ramatuelle avec Madame le député Sereine Mauborgne et le capitaine de frégate François-Paul Fardin, représentant le capitaine de vaisseau, Commandant les S.N.A. de la base de Toulon.



Dépôt de gerbe au monument aux morts de Ramatuelle avec une pensée pour Raymond Alsfasser, Mort en protégeant l'embarquement vers Alger d'un groupe (avec la fille Général Giraud) sur le sous-marin « La Perle » dans la nuit du 26 au 27 novembre 1943.



Dans son allocution, prononcée dans la cour de l'école au moment du rafraîchissement et avant la messe, le maire a rappelé le rôle important joué par les résistants de la Brigade des maures et en particulier celui des Ramatuellois, durant l'occupation, en lien avec les agents de services spéciaux. Il a rendu hommage à Fernand Vié et Georges Franco, témoins du débarquement. Le colonel Lazarowicz, représentant l'ASSDN, a rappelé le rôle de cette association pour la mémoire des civils et militaires tombés au sein de leurs services de renseignements, d'espionnage et de résistance dans la clandestinité des combats de l'ombre.



Jean Fontanaud

Sources : AASSDN Var

Hommage au Capitaine Guynemer avec la COVID 19



Il y a 103 ans, le 11 septembre 1917, le capitaine Georges GUYNEMER disparaissait lors de la deuxième bataille des Flandres. Ni l'épave de son avion, ni son corps, ni ses effets personnels ne furent retrouvés. 23 ans à peine, la poitrine décorée des plus belles distinctions de notre République, Georges GUYNEMER était passé en moins de trois ans du stade d'élève pilote au statut de héros national.

La France entière pleurait celui qui faisait régulièrement la une des quotidiens relatant les exploits du pilote de chasse au 53 victoires aériennes.

Jusque dans les écoles où, pour expliquer sa disparition, les maîtres d'école, s'inspirant du Cantique de l'Aile d'Edmond Rostand, apprennent aux jeunes écoliers, que Guynemer avait volé si haut qu'il ne pouvait pas redescendre :

*« Gloire à celui qui vient s'écraser « sur la plaine Ou sombre au flot hagard » ?
Gloire à celui qui meurt brûlé comme un phalène
« Gloire à celui qui part « Et puis que plus jamais on ne voit reparaître !
« Nul ne l'a rapporté, « Nul ne l'a vu descendre...
Ah ! c'est qu'il est, peut-être, « Monté, monté, monté ! »*

Guynemer est entré dans la légende ce 11 septembre 1917 et il nous donne l'occasion chaque année de rendre hommage non seulement à sa mémoire, mais aussi à cette génération d'hommes qui ont porté le combat dans la troisième dimension. C'était la naissance et le développement de l'Aéronautique militaire.

Objets d'exaltation de l'héroïsme français, les aviateurs d'alors sont portés aux nues par la presse patriote et les témoins de leurs exploits. Les as de l'aviation française, tels René Fonck, Charles Nungesser ou le Varois Jean LOSTE, deviennent ainsi des exemples de courage et d'abnégation, mais aussi des modèles d'engagement pour beaucoup.

Objet de culte, l'aviateur est élevé au rang d'icône nationale afin de maintenir le moral d'un pays entièrement mobilisé par l'effort de guerre, et d'offrir aussi bien aux « poilus » qu'à la population un héros d'exception, capable d'incarner le courage et la volonté, qualités présumées des Français.

Les générations d'aviateurs qui se sont succédées depuis plus d'un siècle, possèdent dans leur ADN, les valeurs que nous a montrées le capitaine GUYNEMER.

Nos aînés du Normandie Niémen et des Forces Aériennes de la France Libre ont su se hisser au niveau de GUYNEMER plus de vingt ans après lui. Rappelons au passage la mémoire de deux varois le Général POUYADE et le Colonel DOUARRE héros du Normandie Niémen

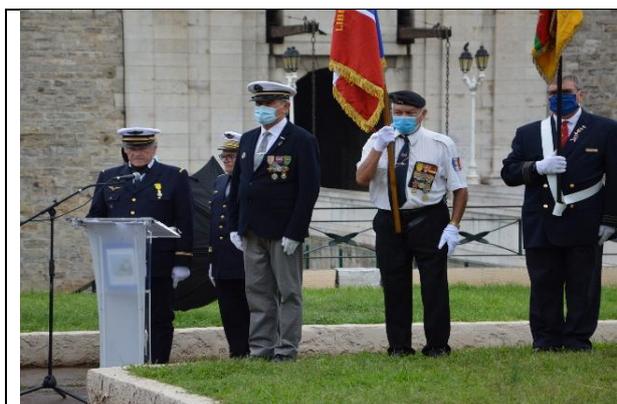
Pour les aviateurs de 2020, Guynemer est un symbole, un modèle. Bien sûr le Rafale n'a rien à voir avec le Spad, les doctrines d'emploi de l'arme aérienne ont bien évoluées. Le domaine d'action s'est nettement élargi au point d'y ajouter le domaine spatial. Mais les pilotes et les techniciens chargés de la mise en œuvre de l'arme aérienne sont toujours habités de l'esprit Guynemer.

Les élèves de l'Ecole de l'Air passent chaque jour devant sa stèle et voient cette devise « Faire Face » qui en dit long sur l'engagement qu'ils ont contracté en entrant au service de la France sous les ailes de la République.

Dans ces moments troublés que notre monde traverse, nous avons besoin, surtout les jeunes générations, de repères, de symboles. Le capitaine Georges Guynemer fait partie de ces repères. Il nous a montré le chemin en allant au bout du sacrifice suprême au service de la France.

Merci mon capitaine pour l'héritage que vous nous avez légué et soyez assuré que les aviatrices et aviateurs d'aujourd'hui marchent fièrement sur vos pas

Pour respecter la tradition et le devoir de mémoire, tous les ans, sur toutes les bases, un aviateur fait lecture de votre dernière citation. Aujourd'hui, devant cette stèle à votre mémoire, c'est le major Joël CASTELLOT, de l'ANSORAA va nous en faire la lecture.



Héros légendaire, tombé en plein ciel de gloire...



Avec nos camarades d'active....

Parmi les Présents, nous remarquons :

-pour la 1^{ère} fois, Mr le maire Hubert Falco, ancien ministre, était présent.

- les généraux Bourdilleau, ancien major de l'Armée de l'air, - Benquey, ancien directeur de l'AIA de Cuers-Pierrefeu, - Madame le général Dominique Arbiol, directrice de l'Ecole de l'air, représentée par le LCL Bliaux - Le colonel Michaux, Directeur Zonal du renseignement et de la sécurité Défense (DRSD).

Yvan Escrhuela

CEREMONIES AVANT CONFINEMENT



14 Juillet à Toulon sans public sur invitations

Cérémonie des Justes Mémorial déportation



28 août – libération de Toulon – les drapeaux

12 Septembre, Hommage aux combattants de Bazeilles



Hommage aux 46 parachutistes dont 13 toulonnais tués dans l'accident d'hélicoptère le 11.09.1982

ARRIVEE DU 3^{ème} A330-MRTT SUR LA BASE AERIEENNE D'ISTRES



Le 10 Juillet 2020, la Direction générale de l'armement (D.G.A.) a réceptionné le 3^{ème} avion ravitailleur multi-rôles A330-MRTT Phénix sur la base aérienne 125.

Ce troisième exemplaire arrive sur la base avec quatre mois d'avance sur le calendrier initial.

Le Phénix est un avion de ligne Airbus A330, transformé pour répondre aux missions militaires qui lui sont confiées : mise en œuvre de la composante aérienne de la dissuasion, contribution à la posture permanente de sûreté, projection de forces et de puissance ainsi que transport médicalisé en cas d'évacuation sanitaire d'urgence.

Grâce à sa polyvalence, le Phénix remplace deux flottes distinctes sur l'ensemble de ce panel de missions : la flotte actuelle de ravitaillement en vol (C135-FR et KC 135 R) et celle de transport stratégique de personnels et de fret (A 310 et A 340).

Les travaux de la Loi de programmation militaire (LPM) 2019-2025 ont conduit à accélérer de deux ans les livraisons des 12 premiers MRTT. Le dernier sera livré en 2023 au lieu de 2025 initialement. La commande de trois avions A330 supplémentaires a été annoncée dans le cadre du plan de soutien à l'aéronautique qui fait suite à la crise de la Covid-19, afin de remplacer les avions de transport stratégiques A310 et A340 de l'armée de l'air. Ils seront remplacés postérieurement à la LPM par les MRTT supplémentaires portant leur nombre total à 15.

Jean Fontanaud

Sources : armée de l'air

DE NOUVEAUX CHEFS A ISTRES ...AVEC LA COVID...



Vous reconnaitrez comme votre Chef...le colonel Marty



Remise de l'insigne de la base au colonel Marty



Les Honneurs au drapeau par le nouveau commandant

Jeudi 16 juillet

Le Général de Corps aérien Bruno Maigret, commandant les Forces aériennes stratégiques désigne le colonel Marty commandant de la Base aérienne 125 d'Istres en remplacement du colonel Gaudillère qui rejoint le centre des hautes études militaires.

« Je te transmets très amicalement cet objet d'une puissance monstrueuse et d'une délicatesse infinie qu'est la base aérienne, puisqu'il y a des femmes et des hommes qui sont bons, une foule d'aviateurs prêts au combat, qui en veulent »

Les conditions sanitaires de la Covid 19 oblige, la tribune des autorités n'avait pas la même configuration qu'autrefois.

S'ajoutent les fonctions de commandant de la base de défense Istres-Orange-Salon de Provence, une entité administrative qui correspond à la gestion de plus de 10 000 personnes.



Le Colonel David MARTY (1)



Passage en revue des troupes par les deux colonels



Nice Mont Agel -Vous reconnaitrez pour votre Chef le capitaine Fabrice

Mercredi 2 Septembre : prise de commandement de l'Elément Air Rattaché (EAR) de Nice Mont Agel . Le Colonel David Marty, commandant la base aérienne 125 et commandant de base de défense Istres/Salon/Orange, a remis le commandement de cette unité, rattachée à la base d'Istres, de Nice Mont Agel au Capitaine Fabrice. Le commandant des troupes était le Major Yvan.



Les Honneurs au drapeau par le GBA Xavier Lafite

4 septembre : Prises de commandement EDSA & ESIC AERO. C'était encore une belle journée aujourd'hui sur la base puisque nous avons assisté aux prises de commandement de l'Escadron de Défense Sol-Air 01.950 « Crau » (EDSA) et de l'Escadron des Systèmes d'Information et de Communication Aéronautiques 1J 125 « Baux-de-Provence » (ESICAERO). À cette occasion, depuis le parking de l'EDSA, le colonel David Marty, commandant la base aérienne 125 et la base de Défense Istres / Orange / Salon de Provence a remis le commandement de l'EDSA au **commandant Nicolas**, puis le commandement de l'ESIC AERO à la **capitaine Nadia**. Cette cérémonie a été présidée par le Général de brigade aérienne Xavier Lafite, commandant la brigade aérienne du contrôle de l'espace (BACE).

(1) -Colonel **David MARTY**, Pilote de chasse – E.A. 96 « *Colonel de Saxcé* », 44 ans – marié un enfant,
 2001-2008 - Commandant d'escadrille au $\frac{3}{4}$ « *Limousin* »,
 2008-2010- E.M. du Commandement des F.A.S. Bureau Emploi,
 2010-2011- Ecole de Guerre – 18^{ème} promotion « *Général de Gaulle* »,
 2011-2014- E.C.2/4 « *Lafayette* », Second & commandant d'escadron,
 2014-2017- EMA-Division forces nucléaires, officier programme « *HORUS* »
 2017-2020-Inspection A.A.-Vice-président du CPSA-Air,

Décorations :

- Ch. de la L.H., Ch. De l'ONM, Valeur Militaire étoile de bronze,
- Médaille d'Or de la DN « FAS », Commémorative Française « Libye »,
- Médaille de la protection militaire du territoire – agrafe « *Jupiter* »

HISTOIRE DE LA CREATION DU POIGNARD DE L'ARMEE DE L'AIR



L'Ecole de l'air lors d'une cérémonie militaire du 14 juillet à Paris

Alors que l'armée de terre et la Marine disposent d'armes longues de parade telles qu'épées ou sabres, l'armée de l'air est quant à elle dotée d'une arme courte, un poignard qui a la particularité d'être le seul en service dans les forces armées françaises.

Ce poignard, qui fait la fierté des aviateurs et démontre leur singularité vis-à-vis des autres armées, a pourtant une origine particulièrement complexe.



D'abord un projet d'épée :

Pour remplacer le sabre d'officier de troupes à pied Mle 1923 qui était porté avec l'ancienne tenue du personnel de l'aéronautique, une épée avait été prévue avec le nouvel uniforme des forces aériennes.

Une commission, placée sous la présidence du général Barès, chef de l'état-major général de l'Armée de l'air du 4 janvier au 26 août 1931 et du 16 janvier au 1^{er} avril 1933, chargée d'étudier la tenue de la nouvelle armée de l'air, était favorable à un sabre court. Le projet avait été confié à M.Lasserre, artiste-sculpteur à Paris,

Qui réalisa le modèle qui fut agréé par le général Denain, ministre de l'air.

Une dizaine d'industriels, fourbisseurs potentiels, furent consultés. Ils reçurent, pour réaliser un modèle d'épée conforme, une maquette de l'épée en bois et les tables de construction constituées par des « bleus » ou plans cotés, de ses pièces constitutives (*en tout six plans*), le tout grandeur nature, ainsi qu'une nomenclature des pièces indiquant les matières employées. L'ensemble a été réalisé et tiré par le Bureau de la manufacture d'armes de Châtellerault, le 18 novembre 1932.



Parmi les constructeurs consultés, la fabrique d'armes blanches Lefebvre-Lacroix à Paris réalisa un modèle d'épée. C'était un glaive prévu en 3 tailles de 800, 770 et 740 mm de longueur totale. La garde était en bronze demi-rouge de 125 mm de longueur reproduisant les ailes et l'étoile de l'insigne général de l'armée de l'air. Le fourreau était également en 3 tailles correspondant à celles des lames. La signature de l'artiste « P.Lasserre » créateur du modèle devait être apposée au verso de la chape de chaque épée.

Le lot pour essais, évalué à environ une dizaine d'exemplaires, venait d'être remis à la commission lorsque le général Denain, ministre de l'air, fit surseoir à la poursuite de ce projet d'épée jugé vraisemblablement surannée ou trop luxueuse et même encombrante comme arme de parade pour les officiers d'une armée moderne.



Les fournisseurs ne furent pas pour autant dessaisis du projet d'arme de parade de l'armée de l'air. Ils furent invités à présenter un modèle de poignard inspiré de celui de l'épée, porté avec deux bélières et dont la monture conserverait le même type de garde avec une poignée de nacre, mais de 110 mm de longueur.

Le nouveau projet n'aboutit pas en raison d'une ressemblance de la garde jugée à l'époque trop proche de celle des poignards de l'armée allemande qui venaient d'être créés. C'est alors que le général Denain, qui avait été chef de la Mission militaire française en Pologne en 1928-29, remit à l'armurier Pierre Foury à Paris, un poignard de l'aviation polonaise qui était déjà un modèle identique à ceux de la marine et de l'aéronautique impériale russe en 1914-17 avec garde en « S ». Foury est chargé de s'en inspirer et d'en proposer une version simplifiée. Le dessin retenu est de ligne très pure.

L'armurier Lefebvre-Lacroix reçoit la même commande mais présente un poignard légèrement différent, notamment par le fourreau et la poignée qui sont arrondis. Le modèle Lefebvre aura une courte existence puisqu'il disparaît dès 1936.

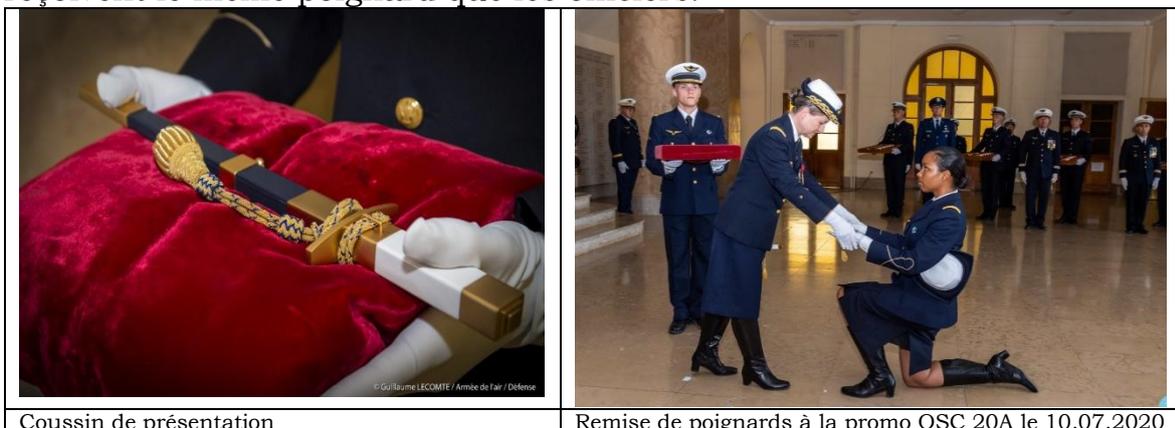
Finalement, la circulaire du 20 juillet 1934 dote les officiers et les sous-officiers de l'armée de l'air d'un poignard.

Pour les officiers, la poignée est blanc ivoire et bleue pour les adjudants, adjudants-chefs et aspirants. Certains, peu satisfaits du matériau choisi pour la fusée, la remplaceront par de l'ivoire. Pour les officiers, la dragonne est en cannetille alors que pour les sous-officiers est en soie naturelle teintée en bleu aviation.



En 1954, c'est le service des fabrications du Commissariat de l'air qui réalise le poignard et plusieurs modifications mineures lui sont apportées, notamment l'ajout de petites lames métalliques servant de ressort pour fixer le poignard dans son fourreau.

En 1979, par souci de simplification, les sous-officiers supérieurs et majors reçoivent le même poignard que les officiers.



Coussin de présentation

Remise de poignards à la promo OSC 20A le 10.07.2020

Sources :
 -Service historique,
 -Armée de l'air.

Jean Fontanaud

UN PARRAIN PRESIGIEUX POUR LA PROMOTION 2019 DE L'EAE



En présence de la ministre des Armées, Florence Parly et du général Philippe Lavigne, chef d'état-major de l'Armée de l'air et de l'Espace, les élèves de la promotion 20-129 ont choisi le colonel Joseph Pouliquen comme parrain.

Né en 1897 à Saint-Malo, Joseph Pouliquen s'engage pour la durée de la guerre, en mars 1915. Incorporé à Dinan, il se porte volontaire pour les Dardanelles avec le 176^{ème} régiment d'infanterie.

De retour d'expédition, le caporal Pouliquen effectue à Saint-Cyr un stage à l'issue duquel il est nommé sergent. Il est alors affecté au 26^{ème} régiment d'infanterie et envoyé au front où il est blessé, en avril 1917, au Chemin des Dames dans le département de l'Aisne.

Déclaré inapte à la vie dans les tranchées, il obtient en janvier 1918 son brevet de pilote pour ensuite prendre les commandes d'un bombardier biplan. Il accomplit une trentaine de missions qui l'entraînent jusqu'en Tchécoslovaquie où il en effectue une vingtaine d'autres. Il est démobilisé en novembre 1919. Il travaille alors dans la presse.

Mobilisé en 1939 avec le grade de capitaine, Joseph Pouliquen est affecté à Toulouse puis à Orly et enfin, en avril 1940, dans le désert de Syrie comme commandant de la base aérienne de Palmyre. C'est au Liban, qu'il apprend la signature de l'armistice. Démobilisé en novembre 1940, il rentre à Saint-Malo mais décide de rallier les Forces françaises libres. Il passe en Zone libre et il retrouve les membres de Paris-Soir. Il obtient ainsi un "ordre de mission" d'envoyé spécial, chargé d'effectuer un reportage en Afrique. En avril 1941, il rejoint Oran puis Alger. Après un trajet dantesque dont quatre cents kilomètres à pied dans la brousse, le capitaine Pouliquen arrive à Freetown en Sierra-Leone où il signe son engagement dans les Forces françaises libres, le 29 septembre 1941. Il est nommé, en novembre 1941, adjoint du commandant Tulasne commandant le Groupe de chasse « *Alsace* ». Le groupe est alors chargé de la défense d'Haïfa avec des appareils à bout de souffle puis effectue le convoyage d'appareils neufs. Le 25 janvier 1942, il est porté à la tête du Groupe « *Alsace* ». Quelques jours plus tard, il prend également, pour deux mois, le commandement du Groupe de bombardement « *Lorraine* » dont le personnel est envoyé en repos en Syrie. Il est promu au grade de commandant le 15 mars 1942.

En septembre 1942, à Beyrouth, le commandant Pouliquen se voit confier la constitution d'un nouveau groupe de chasse destiné à se battre sur le front de l'Est aux côtés de l'Armée rouge.

Il entreprend alors la formation du Groupe de chasse n°3, bientôt appelé « Normandie », qui rejoint l'URSS (1). En mars 1943, il quitte le commandement du « Normandie », rentre en Grande-Bretagne où il est nommé, en juin, commandant adjoint du Groupe de bombardement « Lorraine ». Il accomplit plusieurs missions au-dessus de l'Allemagne comme mitrailleur de tourelle.

En février 1944, il est nommé adjoint au colonel commandant les FAFL en Grande-Bretagne et affecté en qualité d'officier supérieur de liaison auprès du commandement britannique du *Wing 145* pour les opérations de Normandie, du nord de la France et de Belgique. Promu lieutenant-colonel en mars 1945, il retourne au combat avec le « Lorraine » à la fin du mois d'avril 1945, effectuant cinq nouvelles missions offensives sur Brême et Hambourg. (2)



Joseph Pouliquen est décédé le 24 septembre 1988 à l'Institution Nationale des Invalides à Paris. Ses obsèques se sont déroulées en l'église Saint-Louis-des-Invalides. Il a été inhumé à Saint-Méloir-des-Ondes en Ille-et-Vilaine. Il était grand officier de la Légion d'Honneur, Compagnon de la Libération par décret du 16 octobre 1945, titulaire de la Médaille Militaire, croix de guerre 14/18 avec quatre citations, croix de guerre 39/45 avec deux citations, croix de guerre des TOE avec une citation.

Jean Fontanaud

Sources : Armée de l'air

- (1) – Ce groupe de chasse est resté gravé dans l'histoire sous le nom de « Normandie-Niemen », après avoir reçu le titre de Régiment du Niémen, en 1944, sur ordre de Staline.
- (2) – Après la guerre, il s'installe pendant deux décennies à Saint-Paul-de-Vence (Alpes-Maritimes), avant de revenir à Saint-Malo. La ville le nomme Citoyen d'honneur en 1980 et pose une plaque en sa mémoire sur la tour Quic en Groigne.

ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE



Le monde des satellites

« Il était écrit, dès la naissance de l'Armée de l'Air, que les aviateurs seraient voués à explorer tout ce que peuvent offrir l'air et l'espace.

Aujourd'hui, les aviateurs doivent regarder encore plus haut, encore plus loin, vers ce nouveau champ de confrontation, hautement stratégique et de plus en plus connecté, qu'est devenu l'espace. Nous vivons un moment décisif.

Nous devons désormais assurer notre défense de l'espace, et par l'espace. Il s'agit de garantir la liberté d'accès et d'action dans l'espace, par une meilleure connaissance de ce qui s'y passe et une capacité de réponse face aux menaces émergentes. Il s'agit de renforcer l'autonomie stratégique de notre pays.

Aviatrices, Aviateurs, nous conservons notre ADN, celui qui nous caractérise, et les valeurs qui nous rassemblent. Nous sommes appelés à façonner ensemble notre avenir avec détermination. Vos qualités vous permettent de maîtriser le ciel. Elles vous conduisent désormais à conquérir l'espace ! » Général Philippe Lavigne, Chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace.

Les enjeux.

En 2030, l'espace sera surpeuplé. Il sera devenu un champ de confrontation. La France devra pouvoir agir dans, depuis et vers l'espace, s'appuyant sur des capacités résilientes, des expertises et un réseau de partenaires.

Cela engendrera des frictions, conséquences d'incidents non intentionnels en orbite. Les risques de collision entre objets se multiplieront mécaniquement. Les conflits entre Etats sur Terre s'exporteront en orbite, générant de nouvelles menaces plus ambiguës : les actes malveillants et les agressions se multiplieront. Or, dans le même temps, la société française et les forces armées seront toujours dépendantes des services spatiaux pour la préparation et la conduite de leurs opérations. La France sera donc dotée d'une stratégie spatiale de défense, en vue de relever les défis liés à son libre accès à l'Espace.

DISPARITION D'UN GRAND AVIATEUR



Né le 4 mai 1927 à l'île-Bouchard en Indre & Loire, le général de corps aérien Michel FORGET, entré à l'Ecole de l'air en 1946 (*de Saint Exupéry*), a fait une carrière complète d'officier pilote de combat.

Il a assumé à ce titre tous les commandements correspondant à sa spécialité et a participé à la guerre d'Algérie. Breveté de l'Ecole Supérieure de Guerre Aérienne (ESGA), le général Forget a tenu des postes importants en état-major. Chef du cabinet du ministre de la Défense en 1975-1976, il a commandé ensuite l'opération « *Lamantin* » en Mauritanie, à dominante aérienne. De 1979 à 1983, il a été placé à la tête de la Force Aérienne Tactique et de la 1^{ère} Région aérienne à Metz.

Depuis qu'il a quitté le service actif, en 1983, le général Forget se consacre à des études sur la défense. Il est l'auteur de nombreux ouvrages : *Puissance aérienne et stratégique* (2001) et *Guerre froide et Guerre d'Algérie* (2002), *Notre défense dans un monde en crise* (2006), *Du Vampire au Mirage, l'épopée d'une génération de pilotes de chasse* (2007), *Nos Forces aériennes en OPEX* (2013), *Nos armées au temps de la 5^{ème} République* (2016).

Grand-Croix de la Légion d'Honneur, le général Forget était membre de l'Académie des Sciences Morales et Politiques.

Décédé le 1^{er} octobre 2020. Inhumation dans l'intimité familiale en région bordelaise.

Colonel Jean ADIAS, ancien pilote



Le colonel Jean Adias, ancien pilote, s'est éteint à l'âge de 98 ans. Il avait combattu durant la Seconde Guerre mondiale, la Guerre d'Indochine puis la Guerre d'Algérie. Il comptabilisait plus de 38 000 heures de vol. En 1939, Jean Adias s'engage au sein de l'Armée de l'air et devient pilote militaire. Il effectue cette même année un vol en tant que copilote du capitaine Antoine de Saint-Exupéry. Au cours de sa carrière militaire, il est affecté au cœur de plusieurs théâtres d'opérations et termine la Guerre d'Algérie en 1962. Il comptabilise plus de 38 000 heures de vol sur 134 types d'avions différents et totalise 1241 heures de missions de guerre.

. Officier sorti du rang, le colonel Adias a été décoré à plusieurs reprises : commandeur de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre avec 18 citations dont huit à l'ordre de l'Armée (Palmes), médaille de l'Aéronautique à titre exceptionnel. Il fut également officier de l'Ordre National du Mérite avant d'être élevé au rang de Grand-Croix le 10 janvier 2019, sur la Base aérienne 118 Mont-de-Marsan.

Retour sur le brillant parcours de Jean Adias, qui a consacré sa vie à l'Armée de l'air : À 15 ans, il rencontre Jean Mermoz, figure de l'Aéropostale, qui lui transmet la passion de l'aéronautique. Un an plus tard, en 1937, Jean Adias entame sa carrière de pilote, en étant breveté plus jeune pilote de tourisme de France, au sein de l'Aviation Populaire. Un an plus tard, il s'engage dans l'Armée de l'air, en tant que sous-officier du personnel navigant (PN) à l'École de l'Aviation d'Istres. Il devient pilote militaire en 1939 et choisit le bombardement. Il est, par la suite, formé au centre d'instruction de Marrakech où il vole sur Bloch 210. Un appareil connu pour ses fragilités moteurs, baptisé « Le cercueil volant ». Cette même année, il effectue un vol en tant que copilote du capitaine Antoine de Saint-Exupéry.

Au cours de sa carrière militaire, Jean Adias est affecté au cœur de plusieurs théâtres d'opérations. Il se trouve successivement en Tunisie, lors de la campagne contre l'Afrika Korps du Maréchal Rommel, à Madagascar « Campagne de Madagascar », en Indochine durant la Bataille de Dien Bien Phu. En 1962, il termine la Guerre d'Algérie. Il comptabilise plus de 38 000 heures de vol sur 134 types d'avions différents et totalise 1241 heures de missions de guerre. Officier sorti du rang, le colonel Adias a été décoré à plusieurs reprises : commandeur de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre avec 18 citations dont huit à l'ordre de l'Armée (Palmes), médaille de l'Aéronautique à titre exceptionnel. Il fut également officier de l'Ordre National du Mérite avant d'être élevé au rang de Grand-Croix le 10 janvier 2019, sur la base aérienne (BA) 118 de Mont-de-Marsan. Le colonel Jean Adias a consacré sa vie à l'Armée de l'air. La cérémonie funéraire s'est déroulée le vendredi 14 août 2020, à l'église Saint-Jacques de Pau.



10 janvier 2019, sur la base aérienne de Mont de Marsan, Jean Adias est élevé à la Dignité de Grand-Croix de l'Ordre National du Mérite par le Général d'Armée aérienne Jean-Paul Palomeros, ancien CEMAA. A ses cotés le Général de Division Matthieu Pelissier commandant le CEAM et le colonel Cédric Gaudillère commandant la base.

Sources : Armée de l'air.

Jean Fontanaud

20 juin 1945, NORMANDIE-NIEMEN RETROUVE LA FRANCE Et entre dans la Légende....



20 juin 1945 sur l'aéroport de Paris-le-Bourget

En cette fin d'après-midi, l'aéroport est irradié de soleil. Une foule joyeuse s'est amassée en nombre derrière l'aérogare qui est pavoisée d'une multitude de gerbes et de drapeaux soviétiques et français. Tout est prêt pour accueillir et fêter les illustres pilotes de *Normandie-Niemen* qui se sont couverts de gloire dans les cieux soviétiques. Après avoir reçu le titre de « *Héros de l'Union Soviétique* » par Staline pour certains d'entre eux, les pilotes et leurs mécaniciens reviennent en France. Ils atterrissent triomphalement sur les pistes du Bourget, mais il nous faut revenir sur les semaines précédentes : Nous sommes au matin du **8 mai 1945**, le régiment quitte le terrain de Bladiau où il a séjourné 3 jours pour prendre ses quartiers sur le terrain d'Heiligenbell en Prusse orientale. Le presque promu Lieutenant-Colonel Delfino part en Yak-6 pour Varsovie d'où il prendra un *Lissounov Li-2* (avion *Douglas DC-3* produit sous licence soviétique) pour Moscou. Il doit régler les modalités de retour en France de *Normandie-Niemen*.

Le régiment perçoit quatorze nouveaux *Yak-3*. Devant cette livraison d'appareils non prévue, le capitaine *De Saint-Marceaux* décide le rétablissement provisoire de trois escadrilles avec l'accord du capitaine ingénieur Agavelian, chef du personnel technique soviétique. Les Français profitent du peu d'activité aérienne opérationnelle pour lâcher sur *Yak-3* quelques-unes des treize nouvelles recrues (Arrivés le 25 avril 1945). Le 8 mai à 16h00, la radio annonce la fin des hostilités, précisant que l'Allemagne vient de signer la capitulation à Reims, en France.

Le lendemain, le 9 mai, au QG soviétique de Karlshorst, au nord-est de Berlin, l'acte final de capitulation est signé. A 13h00, sur le terrain d'Heiligenbell, se tient une prise d'armes pour célébrer la victoire. Le colonel Skavronski prononce une longue allocution retraçant l'épopée de l'Armée rouge.

Le lendemain, une messe d'action de grâce est célébrée par le Père Lepoutre, aumônier de l'air, arrivé au régiment le 30 avril précédent. En ces quelques minutes de recueillement chacun peut mesurer ce que cinq années et demi de guerre ont représenté d'épreuves de toutes sortes. Que de camarades, d'amis, que de parents disparus... *Normandie-Niemen* a payé un lourd tribut avec 42 des siens tombés pour la liberté !

Le 12 mai, le régiment se déplace à Elbing, première étape vers le retour en France. Le 18 mai, le lieutenant-colonel Delfino est de retour parmi ses pilotes auxquels il apporte la nouvelle tant attendue du très prochain retour en France de *Normandie-Niemen*. Le 1^{er} juin, à 13h15, les français décollent d'Elbing sur des *Li-2* pour Moscou où ils arrivent à 18h30.

Le 5 juin, une messe est célébrée par le Père Lepoutre en l'honneur des morts de *Normandie-Niemen*. Celle-ci est suivie d'une visite empreinte d'une très grande émotion au cimetière Vvedenskoïe de Moscou où reposent plusieurs pilotes français tombés au Champ d'honneur, Morts pour la France. Ceux-ci ont été inhumés près du carré militaire où sont ensevelis des Grognaards de Napoléon tombés lors de la campagne de 1812.

Le soir « *praznik* » (fête) redoutable dans la maison de l'Armée rouge. Le maréchal Novikov et le général Levandovitch remettent à cette occasion de nombreuses décorations. Le sous-lieutenant Jacques André et le Lieutenant Marcel Lefevre sont élevés à la dignité de « *Héros de l'Union Soviétique* », privilège rare pour un étranger. Pour Marcel Lefevre, cette haute distinction lui est attribuée à titre posthume, un an jour pour jour après qu'il ait rendu son dernier souffle à l'hôpital Sokolniki de Moscou.

Le 9 juin, une formidable nouvelle parvient sous la forme d'un télégramme adressé au général Petit : « *Le général Antonov, chef d'Etat-major de l'Armée rouge, vient de me faire la communication suivante : le Maréchal Staline me charge, au nom du gouvernement, de vous dire qu'il considère que Normandie-Niemen, ayant très bien combattu sur le front soviétique, il ne serait pas juste de le désarmer en lui enlevant son matériel. Il propose que les pilotes de Normandie-Niemen rentrent en France avec leurs avions de combat.* » Dans un message adressé au général de Gaulle, le maréchal Staline écrira : « *Le régiment français Normandie-Niemen retourne dans sa patrie tout équipé, c'est-à-dire avec ses avions également tout équipés et comme itinéraire, il suivra l'Elbe vers l'Ouest. J'ai estimé essentiel que le régiment conserve le matériel dont il s'est servi courageusement et avec un plein succès sur le front oriental. Que ce matériel soit le modeste cadeau de l'aviation de l'Union Soviétique à la France et le symbole de l'amitié de nos deux peuples.* »

Aussitôt, la 303^{ème} division aérienne s'organise pour trouver les meilleurs avions afin de remplacer les Yak-3 les plus usagés. *Normandie-Niemen* se retrouve avec quarante appareils en excellent état. Le lieutenant-colonel Delfino décide de reformer les quatre escadrilles : *Rouen, Le Havre, Cherbourg et Caen*, respectivement confiées aux capitaines Marcel Albert, Joseph Risso, Charles de la Salle et Roland de La Poype.

Vendredi 15 juin 1945. Cette fois, ça y est ; ce grand jour tant souhaité est enfin arrivé ! Après plusieurs faux départs, l'heure du retour en France a vraiment sonné. Les Russes qui ne sont pas du voyage offrent des cadeaux à « leurs » *Franzowski* et les embrassent une dernière fois. Les généraux Khrioukine et Zakharov qui, dans leur dernier discours, souhaitent bon voyage aux Français, ne sont pas les moins émus.

A 13h00, alors que la pluie a cessé de tomber, le général Zakharov, seul au centre du terrain, impeccable dans son uniforme beige, toutes décorations dehors, le visage grave et blême, abaisse son drapeau rouge qui donne l'autorisation de décoller. La première escadrille s'envole, les avions décollant deux par deux. Les autres escadrilles suivront de quart d'heure en quart d'heure. Puis, après un ultime salut empreint d'émotions, le général Zakharov libère le Yak-3 « *double zero* » de Louis Delfino. Il ne reste plus qu'un seul avion à devoir prendre l'air, celui du lieutenant-colonel **Pouyade**.

La tradition veut que le commandant du régiment soit le dernier à quitter le terrain. Et Gueorguy Zakharov a tenu à réserver cet honneur à son ami Pierre Pouyade ; geste qui en dit long sur les liens qui unissent les deux hommes. Pierre Pouyade, lui, après s'être totalement remis de ses blessures, était revenu parmi ses hommes spécialement pour vivre ce grand moment. (1).

Au bout de quarante-cinq minutes de vol, *Normandie-Niemen* se pose à Posen (aujourd'hui Poznan en Pologne), accueilli par de grands panneaux rouges de bienvenue. Après un déjeuner en musique, les français décollent à 17h00 et se posent sans histoire à Prague une heure plus tard. Un drapeau français flotte aux côtés d'un drapeau de l'Union soviétique.

Dimanche 17 juin à 10h00, décollage pour Stuttgart, ville prise deux mois plus tôt par la première armée française du général de Lattre de Tassigny. Atterrissage sur le terrain de Stuttgart-Grossaxenheim, occupé par la 1^{ère} escadre de chasse française. Le régiment est accueilli par le général Piollet, chef de cabinet de Charles Tillon (ministre de l'air). Le sous-lieutenant Robert March fait une brillante démonstration des qualités du Yak-3 devant le général de Lattre de Tassigny. Ce dernier réserve aux pilotes de *Normandie-Niemen* un accueil digne de chefs d'Etat, avec garde d'honneur de tabors marocain et dîner tout aussi royal.

Mercredi 20 juin à 10h00, départ en direction de Saint-Dizier. Pour beaucoup de pilotes, l'émotion est forte ; certains n'ont pas revu la France depuis plus de quatre années.

Le général Bouscat, inspecteur général de l'armée de l'air et commandant en chef des forces aériennes engagées, est là en personne, pour accueillir *Normandie-Niemen* sur le sol de France. Séances photos et caméras, musique, revue et déjeuner en compagnie du général Bouscat.

A 17h50, c'est le décollage pour Paris-le-Bourget. Dans une certaine excitation compréhensive due à la proximité de la capitale, se produit le premier incident du voyage : la collision au sol de deux appareils. Au roulage à bord du *Yak n° 30*, Bousquey naud « découpe » jusqu'à la cabine le n° 13 piloté par Abadie à l'arrêt sur la piste. Par ailleurs, Richard, aux commandes du n° 12, est contraint, peu après avoir décollé, de se reposer à Saint Dizier, son avion ayant des ennuis de volets.

A 18h30, ce sont trente-sept *Yak-3* au nez tricolore qui survolent les Champs-Élysées à très basse altitude, au point que les pilotes peuvent distinguer les piétons sur les trottoirs. Dix minutes plus tard, après un passage en formation impeccable au-dessus de l'aérogare du Bourget, noire de monde, les *Yak* atterrissent deux par deux sous les applaudissements et les vivats de la foule en délire.

Parmi les nombreuses personnalités présentes, se trouvent : le ministre de l'air Charles Tillon, les généraux Catroux, Valin, Koenig et l'ambassadeur d'URSS en France, Alexandre Bogomolov. Une demi-heure plus tard, le personnel de *Normandie-Niemen* est en place. Le colonel Jacques Soufflet, représentant le général de Gaulle, passe en revue l'ensemble des troupes. De son côté, l'infatigable Robert Marchi gratifie une nouvelle fois le public d'une séance de voltige dont il a le secret. L'émotion monte d'un cran quand Charles Tillon commence à lire la liste des pilotes de *Normandie-Niemen* tués au combat ou portés disparus. Quarante-deux noms qui s'égrènent dans un silence aussi impressionnant que le vacarme qui l'a précédé.



Drapeau du Normandie-Niemen



Lcl Pouyade, Généraux Bouscat-Valin

DEUX AVIATEURS AS DE LA GUERRE 14-18 A L'HONNEUR



Ces deux as sont à l'honneur avec la sortie d'un timbre-poste.



Michel Coiffard, dit « *l'homme aux 34 victoires* », est né le 16 juillet 1892 à Nantes. Il s'engage le 10 novembre 1910 dans l'Armée et se trouve affecté en Afrique avec le 13^{ème} bataillon de Chasseurs à Pied. Il participe à la Campagne de Tunisie de 1911 et celle du Maroc en 1912. Pendant cette campagne, il est blessé à l'épaule, le 16 mai 1912, au cours de la bataille de Dar-Ben-Amar. Pour sa participation à ce conflit, il est décoré de la Croix de Chevalier de l'Ordre Hafidien Cherifien de 5^{ème} classe, de la Médaille Ouissam Alaouite du Maroc et de la Médaille coloniale Nicham Iftickar avec l'agrafe Maroc.

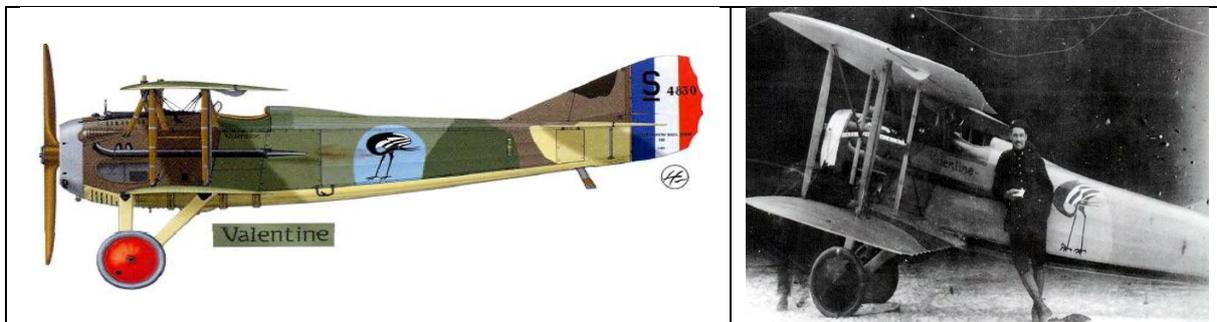
Promu Brigadier le 29 novembre 1913, il sert au sein d'une unité d'Artillerie lorsque la Grande Guerre débute. Il reçoit une citation suite à la blessure à la tête reçue lors de la bataille de la Marne. Cinq jours plus tard, il est à nouveau cité pour avoir récupéré une pièce d'artillerie sous un intense feu ennemi. Le 2 mars 1915, il est de nouveau blessé, cette fois au pied et reçoit la Médaille Militaire le 29 mai 1915. Quelques jours plus tard, le 5 juin, il est blessé pour la 4^{ème} fois. Ne pouvant plus assumer les contraintes liées à ses fonctions d'artilleur, il demande son transfert dans l'infanterie.

Affecté au 13^{ème} bataillon de Chasseurs Alpins, il est de nouveau blessé à deux reprises, une fois le 19 août 1916 (*une balle dans l'avant-bras*) pendant la bataille de Maurepas et une autre fois où il reçoit un éclat d'obus dans l'estomac. Ces différentes blessures le rendent inaptes à servir mais refusant d'arrêter le combat, il demande et obtient son transfert dans l'aviation.

Il débute sa formation de pilote le 4 janvier 1917 et obtient son brevet militaire le 19 avril avant d'être affecté à l'Escadrille N 154 à partir du 28 juin 1917. Ses débuts de pilote de guerre sont laborieux, mais très vite, le succès est au rendez-vous. Le 5 septembre 1917, il abat son premier adversaire au Catelet, près de Saint-Quentin. Il s'agissait d'un Albatros. Le 14 novembre 1917, il est promu Sous-Lieutenant à titre provisoire. Le 3 janvier 1918, en mission de reconnaissance au-dessus de Saint-Quentin, il abat un chasseur adverse et revient se poser dans les lignes françaises en vol plané, moteur en panne.

Le 2 février, nouvelle victoire et notre homme reçoit la Légion d'Honneur, après quelques victoires seulement. Mais le 22 mars 1918, il doit être hospitalisé. Le 30 juin, la N 154 se trouve basée près de Reims et Coiffard collabore à la destruction de nombreux Drachen et obtient enfin le titre d'As (5 *victoires homologuées*) . En l'espace de 3 mois, le nombre de ses victoires, principalement des ballons captifs allemands, va considérablement s'accroître. Cette fulgurante ascension est d'autant plus remarquable que les Drachen sont des cibles dangereuses, car fortement défendues par la D.C.A., leur rôle de guidage des tirs d'artillerie étant vital pour les deux camps. En juillet 1918, Coiffard est désormais le commandant de l'escadrille N 154, rebaptisée SPA 154, depuis qu'elle a été dotée des nouveaux SPAD de chasse, en remplacement des Nieuport. Il baptise son avion « *Valentine* ». C'est un commandant brillant et son escadrille accumule les victoires, principalement sur les aérostats de l'adversaire. Coiffard fête sa 23^{ème} victoire le 11 août en abattant en collaboration avec Ehrlich un nouveau ballon d'observation. Le 24 septembre, alors que son tableau de chasse dépasse désormais les 30 victoires, il est fait Sous-Lieutenant à titre permanent, suivi le 9 octobre d'une nouvelle promotion provisoire au grade de Lieutenant. Le 28 octobre, Michel Coiffard est de nouveau blessé au combat à Bergnicourt (*Ardennes*). Ce jour-là, la SPA 154 est en mission de protection d'un avion de reconnaissance, lorsqu'une patrouille de redoutables Fokker DVII, lui barre le passage. Coiffard donne le signal de l'attaque à ses hommes, mais seul son équipier Condemine l'a aperçu. Les deux Français sont dès lors isolés du reste de la SPA 154 et s'enfoncent dans les lignes adverses. Se battant avec l'énergie du désespoir, ils parviennent toutefois à détruire chacun un appareil ennemi, mais dans cette terrible mêlée, le leader de la SPA 154 est mortellement touché par balle. Malgré son état, il parvient à se poser impeccablement dans les lignes amies. Il décède dans l'ambulance n°5 du 1^{er} Corps de la Coloniale à Bergnicourt (*Ardennes*). Michel Coiffard venait d'avoir 26 ans et son palmarès s'élevait alors à 26 Drachen abattus en collaboration (*dont 2 seul*) avec ses équipiers et 8 avions, dont 6, abattus par lui seul. Il est inhumé à la nécropole nationale de Sommery-Tahure (*Marne*).

La veille de son décès, il avait reçu la Rosette d'Officier de la Légion d'Honneur alors que les Britanniques lui avaient décerné la Military Cross.





Maurice Boyau naît le 8 mai 1888 à Mustapha dans la banlieue d'Alger. La famille quitte l'Algérie pour s'installer en France, à St Paul les Dax en 1907. Grand sportif, il est capitaine de l'équipe de Rugby de Dax de 1908 à 1909. Accomplit son service militaire en 1910-1911. Dispute le tournoi des 5 nations en 1912 & 1913. En 1914, il est mobilisé comme soldat au 37^{ème} régiment d'infanterie coloniale de Bordeaux avec lequel il se bat dans les Vosges. Il demande sa mutation dans l'aviation qui est acceptée en novembre 1915. Il est caporal, breveté pilote en février 1916. Jugé comme un excellent pilote, ses supérieurs le maintiennent comme moniteur

Le 12 octobre, il est affecté à l'escadrille N77 sur le front de Lorraine à Toul, sur Nieuport 17. Il abat son premier avion ennemi le 23 mars 1917. Il effectue plusieurs bombardements sur les positions ennemies. L'objectif est aussi les ballons et Maurice Boyau va en faire sa spécialité et en descendre 6 durant l'année 1917, auxquels il faut rajouter trois avions supplémentaires amenant son score à 11 succès et sa promotion au grade de sous-lieutenant.

Héros médiatique, il participe à des matchs de rugby comme capitaine de l'équipe de France militaire.

Lors de la dernière offensive française en Champagne, il est descendu le 13 septembre 1918 par une patrouille de 6 Fokker D.VII mais parvient à se poser dans les premières lignes françaises. Un avertissement du destin...car le 16 septembre, il attaque un Drachen qu'il incendie et qui constitue sa 35^{ème} victoire. Revenant au ras du sol après avoir piqué sur sa proie, il est poursuivi par un Fokker D.VII qui le tire d'assez loin tandis que les fantassins allemands tirent sur son SPAD. L'une de leurs balles fera mouche et va abattre le SPAD qui va s'écraser en flammes en entraînant Maurice Boyau dans la mort.

Il est officier de la Légion d'Honneur, Médaillé Militaire, Croix de guerre avec 16 palmes & 1 étoile d'argent.



Chasseur légendaire de la Grande Guerre : Le SPAD

Sources : La Poste & Site historique

Jean Fontanaud

UNE FEMME A L'HONNEUR



Amelia Mary Earhart, connue également sous le nom de Lady Lindy, née à Atchison (Kansas) le 24 juillet 1897. Son grand-père maternel est un notable de la ville d'Atchison et sa mère, Amelia « Amy » Otis Earhart (1869-1962) ne souhaite pas élever ses filles de manière conventionnelle. Aussi Amelia et sa petite sœur sont des jeunes femmes très libérées pour leur époque. Elle a vu son premier avion à 10 ans et à 23, elle vit son baptême de l'air, c'est une révélation. Son travail d'assistante sociale lui permet de se payer des leçons de pilotage, puis un biplan Kinner Airstar jaune vif nommé le Canary.

A bord du Canary, le 22 octobre 1922, à l'âge de 25 ans et seulement deux ans après son baptême de l'air, elle bat un premier record d'altitude en atteignant 4300 mètres (soit 14 000 pieds), une première pour une femme à cette époque.

Mais il faut attendre 1928 pour que son nom entre réellement dans la légende lorsqu'elle devient la première femme à traverser l'Atlantique en avion. Cette proposition d'**Hilton Railey**, collaborateur de **Putnam**, son futur époux, l'enthousiasme, et elle accepte, sachant que cinq femmes ont tenté l'aventure l'année précédente, et que trois ont disparu en mer.

Cette expérience frustre quelque peu l'aviatrice car, lors de cette traversée événement, elle est accompagnée, pour plus de sécurité, de deux pilotes, **Wilmer Stultz** et **Louis Gordon** qui s'occupent de toute la partie technique, laissant Amelia **Earhart** le soin de tenir le journal de bord de l'équipée. Toutefois, leur retour aux Etats-Unis est triomphal et le trio est reçu à la Maison Blanche par le président **Coolidge**. Devant les journalistes, elle affirme vouloir retenter l'expérience, mais en solo cette fois. Il lui faut attendre quatre ans pour réaliser ce nouveau rêve.

Toujours en 1928, elle est la première femme à traverser les USA en solo, de New-York à Los-Angeles, aller-retour. En 1931, elle est déclarée première femme à piloter un autogire, et elle en profite pour décrocher un nouveau record d'altitude (15 000 pieds).

Le 20 mai 1932, elle s'envole seule de Terre-Neuve en direction de Paris à bord d'un Lockheed Vega. 14h 56minutes plus tard, elle arrive en Irlande et devient la seconde personne après **Charles Lindbergh** en 1927 à traverser l'Atlantique en solitaire. Elle est également la première femme de l'histoire à accomplir cet exploit et la première personne à survoler deux fois l'Atlantique.

Pour ses exploits dans le domaine de l'aviation civile, elle est décorée de la **Flying Cross**, devenant la première femme à porter cet insigne. Elle reçoit également la médaille d'or de la **Société Nationale Géographique** et décorée le 4 juin 1932 de la **Légion d'Honneur** par le ministre de l'Air **Paul Painlevé**. En 1935, elle effectue trois nouveaux vols spectaculaires.

Le 11 janvier, elle est le premier pilote à effectuer un vol en solitaire entre Honolulu (Hawaï) et Oakland (Californie). Ensuite, elle effectue, pour la première fois dans l'histoire de l'aviation, un vol en solitaire entre Los Angeles et Mexico en 14 heures et 19 minutes. Entre ses différents records, elle assurait des tournées promotionnelles pour son livre et donnait des conférences publiques.



Devant son bimoteur Lockheed Electra 10-E avant le départ

En 1937, elle se lance dans un projet encore plus ambitieux en souhaitant devenir la première femme à réaliser un tour du monde en avion. Pour ce long voyage, elle est accompagnée du navigateur **Fred Noonan**. Son projet est de passer par l'équateur, vers l'Est, à bord d'un bimoteur **Lockheed Electra 10-E**.

Le voyage débute le 20 mai sous de bons auspices mais, le 2 juillet 1937, le bimoteur disparaît dans l'océan Pacifique alors qu'il devait approcher de la petite **île Howland** où une piste et un ravitaillement étaient prévus pour repartir ensuite vers Hawaï. En fin de journée, à 19h12, **Amelia** et son copilote lancent un premier signalement indiquant leur présence, sans visuel avec un taux de carburant très bas. Le message a été capté par l'**Itasca**, un navire des garde-côtes américain venus sur place à leur rencontre, mais les marins ne virent, ni n'entendirent jamais l'avion. Après plusieurs échanges radio, le bimoteur a cessé d'émettre vers 20h30 sans laisser de trace.

Bien que les tensions avec le Japon soient déjà bien présentes dans cette région du Pacifique, le Président **Roosevelt**, lance de grandes recherches pour retrouver l'avion disparu et ses deux pilotes.

Pendant plus d'une semaine, le cuirassé **Colorado** et des hydravions ont fouillé la zone supposée de l'amerrissage ainsi que les îles alentours, mais ni les corps, ni les débris de l'avion n'ont été retrouvés. L'époux d'Amelia, **Georges Putnam**, a, pour sa part, poursuivi les recherches jusqu'en octobre.

Malgré de nombreuses recherches avec des moyens modernes, le mystère de cette disparition demeure entier.

Femme pionnière, Amelia Earhart a, au cours de sa courte vie, marqué l'histoire de l'aviation. Sa vie flamboyante et sa fin mystérieuse en font une femme incontournable de l'histoire du XXème siècle, et un modèle de ténacité pour toutes celles qui croient en leurs rêves.

Sources : Site historique

Jean Fontanaud

MADELEINE PAULIAC - HEROINE OUBLIEE



Madeleine avait 27 ans lorsque la Seconde guerre mondiale éclate. Médecin, elle exerce à l'hôpital des enfants malades, à Paris. Engagée dans la Résistance, en charge du ravitaillement des maquis, elle participe en 1944 à la libération de Paris, puis à la campagne d'Alsace et des Vosges. Médecin lieutenant des Forces Françaises de l'intérieur, **de Gaulle** lui confie la mission d'organiser le rapatriement des Français blessés et perdus derrière la ligne Oder-Neisse qui délimite désormais la zone d'influence soviétique.

A la tête d'un groupe de 11 infirmières (escadron bleu, couleur due aux uniformes fournis par l'Armée américaine), elle va faire plus de 200 missions en 40.000 kms à travers l'Europe.

Ces femmes vont sillonner la Pologne de camp en camp pour récupérer les Français. Il faut faire vite car le rideau de fer est en train de s'abattre sur la Pologne. Les soviétiques imposent leurs règles (au détriment du gouvernement légitime toujours en exil à Londres) sans que les Alliés s'en émeuvent.

Les missions sont à hauts risques car l'occupant soviétique ne respecte pas l'accord signé avec le général de Gaulle sur le rapatriement des Français.

Le plus grand danger pour ces jeunes femmes vient des soldats soviétiques déchaînés, soûls et enragés : toutes les femmes qui croisent leur chemin, de l'enfant à la vieille, sont violées. On leur a dit de venger la patrie, de se servir sur l'habitant, de se faire payer les terribles années de guerre. Aucun scrupule, aucune compassion, « *ce sont des animaux* » dit la population. Face à ces animaux, une dizaine de femmes réparties en cinq ambulances qui cherchent à leur *voler leurs Français*.

Ainsi Madeleine et ses intrépides compagnes doivent-elles négocier, au péril de leur vie, pour récupérer les « *Malgré-nous* », ces Alsaciens-lorrains enrôlés de force dans l'armée nazie. « *Madeleine se fera même passer pour la cousine d'un pilote de l'escadrille Normandie-Niemen, chère au cœur des Russes, pour sauver des Français* ».

Ce sera en quasi kidnappant, qu'elles parviennent à récupérer les blessés français de l'hôpital russe de Bialystok. Elles ont besoin de tout leur courage pour soigner les blessés de Dachau et ceux du camp de Majdanek où les juifs du ghetto de Varsovie ont été déportés.

Autre acte héroïque : elle aida des religieuses polonaises, victimes de viols de guerre par les Soviétiques, à accoucher. Madeleine fera même rapatrier en France plusieurs des nouveau-nés. Mais elle n'aura jamais de leurs nouvelles : la faute à cette route verglacée de Pologne qui interrompt sa vie le 13 février 1946.



Jeudi 8 mars 2018, pour la journée internationale des droits des femmes, une rue est officiellement baptisée au nom de la résistante villeneuveoise.



Le Groupe devant l'hôpital français de Varsovie



Mémorial commémorant l'Action française à Varsovie



Tombeau familial Pauliac à Villeneuve sur Lot

IL Y A 150 ANS – FIN ET NAISSANCE D’UN EMPIRE



Bataille de Sedan le 1^{er} Septembre 1870

La guerre de 1870 oppose la confédération allemande à l'Empire français durant six mois, du 19 juillet 1870 au 28 janvier 1871.

Chancelier du roi de Prusse, Bismarck s'était fixé pour but l'unité de l'Allemagne. Une guerre victorieuse contre la France cimenterait définitivement l'unité de la confédération, à l'intérieur de laquelle il sut utiliser les maladresses diplomatiques de Napoléon III pour créer un sentiment anti-français.

Le 19 juillet 1870, l'Empire français, cédant aux provocations de Bismarck, déclare la guerre au royaume de Prusse. Ce conflit amena les forces de la confédération aux portes de Paris et aux bords de la Loire. Il affecta plus de 40 départements, donna lieu à de nombreuses batailles emblématiques et se solda par la défaite de la France et la capitulation de Napoléon III le 2 septembre 1870. Forts de leur victoire sur les armées françaises dès septembre 1870, les Etats allemands s'unirent en un Empire allemand, proclamé au château de Versailles, le 18 janvier 1871. Les hostilités prirent fin le 28 janvier 1871 avec la signature d'un armistice.

Le traité de paix, signé le 10 mai 1871 à Francfort, consacra la défaite de la France. Il marque l'affirmation de la puissance allemande en Europe et entérina l'annexion de l'Alsace, à l'exception du Territoire de Belfort, et d'une partie de la Lorraine, soit près de 1700 communes et une population de 1.600.000 personnes. En outre, la France dut payer au vainqueur la somme de 5 milliards de franc-or. Pour en garantir le paiement, les troupes ennemies occupèrent plusieurs départements jusqu'en 1873.



Le 31 août 1870, sur ordre du général Mac Mahon, la 2^{ème} brigade du général Martin des Pallières doit reprendre le village de Bazeilles, situé près de Sedan et entouré par les soldats bavarois. D'importance stratégique car situé sur la frontière franco-prussienne, Bazeilles est le théâtre d'une bataille acharnée et extrêmement meurtrière. Pendant 24 heures, les marsouins (fantassins) et les bigors (artilleurs) réunis au sein de la Division bleue luttent et réussissent à faire battre en retraite les Bavarois. Mais le 1^{er} septembre, l'armée prussienne revient en nombre. En infériorité d'effectifs et en manque de munitions, les soldats français résistent héroïquement. Les quarante derniers se retranchent avec le commandant Lambert dans une auberge en feu. La dernière munition sera tirée par le capitaine Aubert.

Au total, 2655 soldats de la Division bleue et plus de 5000 prussiens seront tombés dans la bataille de Bazeilles.



Un ossuaire rassemblant les ossements d'environ 3000 soldats français et allemands, tués dans les combats de Bazeilles, fut construit entre 1876 et 1878. Il se présente sous la forme d'une crypte semi-souterraine, constituée de quatorze alvéoles, séparées en deux par une allée centrale.

Les corps des soldats français reposent à droite, ceux des soldats bavarois à gauche. Seuls les ossements des soldats français sont encore visibles. La crypte est couverte par une terrasse sur laquelle est érigé un monument commémoratif.

Les troupes de marines commémorent cette bataille chaque année le deuxième dimanche de septembre dans tous les corps de troupe de France et d'Outre-mer. Lors de cet hommage, elles associent les chefs et camarades tombés au combat lors des deux guerres mondiales.

Ce conflit fit près de 138 000 morts dans les rangs français et 51 000 morts côté allemand. 400 000 prisonniers de guerre français restèrent captifs en Allemagne et 18 000 d'entre eux, morts dans les camps, furent enterrés en Allemagne.

La guerre de 1870 a profondément marqué la population française. Après la paix, les monuments commémoratifs fleurirent autour des champs de bataille à l'initiative des communes et des régiments, rappelant aux français les valeurs patriotiques pour lesquelles étaient tombés ces soldats. La défaite, la perte de l'Alsace-Lorraine, l'occupation allemande et l'installation difficile du régime républicain (Commune de Paris au printemps 1871) provoquèrent en France un sentiment de frustration durable et extrême qui contribua à poser les bases des grands conflits du 20^{ème} siècle et en premier lieu, la Première guerre mondiale 40 ans plus tard.



(1) -A gauche, inauguration du monument de Gousseville.

Ci-dessous, Alsaciens fuyant la zone occupée par l'Allemagne vers la France.



A l'issue de ce conflit, de nombreuses familles alsaciennes et lorraines émigrèrent vers l'Algérie où elles se regroupèrent en village entiers où leur créativité fut à l'origine de nombreux vignobles dans la région de Mostaganem.

Sources : *Défense-chemins de la Mémoire.*

Jean Fontanaud

PREMIER FEMME NOIRE PILOTE DE CHASSE DE LA NAVY



Le 25 juin 2020, Madeline SWEGLE vient d'entrer dans l'histoire en devenant la première femme afro-américaine pilote de chasse au sein de la Navy, la division aérienne existe pourtant depuis près de 110 ans.

Madeline Swegle était sortie diplômée de l'école de la marine en 2017. Elle a ensuite suivi le programme d'entraînement des pilotes à la tactique aérienne, qu'elle a officiellement bouclé le 7 juillet 2020.

Elle est désormais qualifiée pour piloter les avions de chasse Boeing F/A-18^E/F Super Hornet, le chasseur -bombardier F-35C Joint Strike Fighter ou l'avion de guerre EA-18G PROWLER.

Les femmes pilotes de chasse, noires de surcroît, ne sont pas légion dans les rangs de la marine ou de l'armée de l'air des Etats-Unis. Les femmes dans leur ensemble ne seraient que moins de 10% dans cette spécialité. Le constat est pratiquement le même dans toutes les armées du monde. En France, **Caroline Aigle** n'est devenue la première femme pilote de chasse qu'en 1999.

Native de Virginie, Madeline Swegle a déclaré qu'elle avait été inspirée de devenir pilote de chasse après que ses parents l'aient emmenée voir des expositions des Blue Angels lorsqu'elle était enfant.

« Mes parents m'ont élevée et ils m'ont dit que je pouvais être ce que je voulais être. Nous allions voir les Blue Angels lorsqu'ils étaient en ville », dit-elle. Ils étaient tellement cool que je les ai adorés. J'adore les avions rapides ».

Swegle a déclaré qu'elle ne savait pas qu'elle serait la première femme noire à atteindre de tels sommets au cours des 110 années d'aviation de la Marine.

« Je ne pense pas que le but de ma vie soit d'être nécessairement la première en quoi que ce soit, ce n'était jamais quelque chose que j'avais décidé de faire, c'était juste quelque chose qui m'intéressait et que j'ai découvert plus tard ».

« Il a fallu beaucoup de combats contre l'avion pour comprendre comment il allait fonctionner. En regardant en arrière, c'est incroyable de penser où j'ai commencé et je n'avais jamais été dans un avion auparavant, je n'aurais jamais pensé y arriver ».



Secteur 550 VAR