La Gazette du 410-Essonne

Association Nationale des Officiers de Réserve

de l'Armée de l'Air

Edition de janvier 2021

Sommaire

P 1- Le mot du Président
P 2– In memoriam
P 3– Actualités du 410
P 8– Flash info AAE
P19– Rétrospective
P27– Loisirs
P36– Dernière minute

Le mot du président

2021, on repart !

Pour nous, comme pour beaucoup d'associations, 2020 aura malheureusement été une « année blanche », même si dans quelques domaines le secteur a tenu à « faire face », notamment auprès des jeunes grâce au maintien de certaines interventions en collèges et lycées et pour ce qui est du devoir de mémoire. C'est ainsi que le 410 a pu prendre part aux rares cérémonies qui avaient été maintenues. Quant au meeting de la Ferte-Alais, la visite de la B.A 113, le jumelage avec nos amis allemands et les visites d'expositions, tout aura été annulé ou reporté.

Reprenant à son compte la citation du général de Gaulle, « **être inerte, c'est être battu** », le secteur 410 vous propose pour 2021 un programme de rendez-vous qui sauront, je l'espère, vous mobiliser et que vous découvrirez dans les pages qui suivent. Nos 4 priorités « stratégiques » : poursuite et développement de notre engagement auprès des jeunes, animation continue du secteur, recrutement de nouveaux membres et devoir de mémoire, seront développées.

Par ailleurs votre « Gazette » évolue avec l'apparition d'une rubrique « Air & Espace flash Info » qui prend le relai « d'Armées - Actus ». L'objectif étant de vous donner des flashes informationnels courts, centrés sur l'Armée de l'Air & de l'Espace, en contact étroit avec certaines bases aériennes, dont la B.A 107 de Villacoublay. De nouvelles plumes talentueuses s'ajoutant à celles plus anciennes que vous connaissez, vous proposeront régulièrement des articles d'actualité, d'information ou de divertissement. Je salue ici les contributions du Col Jean Néron et du Lcl Jean-Louis Lamire. Enfin, la diffusion de la Gazette va être élargie à plusieurs organes essonniens civils et militaires nouveaux, dans le but de développer le rayonnement du secteur et de l'ANORAA.

Début 2020, un palier important a été franchi avec la signature d'une convention tripartite entre Armée de l'Air, ANORAA et ANSORAA qui devrait permettre de mieux travailler ensemble, sans qu'aucun ne perde son identité et dans le respect de chacun. En Essonne, nos deux associations, qui partagent déjà un local commun sur la base de Brétigny, avaient depuis longtemps établi des liens d'amitié dans le cadre d'une fraternité sincère et durable. La signature de cette convention nous inspirera pour aller plus loin encore avec l'ANSORAA.

Une pensée, enfin pour nos camarades en OPEX dont 55 d'entre eux - 54 hommes et 1 femme - ont perdu la vie depuis le début des opérations en Afrique sub-saharienne (Serval puis Barkhane), un sacrifice dont nous devons en permanence nous montrer dignes.

Pour 2021, je souhaite à chacun d'entre vous et à vos familles un nouveau départ et un nouvel épanouissement. Que cette année vous apporte enfin ce que les précédentes n'ont pas pu vous donner. Serrons-nous les coudes pour que le secteur 410 reparte en 2021 avec confiance et détermination !

LTT (H) Patrick BUGEON

Directeur de la publication : Lieutenant Patrick BUGEON
Rédacteur en chef : Lieutenant-colonel Jean-Louis LAMIRE
Comité de rédaction : Colonel Jean NERON, Commandant Jean-Pierre SIMON, Adjudant-chef Marc DUCASTEL
ANORAA secteur 410 Essonne, Base aérienne 217, 91220 Brétigny-sur-Orge

IN MEMORIAM 01/01/2020-01/01/2021

MORTS POUR LA FRANCE

Opération *Barkhane.* Mali

- **1er Régiment Etranger de Cavalerie** (Légion étrangère).
  Brigadier Dmytro MARTYNYOUK.
  1ère Classe Kevin CLEMENT.
- **14e Régiment d'Infanterie de Soutien Logistique Parachutiste.**
  Brigadier-chef Andy FILA.
- **1er Régiment de Hussards Parachutistes**
  1ère Classe Tojohasina RAZAFINTSOLANA.
  1ère Classe Arnaud VOLPE.
  Brigadier-chef Sébastien TEXIER
- **1er Régiment de Chasseurs**
  1ère classe Dorian ISSAKHANIAN
  1ère classe Quentin PAUCHET
  Brigadier-chef Tanerii MAURI

Opération Daman. Liban

- Caporal Volodymyr RYBONTCHOUK

MORTS EN SERVICE COMMANDÉ

ONU Liban. Sinaï

- Lieutenant-colonel Sébastien BOTTA (Air)

Entraînement France et Afrique

- **5e Régiment d'Hélicoptères de Combat**.
  Adjudant-chef Olivier MICHEL.
  Brigadier Vincent MONGUILLON.
- **Escadron d'Hélicoptères 1/67 *Pyrénées*.**
  Sergent Pierre POUGIN. Sauveteur plongeur.
  Infirmier Quentin LE DILLAU.
- **19e Régiment du Génie**
  Capitaine François SANGIOVANI.
- **54e Régiment de Transmissions**
  Sergent-chef Morgan HENRY.

Gendarmerie

- **Gendarmerie d'Aiguillon**
  Gendarme Mélanie LEMÉE.
- **Gendarmerie de Saint-Just (Puy de Dôme)**
  Lieutenant Cyrille MOREL
  Adjudant Rémi DUPUIS
  Brigadier Arno MAVEL

RAVIVAGE DE LA FLAMME

Par l'ADC (R) Marc DUCASTEL

Le jeudi 1er octobre 2020, répondant à l'appel de la Formation administrative Air de Paris (FAAP), l'Armée de l'Air & de l'Espace était rassemblée sur le parvis de l'Arc de Triomphe à Paris (75) à 17h45, pour le ravivage de la Flamme « Air » dédié à ses réserves opérationnelle et citoyenne ainsi qu'à la jeunesse. Sous la présidence du Général d'armée aérienne Philippe Lavigne - chef d'état-major de l'Armée de l'Air & de l'Espace, cette cérémonie accueillait plus de 150 collégiens et lycéens présents à l'initiative de Mme Christelle Dericquebourg, Lieutenant-colonel de la réserve citoyenne à la FAAP 117 Paris.

En présence du Général (2S) Henry De Roquefeuil - représentant du comité de la Flamme, du Colonel Cédric Colardelle - adjoint au directeur du Centre d'études, réserves et partenariats Air-Centre d'études stratégiques aérospatiales (CERPA-CESA) et du Colonel Olivier Zulian, commandant de la FAAP 117 Paris. Ce ravivage a réuni les présidents et membres de l'ANORAA, de l'ANSORAA, du Mémorial Normandie Niémen, des réservistes chargés du Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) et de l'ONAC en présence de près d'une vingtaine de porte-drapeau de différentes associations. A cette occasion, deux élèves d'un collège et deux jeunes issus de la section de réserve et d'appui (SRA) de la FAAP 117 Paris ont accompagné les autorités lors du ravivage et du dépôt de gerbes.

Patrick Bugeon - président du secteur 410, Serge Mirvaux – porte-drapeau et Marc Ducastel y représentaient l'ANORAA 410.

COMMEMORATION GEORGES GUYNEMER A COMPIEGNE (60)

Par l'ADC (R) Marc DUCASTEL

Comme chaque année, la ville de Compiègne rend hommage au Capitaine Georges Guynemer, abattu au-dessus de la Belgique le 11 septembre 1917. Ainsi c'est 103 ans après, qu'à la suite d'un défilé en ordre depuis la place de la cathédrale de Compiègne, nous nous sommes rassemblés devant le Monument de la rue Saint-Lazare, non loin de la maison où a vécu le pilote de l'escadrille des Cigognes.

En présence du Sous-Préfet de l'Oise, du colonel – commandant la BA 110 de Creil, du délégué militaire départemental (DMD), du colonel (h) Luc Pessé - secrétaire général du Comité franco-belge du Souvenir Guynemer accompagné de plusieurs représentants du dit Comité, du Commissaire en chef de 1re classe (ro) André Geoffroy de l'ANORAA IDF, des représentants de la section Oise ANSORAA, de nombreuses autorités civils et militaires, cette commémoration organisée par le Maire de Compiègne, s'est déroulée devant près d'une vingtaine de porte-drapeaux aux côtés d'une section en armes de la base de Creil. Au cours de cette cérémonie les élèves de l'institution Jean-Paul II-école Guynemer ont procédé à la lecture de la dernière citation du Capitaine Guynemer pour laisser place aux traditionnels dépôts de gerbes. Ensuite après avoir rendu les honneurs au son de la sonnerie aux morts, une Marseillaise a été interprétée par les élèves de l'école Guynemer. La cérémonie s'est achevée par le remerciement aux porte-drapeaux. Serge Mirvaux et Marc Ducastel y représentaient l'ANSORAA IDF.

Devant le monument Guynemer à Compiègne

Calendrier redémarrage activité 2021

Par le LTT (H) Patrick BUGEON

Engagement auprès des jeunes

1 Janvier à mai :**BIA**-cours les lundis et mercredis après-midis
Etablissements concernés : lycée A Einstein Ste Geneviève des Bois, lycée E Michelet Arpajon, collège Bellevue Yerres, lycée L Bascan Rambouillet
Intervenants : LCL Lamire, LTT Bugeon

2 Janvier à mai : **Conférences Défense**

Etablissements concernés : 10 collèges prévus en Essonne sur 2021
Intervenants : COL Néron, LCL Lamire, LTT Bugeon

3 1er trimestre : participation aux Forum métiers en collèges

Etablissements concernés : 3 collèges essonniens
Intervenants : Lcl Lamire, Ltt Bugeon

4 Octobre-novembre : participation aux JNR (Journées Nationales des Réservistes)

Présentations de parcours de réservistes à l'université
Intervenants : à définir

5 Année 2021 : escadrilles Air Jeunesse

Animation du secteur

Visites/sorties

1. 23 février : visite « insolite » du Musée de l'Air
2. 16 mars : visite de la base de St Dizier (B.A 113)
3. Avril : repas de cohésion du secteur avec participation des conjoints
4. 13-16 mai : Jumelage franco-allemand, région de Bordeaux
5. 22-23 mai : tenue du stand ANORAA, La Ferté-Alais
6. 29- 31 mai : Air Raid B.A 125 Istres
7. Octobre (sem 40-41) : sortie 410 en Bretagne (Brest, Ile de Sein, Landivisiau….)
8. Novembre (sem 46) : Visite Musée de la Libération Paris

AG/Comités

1. 30 janvier : assemblée annuelle secteur 410
2. 13 mars : vérification et montage des barnums
3. 17 avril : Comité secteur 410
4. 24 avril : AG ANORAA Nationale
5. 19 juin : Comité de secteur 410
6. 2 juillet : Colloque ANORAA/Armée de l'Air & de l'Espace (projet)
7. 18 septembre : Comité de secteur 410
8. 11 décembre : Comité de secteur 410

Recrutement de nouveaux membres pour le secteur 410

1. Actions individuelles continues sur l'année 2021
2. Actions sur le stand ANORAA lors du meeting de la Ferté-Alais
3. Insertion communication « adhésion » dans la Gazette

Devoir de mémoire

1. 7 février : cérémonie Wissous (hommage équipage B 17)
2. 8 mai : commémoration Armistice 1945
3. 8 juin : journée nationale d'hommage aux morts pour la France en Indochine.
4. 11 septembre : cérémonie Guynemer
5. 10-11 novembre : armistice 14/18 + OPEX
6. 13 Novembre : ravivage de la Flamme, Arc de Triomphe
7. 5 décembre : commémoration
8. morts pour la France en AFN

LES HEROS DU 410

Par l'ADC (R) Marc DUCASTEL

UN PILOTE AU PARCOURS EXCEPTIONNEL

Au sein de l'ANSORAA et l'ANORAA dont il est membre depuis bien longtemps, nous sommes nombreux à l'avoir rencontré sans savoir qui est réellement cet homme simple et modeste, qui ne manque pas une occasion d'être à nos côtés en tenue lors du meeting de Cerny ou encore des cérémonies.

Voici donc le récit résumé du parcours du Capitaine (H) Bernard Bouché, pilote émérite.

Né le 28 juin 1931 à Conflans-en-Jarnisy (54) Bernard débute son périple par une préparation militaire en janvier 1948 au sein de la gendarmerie de sa ville natale. Il est appelé sous les drapeaux le 25 janvier 1952, sur l'ancienne base 121 d'Essey-Lès-Nancy pour effectuer son service militaire. Vieille base d'avant-guerre où stationnent encore des avions de la 2ème guerre mondiale. « *Enfin des avions* » dira-t-il. Lui qui ne les avait vu que sur les photos, que son père, breveté pilote de bombardier en 1930 à Chartres, lui montrait. D'où cette passion inconditionnelle pour l'aviation, que Bernard nourrissait depuis l'enfance.

Après plusieurs semaines de classes, sans nouvelles de sa famille et de sa chérie, c'est enfin le rapport et la distribution du courrier. A la fin du rapport, le Capitaine s'adresse aux jeunes réunis alignés et leur demande « *y a-t-il parmi vous des volontaires pour devenir pilote ?* ». Aussitôt le 2ème classe Bernard Bouché saute sur l'occasion et lève la main. Il y croit plus que jamais et bientôt commence le chemin de la sélection à Versailles aux petites écuries, où s'ensuivent visite médicale, tests psychotechniques et sportifs. Ensuite c'est le départ pour la sélection en vol sur la BA 745 d'Aulnat sur Stampe SV IV. Reçu aux épreuves, Bernard nommé Caporal embarque sur le paquebot « Ile-de-France » le 10 janvier 1953 pour 8 jours de mer à destination de New-York (USA). A l'arrivée il est aussitôt dirigé vers la base de London au Canada dans l'Ontario pour un stage intensif de langue de deux mois. A la suite de quoi, il intègre la Royal Canadian Air Force (RCAF) sur la base de Penhold pour une formation de pilote de chasse de presque un an-et-demi sur T6G. Breveté pilote de chasse le 25 avril 1955, il est promu Sergent et muté sur la base de SAS KA-TUN pour être transformé sur B25 Mitchell. En mai 1955, il rentre en France pour être affecté sur la BAO 102 de Dijon où il restera un an avant d'être transféré sur la BA 123 d'Orléans-Bricy où il sera transformé sur Noratlas 2501. Bernard y sera lâché par le Lieutenant Iribarne, qui terminera sa carrière général et pilote d'essai. Lieutenant qui en 1956 participera à l'opération 700 de Suez.

Volontaire pour effectuer sa transformation sur hélico, Bernard Boucher partira en octobre 1957 pour l'Algérie dans le cadre des opérations de maintien de l'ordre. Il y servira sur Bell, Sikorski S51 et Alouette II. Chargé des missions d'évacuations sanitaires (EVASAN) il est affecté sur la BA 142 de Boufarik au sein de la 3ème escadre d'hélicoptères jusqu'en octobre 1961. Bernard s'y illustrera de façon héroïque où lors d'une mission il assurera le sauvetage de la noyade, sans treuil, de 18 artilleurs. En effet, avec son mécano Etienne Quatrelivres, ils décident d'enlever la porte latérale de l'hélico pour aller chercher sous une pluie torrentielle un à un les 18 militaires pour les déposer les uns après les autres sur la berge, en gardant un sang-froid exemplaire, dans une opération qui durait depuis le matin et se terminera à la tombée du jour. Bernard et son mécano seront tous les deux récompensés et se verront décerner le grade de 1ère classe d'honneur du 93ème RAM (régiment d'artillerie motorisée). Bernard sera cité à l'ordre de l'Armée pour ce fait d'arme. En 1959, Bernard est appelé par son Colonel chef de corps, qui lui annoncera qu'il est désigné pour accompagner le général de Gaulle à Madagascar, à la place d'un Capitaine volontaire qui n'avait pas été retenu. C'est un véritable honneur pour le Sergent Bernard Bouché.

De retour en France en octobre 1961, Bernard est affecté au Centre d'Essai en Vol (CEV) de Brétigny sur Orge en qualité d'instructeur avion pour les corps techniques. Il y sera nommé Sergent-chef. Au bout de presque 3 ans, Bernard demande sa réintégration dans le transport et se voit affecté en avril 1964 sur la BA 112 de Reims, au sein de l'escadron de transport E.T 01/62 « VERCORS ». En mai 1965, il part pour Tahiti sur la BA 190 de Faaa avec Etienne Quatrelivres son mécano où ils assureront des missions sur DC6 et Bréguet 2 Ponts. Bernard y sera promu Adjudant-chef. Le 1er avril 1969 au terme de 17 années de service, le Sous-lieutenant Bouché quitte l'Armée de l'Air pour une compagnie aérienne civile en qualité de pilote de ligne.

Air France le détachera au sein de la compagnie Air Algérie jusqu'en 1985, date à laquelle Bernard Bouché prendra une retraite bien méritée. Bernard aura totalisé 23000 heures de vol dont 1600 heures en temps de guerre.

Particulièrement attaché à l'Armée de l'Air, Bernard intégrera le CAPIR de la BA 217 de Brétigny dès 1985 pour participer aux activités réserves de la base. Milieu des années 2000, Bernard sera touché par une véritable tragédie lorsque sa fille, son gendre-champion du monde de voltige et leurs deux enfants sont victimes d'un brutal accident d'avion. Très affecté, Bernard Bouché, continuera néanmoins à être présent dans les rangs de l'ANSORAA à diverses occasions, jusqu'à ce jour.

A 89 ans, le Capitaine (H) Bernard Bouché est Officier de la Légion d'honneur, titulaire de la médaille militaire avec 2 citations, Officier de l'ONM, titulaire de la médaille de l'aéronautique, de la croix du combattant, de la médaille commémorative des opérations de maintien de l'ordre en AFN, de la médaille d'honneur du service de santé des armées, de la médaille de reconnaissance française et d'autres décorations encore.

Un exemple de courage et d'engagement pour les plus jeunes !

B.BOUCHER EN JUIN 2012 AVEC LE GAL PALOMEROS CEMAA

Air & Espace

Proposé par le LTT (H) Patrick BUGEON
avec la collaboration de la cellule communication de la B.A 107

Actualités de l'Armée de l'Air & de l'Espace :

- **11 septembre 2020, « l'épervier prend de la hauteur »**

  Le 11 septembre, lors d'une cérémonie historique sur la base aérienne 107 de Villacoublay, l'Armée de l'Air et de l'Espace a dévoilé son nouveau logo en présence de Florence Parly, ministre des Armées et du général Philippe Lavigne, chef d'état-major de l'Armée de l'Air et de l'Espace (CEMAAE). Publiée le 25 juillet 2019, la stratégie spatiale de défense fut un préalable à la création du Commandement de l'Espace (CDE) par arrêté du 3 septembre 2019. Le CDE, avec à sa tête le Gal de division aérienne Michel Friedling - pilote de chasse, ancien commandant de la BA 113 de St Dizier - est un organisme à vocation Interarmées relevant de l'armée de l'Air et de l'Espace. Il met en œuvre cette stratégie spatiale avec des capacités et des moyens qui montent en puissance

- **Le « Poitou » célèbre ses 75 ans**

  Héritier des traditions de 3 escadrilles de la première guerre mondiale, l'escadron de transport (ET) 3/61 « Poitou » a célébré le 11 septembre 2020 son 75ème anniversaire. A l'invitation du général d'Armée Aérienne Philippe Lavigne, chef d'état-major de l'Armée de l'Air et de l'Espace, une délégation d'autorités civiles et militaires était présente sur la base aérienne d'Orléans-Bricy (BA 123). Cette cérémonie commémorative a mis à l'honneur le personnel et les avions ayant servi au sein de cette unité d'élite depuis ses débuts. Une opportunité de faire vivre le patrimoine et les traditions de cet escadron si particulier apportant un appui tactique déterminant aux opérations spéciales françaises.

- **Premier macaronnage des pilotes formés sur PC-21**

  Le 16 septembre 2020, le première promotion de pilotes formés sur PC-21 a été macaronnée sur la base aérienne de Cognac-Chateaubernard (BA 709). Dans son allocution, le général Philippe Lavigne, chef d'état-major de l'Armée de l'Air et de l'Espace, a félicité les treize brevetés pour leur réussite au terme d'une formation exigeante au cours de laquelle ils ont effectué plus de 200 heures de vol et 110 heures de simulateur.

  Cette cérémonie, clôturée par une démonstration en vol du Rafale Display Solo et de la patrouille de France, a également été l'occasion de célébrer le transfert des traditions de l'Ecole de l'aviation de chasse (EAC) de Tours sur la BA 709 de Cognac. Désormais, l'école de pilotage de l'Armée de l'Air (EPAA) prend le nom d'EAC 00.315 « Christian Martel ».

- **La police du ciel en action**

  Un bang qui a surpris Paris et sa Région. Le 29 septembre, la section surveillance du Centre de Détection et de Contrôle (CDC) de Cinq Mars la Pile est alertée par les centres du contrôle civil de la détresse d'un aéronef en provenance de Belgique. En quelques secondes la chaîne de défense aérienne est mobilisée. Les opérateurs identifient l'aéronef en perte de communication radio et perdu au-dessus de la couche nuageuse, un Yak 52. Le chef de salle transmet alors l'information au Centre National des Opérations Aériennes (CNOA) qui va ordonner le décollage d'un Rafale de la Police du ciel pour lui porter assistance. L'équipage du Rafale le guidera vers l'aéroport de Lille. Cette situation n'est pas inhabituelle, surtout en cette saison où les conditions météorologiques souvent dégradées peuvent générer des situations anormales. Ainsi chaque jour les acteurs de la chaîne de défense aérienne garantissent la protection de l'espace aérien national et l'assistance aux aéronefs 24h/24. Le lendemain, cette même chaîne a été réengagée pour porter assistance à un avion de ligne de type Embraer ERJ 145, en perte de contact radio, nécessitant un passage supersonique en région parisienne, provoquant un « bang » qui n'est pas passé inaperçu.

- **Permanence opérationnelle à Tours**

  Après le transfert de l'Ecole de l'aviation de chasse (EAC) de Tours sur la BA 709 de Cognac, deux Mirage 2000-5 de la base aérienne de Luxeuil (BA 116) ont pris leurs quartiers à Tours sur la BA 705 depuis le 23 octobre 2020. Leur mission, concourir à la surveillance et à la protection de l'espace aérien national. Cette « police du ciel » - l'une des missions permanentes de l'Armée de l'Air et de l'Espace - est opérationnelle 7 jours/7 et 24 heures/24 pour intervenir en cas de comportement douteux d'un appareil en vol ou pour porter assistance à un aéronef en détresse (voir supra).

- **Des hélicoptères de l'Armée de l'Air et de l'Espace engagés**

  Le 7 octobre 2020, un Puma de l'escadron d'hélicoptères (EH) 1/44 « Solenzara » de la base aérienne 126 (Ventiseri-Solenzara) a été déployé sur ordre de l'officier général de la zone de défense et de sécurité (OGZDS) sud, dans le département des Alpes Maritimes suite au passage de la tempête Alex. L'équipage a

appuyé les forces de secours et de sécurité présentes sur place en réalisant l'aérotransport de 4 tonnes de fret, mais également l'évacuation de 47 personnes sinistrées. Le 8 octobre, l'hélicoptère a permis le transport de blessés. Un Caracal de l'EH 1/67 de la base aérienne de Cazaux a également été engagé le même jour transportant 144 personnes et plus de 13 tonnes de fret en 45 rotations.

- **Création de la brigade des forces spéciales « Air »**

Parallèlement à la montée en puissance du plan Air fusco 2025, la Brigade des forces spéciales Air (BFSA) a été créée le 1er septembre 2020. Elle regroupe les unités des forces spéciales air et les unités « commandos ».

Cette Brigade compte sur un effectif actuel d'environ 4 200 personnes. Elle réunit sous son commandement les deux unités navigantes des forces spéciales « Air » (FSA), l'escadron de transport 3/61 « Poitou » et l'escadron d'hélicoptères 1/67 « Pyrénées », ainsi que les unités fusiliers commandos spéciales et conventionnelles. Cette nouvelle organisation vise à optimiser la préparation au combat des FSA et des unités Air qui participent aux opérations spéciales, mais aussi des unités des forces de protection Air (FPA) dans le but d'améliorer leur efficacité dans les opérations spéciales et conventionnelles.

- **L'Armée de l'Air et de l'Espace, entreprise préférée des étudiants et des jeunes diplômés**

Ce résultat figure dans la catégorie « Institutions/Etablissements publics », selon une étude Harris Interactive pour Epoka (agence de communication corporate RH & BtoB). Au palmarès général, l'AAE arrive 33ème sur 179 entreprises françaises et internationales. Ce palmarès est issu d'un sondage réalisé d'avril à juin 2020 auprès de 14 000 futurs talents issus de grandes écoles et d'universités.

- **Exercices**

Volfa *2020*

Organisé du 21 septembre au 9 octobre 2020 par le Commandement des forces aériennes, il a rassemblé près de 500 militaires et une quarantaine d'aéronefs français, grecs, espagnols, belges. Il constitue un entraînement réaliste, interarmées et interallié.

Au programme : appui aérien rapproché, recherche et sauvetage ou encore entrainement aux missions d' « entrée en premier ». Conduit depuis la base aérienne 118 de Mont de Marsan, cet exercice national de synthèse constitue pour les forces aériennes une étape incontournable afin d'être au rendez-vous des opérations. L'ensemble des missions réalisées se sont inscrites dans la perspective opérationnelle du concept de dissuasion et de défense de la zone Euro-Atlantique (DDA).

Coopération franco-espagnole « Ocean Sky 2020 »

Du 17 au 30 octobre 2020, l'Armée de l'Air et de l'Espace a posé ses ailes sur la base aérienne de Gando aux Iles Canaries, à l'occasion de l'exercice « Ocean Sky ». Les aviateurs se sont entrainés aux côtés de leurs alliés espagnols de *l'Ejercito del Aire* à des missions complexes en environnement interallié et à des missions d'entrée en premier. Objectif, s'entrainer à la protection de l'espace aérien européen et répondre aux attentes de l'OTAN. Un exercice d'envergure qui a mobilisé 200 aviateurs français, treize Rafale, un ravitailleur C-135 et un E-3F. C'est la première fois qu'autant de Rafale sont déployés sur un exercice à l'étranger, un signal fort en matière de coopération européenne.

Durant deux semaines, les équipages ont eu un rythme intense avec deux vagues de vols par jour : une COMAO (raids aériens avec un nombre conséquent d'avions : chasseurs, ravitailleurs, AWACS) le matin appelée *Main Wave* et une mission moins complexe à effectif réduit appelée *Shadow Wave* l'après-midi. Au total plus de 500 sorties aériennes et 27 missions en vol ont été réalisées.

Campagne de tir en Corse

Du 9 au 20 novembre, la base aérienne de Ventiseri-Solenzara en Corse a reçu un détachement de la 30ème escadre de chasse dans le cadre d'une campagne de tir air-air. Il était notamment composé de huit Rafale, de deux Alphajet et d'environ 170 aviateurs déployés. Le but : qualifier en priorité les jeunes pilotes au tir aérien et exercer tous les participants au déploiement.

- **La colonelle Diane Géribaldi prend le commandement de l'EETAA 722**

Après la générale Dominique Arbiol promue à la tête de l'Ecole de l'Air en juillet dernier, l'arrivée de la colonelle Géribaldi à la tête de l'Ecole d'Enseignement Technique de l'Armée de l'Air de Saintes (EETAA 722) est également une première qui confirme le vent de féminisation qui souffle sur les Armées et l'Armée de l'Air et de l'Espace en particulier.

La colonelle Géribaldi est issue de l'Ecole de l'Air promotion « lieutenant Tourangin » d'où elle sort officier mécanicien en 2000, affectée à l'ESTS 2E .061 de la base aérienne d'Orléans, elle est nommée en 2001 adjoint au chef des services techniques à l'ET 02.061. Elle est promue capitaine en 2004 et est diplômée de Sciences Po en 2005.

En 2007, elle est affectée à la B.A 117 (Balard) comme officier adjoint technique au programme A 400M. Elle se verra nommée commandant en 2008.

2010-2013, elle est affectée à la DFSH 12.300 de Salon de Provence comme chef du département des sciences humaines dans un premier temps, comme commandant en second ensuite. Elle est promue lieutenant-colonel en 2012. Elle est stagiaire à l'Ecole de guerre en 2014. En 2015, elle rejoint Orléans comme commandant en second de l'ESTA 15.061, elle prendra le commandement de cette unité en 2016.

En 2018, elle rejoint pour 2 ans la FAAP 117 (Formation Administrative Air Paris) comme chef de division appui à l'activité et finances de l'inspection de l'Armée de l'Air. Elle est promue colonel la même année.

Ceux qui ont visité la B.A 123 en 2017 avec le secteur 410 se souviendront de son accueil sympathique lors de la visite de l'ESTA 15.061.

Actualité de la B.A 107 de Villacoublay :

- **Un nouveau chef à la tête de la base aérienne 107 « Sous-Lieutenant Dorme » de Villacoublay**

Vendredi 9 octobre 2020, une cérémonie militaire s'est déroulée sur la base aérienne 107 à l'occasion de la prise de fonction du nouveau commandant de la base. Après la revue traditionnelle des troupes que le général de corps aérien Bruno Maigret, commandant les forces aériennes stratégiques, a confié une toute dernière fois au colonel Fabrice Albrecht qui rendait son commandement, la cérémonie a débuté par la remise de médailles de l'aéronautique au lieutenant-colonel Athony et au capitaine Aymeric et par la lecture d'un témoignage de satisfaction qui récompensait le lieutenant Mélissa, pompier sur la B.A 107.

S'en est suivi le temps fort de la cérémonie durant lequel le général Maigret a officiellement remis le commandement de la BA 107 au colonel Xavier Jabot, en présence d'autorités militaires et civiles et de quelques invités.

Son premier acte de commandement a ensuite été de remettre le commandement de l'escadron d'hélicoptères 03.067 « Parisis » au commandant Sébastien au cours de cette même prise d'armes.

Le colonel Xavier Jabot est issu de la promotion 1994 de l'Ecole de l'Air de Salon de Provence. Il est breveté pilote de chasse à l'Ecole de l'aviation de chasse de Tours en 1998 et poursuit sa formation jusqu'à devenir en 1999 pilote de combat sur Mirage 2000 C à l'escadron de chasse 01.012 « Cambrésis ». Il occupera plusieurs fonctions successives et participera à de nombreux exercices internationaux et opérations aériennes.

En 2006, il rejoint l'Etat-major de l'Armée de l'Air en tant qu'adjoint à l'officier programme « Rafale ».

En 2008, il effectue sa scolarité en qualité de stagiaire de la promotion « Maréchal Foch » du collège Interarmées de défense.

En 2009, il gagne la base aérienne de Nancy-Ochey et l'escadron de chasse 03.003 « Ardennes », sur Mirage 2000D, dont il prend le commandement en 2011.

En 2012, de retour à Paris, il rejoint l'Etat-major des Armées où il exerce les fonctions d'officier rédacteur au sein de la section programmation-synthèse budgétaire.

En 2015, il prend la tête de la division « stratégie-évolutions » puis du groupement d'instruction de l'Ecole de l'Air.

Il retourne au bureau programmes de l'Etat-major de l'Armée de l'Air en 2018 en qualité d'officier synthèse « avions de combat et équipements », puis en 2019 devient chef de la cellule d'analyse du major général de l'Armée de l'Air.

Le 09 octobre 2020, il se voit confier le commandement de la base aérienne 107 de Villacoublay.

Au cours de sa carrière, il participe à 4 opérations extérieures : Alysse en Arabie Saoudite en 2001 et 2002, Harmattan en 2011 à partir de Solenzara puis de la Crète, Pamir en 2011 en Afghanistan et Barkhane au Tchad tout récemment en 2020.

Le colonel Jabot est chevalier de la légion d'honneur, chevalier de l'Ordre National du Mérite, détenteur de la Croix de la valeur militaire et Médailléde l'Aéronautique.

- **COVID - Transfert de patients**

Engagée dans l'opération Résilience, la base aérienne 107 accueille et prépare un A400M pour une mission Mérope.

En cette fin de matinée du 4 novembre, un A400M médicalisé de l'escadron de transport 1/61 « Touraine » s'apprête à décoller de Villacoublay. L'aéronef a fait étape sur la BA 107 afin d'être équipé du kit d'évacuation médicalisée MEROPE (module de réanimation pour les opérations) qui permet une capacité de transport de 4 patients en réanimation.

Les équipes du service de santé des armées de l'hôpital d'instruction des armées Bégin, des antennes médicales de Villacoublay, Evreux et Orléans-Bricy, et les convoyeurs de l'escadrille aérosanitaire 6.560 «Etampes» basée à Villacoublay, sont prêts à prendre en charge les 4 patients infectés par la COVID-19 qui seront transférés, dans la journée, de Lyon vers Nantes.

Après avoir participé au pont aérien et au plot de désinfection aéronautique au printemps, puis soutenu le déploiement au profit de la Guyane en juin, la BA 107 reste mobilisée dans la lutte contre la pandémie COVID-19 et poursuit son engagement dans l'opération Résilience.

- **Résilience : les unités de la BA 107 en action**

Le 10 novembre, l'escadrille aérosanitaire 6.560 « Etampes » (EAS), l'escadron de transit et d'accueil aérien 1D.107 (ETAA) et l'escadron de sécurité incendie et de sauvetage 1H.107 (ESIS) se mobilisent pour un nouveau transfert de patients.

L'installation à bord de l'A400M du lot MEROPE (module de réanimation pour les opérations) par le personnel du service de santé des armées prend 2h » explique l'adjudant Victoria de l'EAS. *« Nous mettons en place à bord de l'appareil le matériel électronique de surveillance que l'on retrouve en chambre de réanimation, les bouteilles d'oxygène et tout l'équipement permettant de placer les patients sous assistance respiratoire, de leur faire des aspirations bronchiques, des bilans sanguins et ainsi ajuster leurs traitements en vol* » poursuit-elle.

Pour ce transfert de quatre patients infectés par la COVID-19 de la région Rhône-Alpes vers trois hôpitaux d'Ile-de-France, l'appareil de l'armée de l'air et de l'espace effectue l'aller-retour vers Lyon en quelques heures et le positionnement de la base aérienne 107 s'avère être un atout. « *Sur ce type de mission, l'équipe médicale se compose de 7 personnes. Ce jour-là, deux infirmiers des antennes médicales de Villacoublay et d'Orléans, 2 convoyeurs de l'EAS, 2 médecins « aéro » d'Orléans et d'Evreux et un directeur médical anesthésiste réanimateur de l'hôpital d'instruction des armées Bégin sont à pied d'œuvre »,* explique l'adjudant. L'agence régionale de santé (ARS) a quant à elle le rôle de régulateur, coordonnant le déroulement de la mission avec les militaires, sélectionnant les patients et leur hôpital de destination finale.

« *Il s'agit de notre 3ème mission de ce type qui nécessite un point d'attention supplémentaire avec la présence de professionnels extérieurs au milieu aéronautique.* » précise le capitaine Stéphane, commandant en second de l'ETAA. « *Nous prévoyons que le parking bravo soit complètement vide pour la circulation des quatre ambu-*

lances et en tant que responsable local de la plateforme, nous veillons à la coordination générale des mouvements au sol », souligne le capitaine.

Au retour de l'A400M en début d'après-midi, l'ESIS prend le relais. « *Nous créons des sas dans la tente de décontamination qui permettent au personnel et au matériel de transiter de la zone contaminée à la zone saine et de récupérer le matériel en zone de recueil* » indique le major Assogane, chef de section NRBC. Deux équipes de décontamination « air » participent à l'ensemble de la chaîne de désinfection. « *Une équipe effectue la décontamination par étapes. Nous utilisons notamment le virucide Netbiokem pour éliminer l'agent pathogène et de l'eau de Javel pour traiter les chaussures. La deuxième équipe est chargée du rangement du matériel sain dans un véhicule* », détaille le sergent Christophe. L'ensemble de la procédure peut durer jusqu'à 2h.

La soute de l'A400M sera ensuite désinfectée à son arrivée à Orléans.

- **Alerte drone piégé**

Ce 12 novembre, pour exercice, un drone survole de façon suspecte la zone nord de la base aérienne 107 (BA 107) de Villacoublay.

Le quart du centre du soutien des opérations et des acheminements (CSOA) donne l'alerte en début de matinée. Rapidement, un bouclage de la zone est réalisé par l'escadron de protection et la brigade de gendarmerie de l'air appuyés par un hélicoptère Fennec de la permanence opérationnelle (PO). L'évacuation du CSOA est simulée. L'élément de reconnaissance NEDEX (EOR) de la base aérienne intervient afin de réaliser les premières mesures et de définir le périmètre de sécurité lié au risque pyrotechnique. L'EOR, composé de militaires issus de l'escadron de sécurité incendie et de sauvetage et de l'escadron de protection est formé par le groupe central d'intervention NEDEX (GCIN).

« *Le but est de faire participer l'ensemble des intervenants de la BA 107, de vérifier l'ensemble du processus depuis la découverte jusqu'au traitement de l'engin (chaîne de commandement, messagerie, intervention…), la cohérence du dossier de site et la bonne application des procédures, ainsi que de parfaire les savoir-faire des EOD dans le cadre de la neutralisation d'un drone piégé* », explique le CDT Thierry, chef du GCIN. Dès confirmation de la menace, la semaine base formalise la demande officielle à l'état-major de zone de Défense-Paris. A réception de l'ordre d'intervention, le GCIN déjà présent sur zone débute son intervention. En début d'après-midi, 2 spécialistes EOD (*Explosive Ordnance Disposal*) et un auxiliaire du GCIN neutralisent le drone piégé.

« *Le drone volant a été mis en œuvre par la section de recherche de la gendarmerie de l'air. Le drone piégé a été préparé par un spécialiste du laboratoire central de la préfecture de police avec qui nous sommes susceptibles de travailler sur réquisition dans le cadre d'un protocole. Nous nous sommes fixés comme objectif l'organisation d'un exercice NEDEX par trimestre sur les emprises militaires de notre périmètre dans le cadre de l'astreinte territoriale Ile-de-France, comme nous l'avons fait au centre de transmissions marine de Sainte-Assise cette année* », conclut le chef du GCIN.
Au total, 40 000 drones de plus de 800 grammes sont aujourd'hui recensés sur le territoire national. La lutte anti-drone devient un enjeu majeur pour la protection des français, ainsi que des militaires en opérations extérieures. C'est un véritable défi, car ce secteur est en fort développement par les opportunités qu'il offre et par les potentielles menaces auxquelles il doit faire face. S'ils ont des applications professionnelles et trouvent un écho pour leur aspect ludique du côté du grand public, il apparait que les drones peuvent aussi devenir des sources de nuisances (survol de zones sensibles, non-respect de la vie privée, risques par rapport à l'activité aérienne) et même, dans certains cas, des armes létales.

- **Hommage au colonel Sébastien Botta**

La cérémonie d'hommage national au colonel Sébastien Botta, mort dans l'exercice de sa mission au service de la paix, a lieu sur la base aérienne 107 de Villacoublay le 17 novembre.

La cérémonie d'hommage au colonel Sébastien Botta, engagé en opérations au Sinaï au sein de la Force Multinationale d'Observateurs (FMO), est présidée par Mme Geneviève Darrieussecq, ministre déléguée auprès de la ministre des Armées (MIDARM).

Assistent à cette cérémonie empreinte d'émotion, le général d'armée aérienne Philippe Lavigne, chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace, le général de corps d'armée Christophe Abad, gouverneur militaire de Paris, Mme Hélène Geronimi, sous-préfète de Rambouillet, ainsi que des élus de la Nation et de hautes autorités de l'armée de l'Air et de l'Espace.

Au cours de cette mission de reconnaissance sous l'égide des Nations Unies au Sinaï, « *vous participez à l'effort international de paix et de sécurisation de cet espace si souvent disputé* », souligne la ministre déléguée lors de l'éloge funèbre. « *Acteur du lien Armées-Nation […], vous avez inscrit dans le souvenir de vos camarades les traits d'un chef profondément humain et bienveillant. C'est aujourd'hui toute la Nation qui s'incline devant votre parcours et votre dévouement* », conclut la MIDARM quelques minutes avant d'élever à titre posthume le colonel Sébastien Botta au rang de chevalier de la Légion d'honneur.

Matériels :

- **Dernier tour de piste après 56 ans de service actif**

Le 6 octobre 2020, une cérémonie « d'au revoir », présidée par le général de division aérienne Patrice Boisjot, commandant en second des Forces Aériennes Stratégiques (FAS), s'est déroulée sur la base aérienne 125 d'Istres pour le premier retrait de service du Boeing C-135. Mis en service le 20 janvier 1964, cet appareil a longtemps été l'unique ravitailleur de l'Armée de l'Air et de l'Espace, dans le cadre notamment de sa mission principale : la dissuasion nucléaire aéroportée. Son départ a été rendu possible grâce aux livraisons d'A 330 Phénix, dont trois exemplaires sont déjà en service contribuant à la continuité opérationnelle de la dissuasion et à notre capacité d'intervention extérieure.

Le 5 octobre 2020, le nouvel avion de ravitaillement a débuté son premier déploiement opérationnel au sein de l'opération Chammal. Dans ce cadre, le nouvel appareil est stationné sur la Base Aérienne Projetée (BAP) au Qatar.

- **Le Mirage 2000D se muscle**

  Mis en service en 1993, le Mirage 2000 D est en cours de modernisation pour renforcer notamment sa capacité d'auto-défense en milieu non permissif. Cette rénovation permettra à l'appareil de poursuivre sa participation à la tenue des contrats opérationnels jusqu'au-delà de 2030 et d'accompagner la fin de la montée en puissance du Rafale. Ces travaux visent en particulier à remplacer les missiles air-air Magic II par des Mica IR et à intégrer le canon DEFA 550 F3, afin d'offrir une capacité offensive supplémentaire pour les missions de Close Air Support (appui feu).

  Cette modernisation vise à garantir le format de l'aviation de chasse de l'Armée de l'Air et de l'Espace fixé à 185 avions polyvalents par le Livre Blanc de 2013. Le rétrofit des six premiers appareils a été lancé en juin 2020.

- **Premier aérotransport d'un Griffon par un A 400M Atlas**

Le 9 octobre 2020 dans le cadre d'une expérimentation, un Atlas A 400M de l'Armée de l'Air et de l'Espace a transporté pour la première fois un Griffon de l'Armée de Terre de Djibouti à Orléans. Durant un vol de sept heures, l'équipage composé de trois pilotes et trois mécaniciens navigants de la 61ème escadre de transport et de l'équipe de marque avion de transports tactiques (EM ATT) de la base aérienne 123 d'Orléans, a assuré le transport du véhicule. Le but de l'expérimentation était d'homologuer officiellement les conditions d'aérotransport du Griffon données au préalable par la Direction Générale de l'Armement.

L'opération s'est révélée délicate au regard du poids conséquent (24,5 tonnes pour 35 tonnes de capacité de charge de l'A 400M Atlas) et de la taille imposante du Griffon. Aujourd'hui, l'A 400M est l'unique appareil des forces aériennes françaises capable de projeter vite et loin ce véhicule.

Europe :

- **Première pierre de l'escadron C-130J franco-allemand**

  Jeudi 17 septembre 2020 Florence Parly, ministre des Armées et Annegret Kramp-Karrenbauer, ministre de la Défense de la République fédérale d'Allemagne, se sont rendues sur la base aérienne 105 « Commandant Viot » pour la pose de la première pierre du futur bâtiment de l'escadron de transport tactique de C-130J franco-allemand. La création de cet escadron opérationnel binational est le deuxième en Europe après l'escadron franco -germanique Transall au CEAM. Les premiers C-130J et les aviateurs français et allemands arriveront sur le site d'Evreux en 2021. La coopération franco-allemande s'illustre déjà dans certaines opérations extérieures, comme par exemple sur la base aérienne projetée de Niamey dans le cadre de l'opération Barkhane. Elle prend aussi sa place dans les travaux de recherche concernant notamment le système de combat aérien du futur (SCAF).

- **L'EATC (European Air Transport Command) fête ses dix ans**

  Le 24 septembre 2020, l'EATC basé à Eindhoven aux Pays-Bas, a célébré ses dix ans d'existence. Partant d'une initiative franco-allemande lancée en 1999, sept armées de l'air européennes ont réalisé, au travers de l'EATC, l'un des projets de coopération européenne les plus aboutis, efficaces et utiles au quotidien. L'EATC exploite les moyens de transport aérien de ses sept pays membres : France, Allemagne, Espagne, Italie, Belgique, Luxembourg et Pays-Bas. En mutualisant les capacités offertes par les aéronefs de chaque nation membre à travers la mise sous contrôle opérationnel de ce commandement unique et multinational - l'EATC - les sept armées de l'air ont constitué une flotte de 170 appareils tactiques, stratégiques et de ravitaillement en vol. Sur 2018, le bilan annuel sera de 54 000 heures de vol sous contrôle opérationnel, avec 220 000 passagers transportés et de nombreuses missions d'entraînement réalisées.

International :

- **Les Rafales arrivent en Inde**

  Le 10 septembre 2020, Florence Parly Ministre des Armées s'est rendue avec son homologue indien sur la base aérienne d'Ambala pour assister à la cérémonie de remise des cinq premiers avions Rafale à l'Armée de l'Air indienne. Il s'agit des premiers Rafale livrés dans le cadre de l'accord intergouvernemental signé le 23 septem-

bre 2016 entre les gouvernements des deux pays qui porte sur la livraison par la France de 36 Rafale.

Carnet noir :

- **Décès du général René Perret**

Le général Perret est décédé le 23 octobre dernier. Diplômé de l'Ecole de l'Air promotion 1963, pilote de transport, sa carrière exceptionnelle a débutée sur Noratlas à Pau au sein de l'escadron « Bigorre » qu'il commandera plus tard. Il a été pilote du DC 8 présidentiel et devient le commandant de l'escadron 3/60 « Estérel », basé à l'époque à Villacoublay. Par la suite, il a commandé la B.A 107 de Villacoublay, ainsi que la Force Aérienne de Projection, avant de devenir Directeur du Personnel Militaire de l'Armée de l'Air (DPMAA). Le général Perret a présidé plusieurs associations dont l'ANTAM, les Ailes Brisées et l'Estérel Club.

Il était médaillé de l'aéronautique, commandeur de la Légion d'Honneur et Grand Officier de l'Ordre National du Mérite (ONM).

Un enjeu stratégique pour l'Armée de l'Air et de l'Espace

Par le COL (H) Jean NERON

Colloque Air & Espace 2020 « L'espace de la puissance aérienne »

Dédié quasi exclusivement à l'espace, le colloque annuel de l'Armée de l'Air et de l'Espace, diffusé pour la première fois en direct sur Internet, met en exergue la volonté de la France d'accompagner la transformation et la restructuration de l'Armée de l'Air vers davantage d'Espace.

Pandémie oblige, le colloque annuel de l'Armée de l'Air et de l'Espace s'est tenu cette année en ligne, rassemblant

près de 900 spectateurs.© Armée de l'Air et de l'Espace / CERPA-CESA

Créé par décret ministériel en septembre 2020, le commandement de l'espace se déploie progressivement au sein de l'Armée de l'Air et, dorénavant, de l'Espace (AAE). Le dernier colloque annuel de l'AAE, organisé par le CERPA-CESA, s'est tenu le 24 novembre 2020 et a été largement diffusé sur les réseaux sociaux. Sur le thème « L'espace de la puissance aérienne », l'Armée de l'Air et de l'Espace a dressé le bilan de ses opérations et a insisté sur ses nouvelles ambitions orientées vers l'espace.

Pour le général d'armée aérienne Philippe Lavigne, chef d'état major de l'Armée de l'Air et de l'Espace, « la protec-

tion de nos intérêts civils et militaires, l'évolution croissante des activités spatiales et l'extension des champs de conflictualité jusque dans l'espace en font un milieu hautement stratégique. »

L'espace n'est certes pas une donnée nouvelle pour l'Armée de l'Air qui utilise cette composante depuis de nombreuses années : par exemple pour des besoins d'observation, de renseignement, de surveillance et de contrôle de l'espace aérien depuis l'espace. Mais tous les intervenants du colloque s'accordent sur le caractère hautement stratégique de l'espace, où s'exercent désormais de potentielles menaces et conflits, et que la maîtrise du milieu spatial s'inscrit dans le temps comme un enjeu majeur de souveraineté nationale.

La France est ainsi la première en Europe à se doter d'un commandement dédié à l'espace, face aux USA, à la Russie la Chine notamment. Le regroupement du Centre opérationnel de surveillance militaire des objets spatiaux (COSMOS) actuellement hébergé par la BA942 de Lyon-Mont Verdun et du Centre militaire d'observation par satellite (CMOS) de

la BA110 de Creil à proximité des installations du Centre national d'études spatiales (CNES) à Toulouse marquera la concrétisation du centre opérationnel du commandement de l'espace d'ici 3 à 4 ans.

Grande première pour l'Armée de l'Air et de l'Espace (AAE) qui cherche à s'ouvrir davantage au grand public., ce colloque annuel, habituellement réservé à environ 500 invités, a été diffusé le 24 novembre 2020 en direct sur sa chaîne YouTube, rassemblant 900 personnes au plus haut de la fréquentation (retrouvez l'intégralité du colloque en replay ci-dessus ou sur la chaîne YoutTube de l'AAE).

Trois heures durant, les intervenants ont échangé autour du thème *« L'espace de la puissance aérienne. »* Deux tables rondes réunissant civils et militaires ont rythmé l'événement ouvert par la ministre des Armées Florence Parly.

Ile longue 1914-1919

Par le CDT (RC) Jean-Pierre SIMON

Dès le début de la 1ère Guerre mondiale, les autorités suisses concernées par le traitement des prisonniers s'organisent sur la base des textes internationaux connus. Si ces textes sont clairs concernant les prisonniers de guerre – chacun doit faire l'objet de l'établissement d'une fiche consultable par les Etats en conflit – les internés administratifs ne sont pas inclus. Les prisonniers civils, quant à eux, n'existent pas dans les conventions… Cela n'empêchera pas la France d'enfermer pendant près de cinq ans des centaines de ressortissants allemands et austro-hongrois, suite à l'arraisonnement par la Marine française du navire civil hollandais ***Nieuw Amsterdam***. Trois autres navires hollandais – *Atlas*, *Fortuna*, et *Tamoura* – seront arraisonnés dans la Manche.

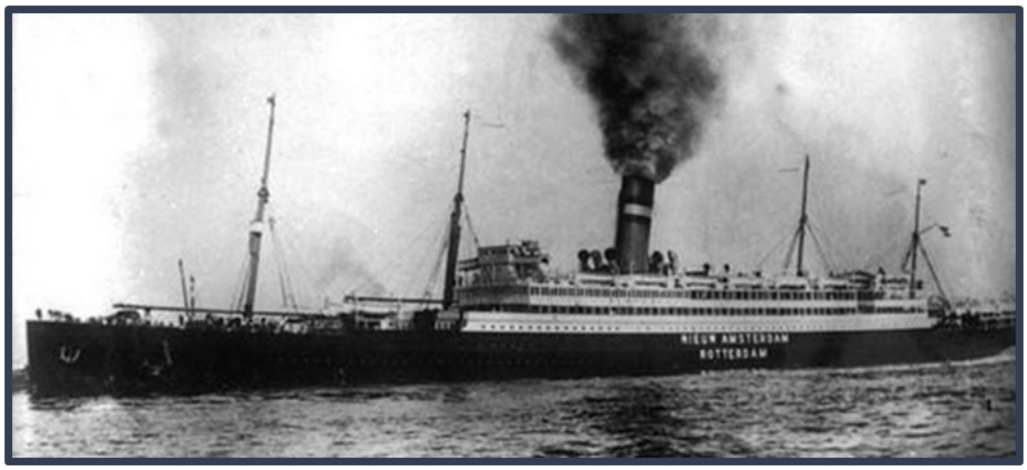
Dans la nuit du 25 août 1914, ce bâtiment de la compagnie *Holland-Amerika Lijn* (17 000 tonnes), battant pavillon hollandais, appareille de New-York pour rejoindre Rotterdam. Parmi les quelques 1 200 passagers des diplomates, des hommes d'affaires – dont le propriétaire de la maison de Champagne Mumm, d'origine allemande, mais aussi et surtout plusieurs centaines de réservistes maintenant ennemis qui obéissent à un ordre de mobilisation.

Au matin du 2 septembre 1914, le navire est arraisonné à dans la Manche, (49° 51' N et 03° 36' W, à l'ouest de l'île anglo-normande d'Aurigny), par le croiseur auxiliaire français *Savoie* qui envoie à son bord un enseigne de vaisseau et des fusiliers marins.

Avant même qu'ils soient à bord, des réservistes qui, jusqu'alors, entonnaient leurs chants militaires, tentent une mutinerie, exigeant du commandant qu'il retourne à New-York ou gagne l'Espagne ou les Açores. Refus obligé du commandant.

Un passager raconte :

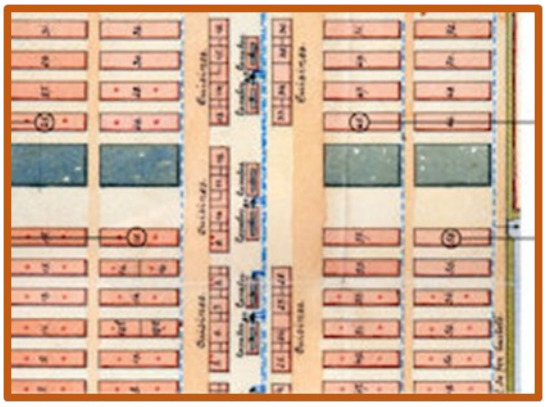
*« Debout sur le pont glissant et agrippés au bastingage dégoulinant, nous vîmes un paquebot, sensiblement du même tonnage que le « **Nieuw Amsterdam** », avec de grosses cheminées rouges et une coque noire. Un ou deux canons sortaient de son gaillard d'avant ; deux grands pavillons de signalisation - une croix blanche sur fond bleu et un damier bleu et blanc signifiant « arrêt immédiat » - flottaient à son sommet. Mais quelle était la nationalité de cet étranger ? Cherchant à distinguer son pavillon et je n'en crus pas mes yeux : il était aux trois couleurs de la France ! « Il n'est pas anglais ! Il est français ! » dis-je dans un souffle.*



Le navire est finalement dérouté vers Brest où tous les hommes âgés de 16 à 60 ans qui ne peuvent justifier d'une nationalité neutre ou alliée sont débarqués le 3 septembre. Les réservistes sont alors triés (600 Allemands et 250 Autrichiens, dont 32 officiers dont 7 médecins), les officiers étant dans un premier temps dirigés vers le château de Brest, les autres étant convoyés vers le fort de Crozon (suite à un acte de violence sur un gendarme, un prisonnier sera abattu).

Le 6 septembre, le ***Nieuw -Amsterdam*** sera autorisé à repartir vers Rotterdam, non sans avoir été délesté d'une cargaison de farine de maïs ainsi que… de très nombreuses barres d'argent appartenant à la banque nationale de Hollande – dont la saisie fera l'objet d'une procédure juridique jusqu'en 1923.

Regroupés à L'Île longue – sanctuaire actuel de notre dissuasion nucléaire – les prisonniers devront d'abord s'« installer » et donc, après la pose des barbelés qui seront toujours renforcés au fil du temps, construire les cabanes abris, lesquelles, évolueront avec le temps.



Le camp

Le théâtre et les ateliers

La communauté des « retenus » va assez rapidement évoluer en une petite société ayant ses règles internes dont l'objectif est de « vivre » tout en supportant la double rangée de barbelés. C'est qu'avec les réservistes se trouvent également quelques écrivains, musiciens, poètes, artistes peintres, ainsi qu'un député, un pasteur et un cinéaste. Aussi vont naître de nombreuses occupations culturelles : musique, théâtre, artisanat et autres…, ainsi que le sport, le camp de l'Île-Longue étant certainement le plus libéral et le plus humain de tous ceux regroupant des internés civils en France pendant la Première Guerre Mondiale. Plusieurs prisonniers ayant connu d'autres camps, étaient fort surpris lors de leur arrivée à l'Île Longue, décrivant avec soulagement et gratitude les conditions de vie relativement bonnes qui y règnent. Pour autant, malgré ces conditions de vie relativement libérales et humaines – bien que passant « à la censure », des journaux sont imprimés –, le camp est un d'enfermement et d'exclusion de la vie.

Pour la petite histoire, un ancien prisonnier de l'Île longue se verra garder des internés civils en Allemagne pendant la Seconde guerre mondiale… Un interné français se verra ainsi employé dans une entreprise familiale où il remplacera au travail le fils, tué en Russie. Après la guerre, il gardera pendant de longues années d'étroites relations avec ses anciens « patrons ».

Rencontre 2014

En novembre 2013, une association baptisée « L'Île longue » a été créée par une vingtaine de passionnés d'histoire avec pour objectif de regrouper les survivants et organiser une rencontre chaque année. Aujourd'hui, elle ne rassemble plus que les descendants des internés qui se retrouvent là où l'exposition annuelle est organisée.

Histoire méconnue du Soldat Inconnu

Par le LTT (H) Patrick BUGEON

Le 11 novembre 1920 un soldat français non identifié mort au cours du premier conflit mondial 1914-1918 est inhumé sous l'Arc de triomphe. Il deviendra le symbole de tous les sacrifices endurés lors de cette terrible guerre qui devait être la *« Der des Der »*. L'histoire de ce transfert est relativement mal connue, et pourtant……L'inhumation solennelle du Soldat Inconnu sous l'Arc de Triomphe de l'Etoile à Paris n'allait pas forcément de soi au départ. Elle illustre bien une époque et surtout une mémoire nationale érigée en mythe.

Dès le 6 novembre 1916, dans un discours prononcé au cimetière de l'Est de Rennes, François Simon président du Souvenir Français de cette ville, avait émis l'idée de placer un soldat inconnu au Panthéon. Le 12 juillet 1918, le député Maurice Maunoury, propose d'élever un tombeau au soldat anonyme. Le 7 décembre, M. Crescitz propose à Clémenceau le transfert au Panthéon du corps d'un soldat inconnu. Le 12 novembre 1919, la Chambre des Députés décide que le corps d'un soldat inconnu sera transporté au Panthéon, mais les associations d'anciens combattants considérant que le soldat inconnu devait être inhumé dans un lieu spécifique se sont mobilisées pour le choix de l'Arc de Triomphe. De fait en 1919 et surtout en 1920, une campagne de presse fait pression pour que l'inhumation d'un soldat inconnu se fasse en ce lieu.

Le 8 novembre 1920, les députés convoqués en session extraordinaire adoptent définitivement la loi relative à « la translation et à l'inhumation des restes d'un soldat français non identifié ». Il s'agissait « de placer dans un lieu hautement symbolique et d'accès aisé, le corps d'un combattant sans nom qui représenterait ainsi tous les morts au combat non identifiés, chaque famille pouvant reconnaitre le sien » :

> *Article 1*
>
> *Les honneurs du Panthéon seront rendus aux restes d'un des soldats non identifiés mort au champ d'honneur au cours de la guerre 1914-1918. La translation des restes de ce soldat sera faite solennellement le 11 novembre 1920*
>
> *Article 2*
>
> *Le même jour, les restes du soldat inconnu seront inhumés sous l'Arc de Triomphe.*

Restait à choisir la dépouille d'un soldat inconnu.

Huit corps de soldats ayant servi sous l'uniforme français, mais qui n'avaient pas pu être identifiés ont été exhumés dans huit régions où s'étaient déroulés les combats les plus meurtriers : Flandres, Artois, Somme, Ile de France, Chemin des Dames, Champagne, Verdun, et Lorraine.

Le 9 novembre 1920, les huit cercueils de chêne ont été transférés à la citadelle de Verdun, dans une casemate où ils ont plusieurs fois été changés de place pour préserver l'anonymat de la provenance de chacun d'eux.

Le 10 novembre 1920 en fin de matinée, ce sont huit cercueils recouverts du drapeau tricolore qui sont alignés dans une galerie souterraine de la citadelle de Verdun transformée en chapelle ardente. Tout est prêt pour l'arrivée de la délégation conduite par le ministre André Maginot, sauf que le soldat héros du chemin des Dames et de Verdun pressenti pour être le « vaillant » sur lequel on compte vient de tomber malade.

A quelques heures de la cérémonie officielle, il faut trouver un autre vaillant « deuxième classe, ayant fait la guerre ». Parmi les plus jeunes, Auguste Thin, fils d'un soldat mort pour la France était de ceux-là. Le 10 novembre vers midi, le colonel Plande, chef du Régiment, le convoque. *« Soldat Thin, c'est vous qui désignerez cet après-midi le Soldat Inconnu. Allez toucher une tenue neuve ».*

Quatre heures plus tard, en tenue n°1, casqué, sanglé et très impressionné, le jeune poilu pénètre dans la chapelle ardente dont la garde d'honneur fut confiée à une compagnie du 132ème régiment d'infanterie. La sonnerie aux morts retentit, exécutée par de jeunes soldats. Puis les tambours voilés de crêpe se sont mis à rouler, les cœurs sont serrés.

Le soldat Auguste Thin du 132ème Régiment d'Infanterie se trouve devant deux rangées de quatre cercueils. Le ministre des Pensions André Maginot lui demande en lui présentant un bouquet d'œillets blancs et rouges de le déposer sur un des huit cercueils : « celui que vous choisirez sera le Soldat Inconnu que le peuple de France accompagnera demain sous l'Arc de Triomphe. »

Auguste Thin témoigne : « il me vint une idée simple. J'appartiens au 6ème corps. En additionnant les chiffres de mon Régiment, le 132ème, c'est également le chiffre 6 que je retiens. Ma décision est prise, ce sera le 6ème cercueil que je rencontrerai ».

Il a tourné une première fois très vite, sans s'arrêter. Puis au second tour brusquement il va déposer le bouquet sur le 3ème cercueil de la rangée de gauche.

Hissé sur de solides épaules, le cercueil fut ensuite transporté à la gare sur l'affut d'un canon de 75, puis chargé à bord d'un train en direction de Paris.

Trois mois plus tard, Auguste Thin rend sa belle tenue, son casque et son ceinturon, quitte sa peau de soldat et prend celle des civils, sans jamais oublier son frère de guerre, là-bas sous l'Arc de Triomphe. Il est mort le 10 avril 1982.

Agent du KGB, j'ai infiltré l'ENA

Proposé par le COL (H) Jean NERON

Sergueï Jirnov(1) a monté, il y a près de 30 ans, une opération d'infiltration de la prestigieuse école d'administration. Avant de connaître des lendemains qui déchantent…

« En 1978, je réussis les examens d'entrée au MGIMO, l'Institut d'Etat des relations internationales. Cette école prestigieuse (*rattachée au ministère des Affaires étrangères, ndlr*) de Moscou forme des diplomates, des économistes, des journalistes et des juristes. On me dit d'apprendre le français car il n'y a pas assez de spécialistes qui le parlent. Pour progresser, j'écoute la radio française. Un jour, je trouve la solution d'un jeu sur France Inter. Sans réfléchir, j'envoie un télégramme de l'autre côté du Rideau de fer. Très vite, le KGB me tombe, dessus – je passerai des heures à fournir des explications sur cette "haute trahison" !

En 1984, j'entre à l'école d'espionnage du KGB. Au même moment, j'anime une émission sur la langue française à la télévision soviétique. A la fin de mon cursus, je me retrouve à Yasenevo, dans la banlieue de Moscou, où siège la Première direction générale (*service d'espionnage du KGB chargé de l'extérieur, ndlr*).

« Dans mon émission, j'effectue un vrai travail de journaliste »

Avec l'arrivée au pouvoir de Gorbatchev en 1985, il y a une ouverture au monde. En compagnie de camarades du MGIMO, je crée un cabinet de conseil en commerce international. Je contacte l'ambassade française à Moscou, ce que je n'avais pas le droit de faire avant. En parallèle, dans mon émission, j'effectue un vrai travail de journaliste. Quand un ministre français vient à Moscou, je réalise une interview pour la télé, en français et en russe.

Je deviens familier de l'ambassade de France. J'y fais la connaissance de Valérie Roux, future épouse Pécresse, alors en stage pour l'ENA. Le conseiller chargé de l'économie me parle de l'Ecole nationale d'administration. Il me propose un poste à l'ambassade, mais le KGB me répond qu'elle est "bien couverte". Ce qui l'intéresse, c'est que je me rende à l'étranger.

Je trouve un angle d'attaque auprès de l'ambassade : réaliser une série d'émissions sur les grandes institutions françaises comme le Quai d'Orsay, le Conseil d'Etat… et l'ENA. En janvier 1991, je rencontre à Paris le directeur adjoint des stages de l'école, Thierry Lataste (*futur directeur de cabinet de François Hollande à l'Elysée, ndlr*). Il me propose d'intégrer le cycle long, qui s'ouvre aux Soviétiques. Bingo ! Quand je reviens à Moscou, je suis reçu par le patron des "illégaux" au KGB, le général Youri Drozdov. Son rapport, très favorable, remonte jusqu'à Gorbatchev.

« Ma mission : devenir copain avec tout le monde »

Je commence ma scolarité à l'ENA en septembre 1991. Le cycle d'études pour les étrangers, qui dure seize mois, est le même que pour les Français. Ma mission est de devenir copain avec tout le monde. J'ai un budget pour les sorties. Si vous invitez, les gens viennent… Je vis avec les autres étudiants, on est jeunes, on fait du sport et la bringue.

Dans des fiches, je note qui est sympathisant de l'Union soviétique, qui est susceptible de faire carrière dans quelle administration, sous un gouvernement de droite ou de gauche… Ma couverture est simple : je suis le journaliste francophile et francophone russe. Une enquête de la DST (*ancien service de contre-espionnage français, ndlr*) m'a jugé "clean", car je n'ai aucun contact avec l'ambassade de Russie à Paris.

Mais, entre le 19 et le 21 août 1991, un putsch contre Gorbatchev échoue. Le PC est interdit fin août, le KGB, qui avait organisé le soulèvement, est dissous en octobre, et la dislocation de l'Union soviétique est prononcée le 25 décembre.

« Je deviens officier du SVR sans avoir rien demandé »

Les structures ne changent pas. La première direction générale du KGB devient le SVR, le service de renseignement extérieur de la Fédération de Russie (*le FSB hérite, lui, des affaires intérieures, ndlr*), avec les mêmes bâtiments, le même personnel. Je deviens officier du SVR sans avoir rien demandé. Le KGB était le bras armé du Parti communiste, notre but était de propager la révolution dans le monde. Personne ne sait ce que sera le nouvel objectif.

A Paris, je poursuis ma mission, en autonomie totale. Que va faire le nouveau pouvoir ? Va-t-on être sanctionnés comme en RDA, où les ex-agents de la Stasi sont interdits de nombreux métiers ? Va-t-on juger le KGB pour les purges staliniennes, les répressions contre les dissidents ? Maintenant, les dissidents sont au pouvoir !

Je donne ma démission de la « **Grande Maison** ». Je termine ma scolarité à l'ENA en décembre 1992, et je rentre en Russie. Mon émission et mon cabinet de conseil marchent très bien. Je travaille avec le centre médical de la Présidence de Russie, j'organise des soins en Occident pour les hommes politiques et d'affaires russes.

« La Grande Maison, c'est une prison dorée »

En 1993, les services de sécurité, qui ont retrouvé leurs moyens, me disent : "Vous savez beaucoup de choses sur la santé de nos dirigeants. On préfère vous avoir comme fonctionnaire dans l'une des agences." Quand vous êtes dans la Grande Maison, c'est une prison dorée : vous devenez une chose qui appartient à l'Etat. Pour me libérer, j'initie en 1997 une procédure inédite auprès du SVR afin de récupérer mon diplôme d'agent du KGB. On me dit qu'on ne peut pas me le remettre puisqu'il est secret ! Cela dure jusqu'en 2001. Je comprends que j'agace sérieusement le pouvoir et les services secrets, et qu'il faut que je quitte la Russie.

Je demande l'asile à la France. Les Français s'étonnent : "Il a infiltré l'ENA, et maintenant il nous demande l'asile politique !" En fait, comme le régime s'est effondré quand j'étais à l'ENA, mon travail d'espionnage n'a servi à rien. Il m'a fallu trois ans pour obtenir le statut de réfugié politique. Evidemment, je n'ai eu ensuite aucune aide des Français. J'ai gardé le contact avec d'anciens camarades de l'ENA mais ils ne peuvent pas m'aider. Certains ne veulent plus me recevoir, comme Valérie Pécresse. En tant que réfugié, je n'ai plus le droit d'entrer en contact avec les officiels russes. Je n'y ai pas intérêt non plus : la Maison n'oublie jamais. »

« KGB, le bras armé du régime »

La toute-puissance des services de renseignement est une constante de l'URSS. Dès 1917, le régime communiste crée la Tcheka, responsable du renseignement intérieur et extérieur et de la lutte contre les opposants. Elle a changé de nom à plusieurs reprises au cours du XXe siècle : GPU (Guépéou), NKVD, MVD et, en 1954, KGB (Comité pour la sécurité d'Etat). Celui-ci fut, jusqu'en 1991, le principal outil de surveillance et de contrôle du pays, d'espionnage et de contre-espionnage, de surveillance des frontières et de lutte contre le crime organisé.

(1)-*Sergueï Jirnov, 59 ans, est un ancien agent des services secrets soviétiques. Réfugié en France depuis 2001, il réside en Rhône-Alpes. Il est l'auteur de « Pourchassé par le KGB : la naissance d'un espion » (éd. Corpus Délicti).*

Histoire du légionnaire FREYTAG Siegfried
ancien As de la Luftwaffe

Par le LCL (H) Jean-Louis LAMIRE

Siegfried FREYTAG est un militaire allemand et français, né le 10 novembre 1919 à Danzig, près de l'aérodrome de Langfuhr dans une famille de brasseurs, et décédé à l'hôpital d'instruction des Armées Laveran à Marseille (France) le 2 juin 2003.

La Luftwaffe

En 1938, Freytag s'engage dans la Luftwaffe, l'armée de l'air allemande. Obergefreiter, il est engagé avec son unité sur le front polonais. Nommé sous-officier-pilote en 1940, il obtient son Abitur, sésame pour embrasser une carrière d'officier. Nommé Leutnant, Freytag est affecté au 2e groupe de chasse de l'escadre 77 et participe à la Campagne de Norvège. À la fin de 1940, le pilote est transféré avec son escadrille à Brest - Guipavas pour relever les unités allemandes épuisées par la bataille d'Angleterre.

Le 24 avril 1941, alors qu'il sert dans les Balkans, Siegfried Freytag est abattu par la DCA alliée en Grèce. Transporté dans un hôpital d'Athènes, il s'en évade et regagne son unité. De retour à son escadrille, il participe à l'Opération Barbarossa à l'été 1941. Freytag remporte victoire sur victoire contre l'aviation soviétique aux commandes de son Messerschmitt Bf 109 E. En août, il affiche sa 12e victoire et en octobre, la 19e, en novembre, il totalise 26 avions abattus. Freytag est alors décoré de l'Eisernes Kreuz de 1re classe.

Après une accalmie durant l'hiver, il reprend la lutte en 1942 et obtient de nouvelles victoires en vol. Le 18 mai 1942, il reçoit l'Ehrenpokal der Luftwaffe, coupe d'honneur réservée aux pilotes les plus méritants. Le 26 juin 1942, il est promu Staffelkapitän et prend le commandement de la 1re escadrille de chasse de son escadre. Il totalise alors 57 victoires et reçoit la Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes le 3 juillet 1942.

En juillet, son escadre rejoint la Sicile et est affectée sur le front de la Méditerranée. Il est abattu au large de La Valette le 27 juillet 1942, mais il est récupéré par une vedette, à la barbe des Britanniques. Il termine la campagne de Malte avec 78 victoires et y gagne son surnom : Der Löwe von Malta, le « Lion de Malte ». En octobre 1942, il est envoyé sur le front d'Afrique du Nord avec son groupe de chasse où il enregistre encore des victoires.

Le 25 janvier 1943, il reçoit la Deutsches Kreuz im Gold, distinction attribuée pour des actes de bravoure exceptionnels. Le 13 février 1943, ayant 90 victoires à son palmarès, Siegfried Freytag est promu Hauptmann et prend le commandement du 2e groupe de chasse. Après la défaite des troupes allemandes en Afrique du Nord, son groupe rejoint Trapani en Sicile. Le Feldmarschall Goering ayant demandé la traduction devant un tribunal d'un homme par escadrille pour « avoir failli contre les bombardiers alliés », Freytag se porte volontaire. Comme ses camarades, il est traduit devant les juridictions militaires, mais tous seront relaxés.

Le 12 juillet 1943, il est abattu, mais parvient encore à rejoindre son unité. Le 24 août, Freytag quitte le front Italien pour bénéficier d'un congé médical en Allemagne. En janvier 1944, son groupe est basée à Aix-en-Provence pour opérer en Italie du Nord. Le 29 janvier 1944, Freytag est blessé au cours d'une attaque au sol de bombardiers américains.

Le 13 juin 1944 Freytag, promu Major, commandant, fête sa 100e victoire officielle. En août 1944, son groupe stationne un temps sur la base d'Orange, en vue de s'opposer à un débarquement des Alliés, puis gagne l'Italie, qui est définitivement abandonnée par l'Allemagne le 9 septembre 1944. Le groupe est envoyé sur le front des Pays-Bas, où il participe à la bataille d'Arnhem. Le Major Freytag commande alors l'escadre 77, par intérim, à l'âge de 25 ans.

En janvier 1945, Freytag prend part à l'Opération Bodenplatte visant les aérodromes alliés. Il remporte alors sa 102^{e} et dernière victoire. Son escadre est envoyée en Tchécoslovaquie. En mars 1945, il prend officiellement le commande-

ment de son escadre, mais pour quelques jours seulement, car il est rapidement envoyé commander l'escadre de chasse 51. Le 30 avril 1945, il commence sa formation de pilote sur le tout nouveau chasseur à réaction Messerschmitt Me 262. Selon le livre sur les chevaliers de la croix de fer de la Luftwaffe, il a été proposé pour recevoir les feuilles de chêne (Eichenlaub) puis on perd sa trace après guerre.

On ne sait en effet pas grand-chose de la vie de Siegfried Freytag après-guerre, mis à part ce qu'il a lui-même déclaré. Capturé près de Ratisbonne par les troupes américaines, il est employé en qualité d'interprète. Libéré, il se retrouve sans emploi et sans famille. Un de ses frères a été tué en 1944 en URSS, sa sœur et le reste de sa famille ont disparu dans le naufrage du Wilhelm Gustloff torpillé par les soviétiques. Les biens familiaux ayant été confisqués par les découpages territoriaux d'après-guerre, il devient successivement mineur puis technicien. On a même avancé qu'il avait été chauffeur de taxi à Francfort-sur-le-Main. Le retour à la vie civile est donc pour lui un véritable choc et se révèle particulièrement difficile.

La Légion étrangère

En 1952, Siegfried Freytag s'engage dans la Légion étrangère croyant qu'on y recrute des pilotes. C'est du moins la version officielle, une rumeur faisant état d'une rixe qui aurait mal tourné.

Affecté au 5e régiment étranger d'infanterie après son instruction de base à Sidi-Bel-Abbès, en Indochine puis à la 13e demi brigade de Légion étrangère au sein de laquelle il sert pendant 12 ans, à Djibouti. Nommé sergent en 1962, il est, à sa demande, rétrogradé caporal-chef puis sert au 1er régiment étranger de 1965 à 1970, date à laquelle il quitte le service actif.

Il se retire alors à l'Institution des invalides de la Légion étrangère à Puyloubier sans rien dire de son passé. Il obtient cependant une pension du fonds social des anciens pilotes de chasse allemands, des légionnaires d'origine allemande, également retraités à Puyloubier, ayant fait état dans leur correspondance de la présence à leurs côtés d'un ancien as de la chasse.

Le 5 juin 2003, l'homme aux 102 victoires est enterré avec les honneurs militaires au carré militaire du cimetière de Puyloubier.

En plus des honneurs militaires dus à un ancien légionnaire, le directeur de l'institution s'est adressé au défunt en lui disant : « Mon commandant, votre passé glorieux dans l'aviation allemande ne sera pas oublié ». Sur le coussin des décorations, en plus des décorations françaises, figurait la Ritterkreuz.

Les Drones de loisir

Par le LCL (H) Jean-Louis LAMIRE

USAGE D'UN DRONE DE LOISIR

Grandement appréciés par certains tandis que d'autres restent méfiants et s'interrogent, les drones fascinent. Quoi de plus normal ? Pouvoir piloter un engin sans être directement à l'intérieur, cela relevait de la science-fiction, il n'y a pas si longtemps.

Réservés aux domaines militaires pendant presque 100 ans, **les drones civils** font pourtant leurs apparitions depuis une dizaine d'années.

Du simple jouet à un outil performant pour la prise de vue aérienne, les drones se multiplient et se diversifient. L'innovation permet en effet de créer des drones **utiles dans de nombreux domaines** : secours, journalisme, agriculture, loisir, etc.

Qu'est-ce qu'un drone ? Drone, UAV, UAS : définitions

Une fois n'est pas coutume, le français fait exception lorsqu'on souhaite définir le mot drone. Dans le monde entier, les drones désignent des engins militaires pilotés à distance, qu'ils soient volants, terrestre ou encore amphibies.

En France, le terme de « **drone** » est également utilisé pour parler des drones civils, ceux pouvant être utilisés pour de la surveillance ou encore prendre des photos et des vidéos aériennes. En anglais, les termes utilisés pour décrire les drones de loisirs sont des acronymes : **UAV** pour **Unmanned Aerial Vehicle** ou **UAS** (**Unmanned Aerial System**) lorsque son équipement est à bord.

Qui a inventé le drone ?

Qui a eu cette idée folle, un jour, d'inventer le premier drone ? C'est ce sacré... **Max Boucher** ! Le 2 juillet 1917, soit il y a un peu plus d'un siècle, il réussit en effet à faire décoller un avion sur une distance de 500 mètres.

À cette époque, toutes les grandes puissances cherchent en effet un moyen de réaliser des missions aériennes sans avoir à engager la vie de leurs pilotes. Les racines du drone sont donc profondément militaires avant de petit à petit s'étendre au domaine civil.

Il faudra en effet attendre les années 2010 pour voir apparaître **les premiers vrais drones de loisirs**, largement poussés par l'arrivée des actions cam, ces caméras sportives capables de capturer les exploits les plus extrêmes. Combinées au châssis du drone, les pilotes ont dorénavant la possibilité de photographier et de filmer depuis les airs !

Les capacités d'un drone

Les drones ont aujourd'hui beaucoup évolué et sont capables de véritables prouesses. Les capacités des modèles les plus performants ne cessent de s'améliorer.

Ainsi, un drone est capable :

- D'atteindre une forte altitude même si ce cela ne peut être vérifié en France puisque l'altitude maximale est limitée à 150 m.
- D'avoir une autonomie, c'est-à-dire un temps de vol maximal d'environ une demi-heure pour les plus performants, grâce à des batteries lipo doublées.
- D'atteindre des vitesses ahurissantes. Le record est aujourd'hui fixé à 289 km/h !

Les points restant à travailler sont la capacité d'emport et la résistance au vent. En effet, la plupart des drones ne peuvent emporter avec eux que des objets de quelques kilos seulement ce qui empêche encore la possibilité d'effectuer des livraisons conséquentes par drone.

Même si certains modèles sont très résistants à la pluie, le vent reste un problème surtout sur les modèles les plus légers.

À quoi peut servir un drone ? Avec la diversification de la fonction primaire du drone militaire, les constructeurs ont permis de développer des modèles très différents. Ainsi, l'utilisation et les usages des drones dans le monde sont aujourd'hui multiples.

Grâce aux caméras embarquées, les drones peuvent notamment servir :

- **Aux journalistes** souhaitant proposer des vues aériennes à leurs lecteurs ou leurs téléspectateurs.
- **Aux réalisateurs** de films au cinéma et aux vidéastes.
- **Aux offices de tourisme** pour promouvoir un site ou un territoire.
- **Aux services de police et de secours** pour rechercher des personnes.

  Aux agriculteurs pour surveiller leurs champs, surveiller les vignes ou encore surveiller les troupeaux.

Ainsi de plus en plus de personnes ont recours aux pilotes de drone pour réaliser des missions aériennes. Avis aux personnes envisageant une reconversion professionnelle : le métier de pilote de drone est devenu un véritable métier d'avenir !

Apprendre à piloter un drone

Est-ce facile de piloter un drone ? Il est vrai que les drones civils sont d'autant plus plébiscités qu'ils ne nécessitent pas de longues formations pour prendre en main l'appareil et pouvoir le piloter. Néanmoins, un apprentissage et quelques heures d'entraînement seront nécessaires afin de maîtriser un drone.

Le premier conseil est de commencer sur un modèle réduit, **un mini drone**. De par sa petite taille, on peut le manier beaucoup plus facilement et également s'entraîner en intérieur dans une pièce peu encombrée.

Décollage, atterrissage, aller en avant et en arrière, tourner : **s'entraîner à effectuer des manipulations** de plus en plus complexes afin de pouvoir maîtriser toujours un peu mieux votre drone. Un atterrissage précis ou une reprise de contrôle après avoir fait tourner le drone sur lui même seront le signe de la maîtrise du pilotage.

La réglementation spécifique aux drones en France

Les dix commandements:

1 Je ne survole pas les personnes

J'utilise mon drone en veillant à ne pas mettre en danger les personnes et les véhicules à proximité. Je ne les survole pas et conserve une distance minimale de sécurité. Je reste bien éloigné de tout rassemblement de personnes.

2 Je respecte les hauteurs maximales de vol

En dehors des sites d'aéromodélisme autorisés, la hauteur maximale d'évolution est fixée à 150 mètres par défaut mais elle est inférieure aux abords des aérodromes et dans certaines zones d'entraînement de l'aviation militaire pendant leurs horaires d'activation. Je respecte toujours ces hauteurs maximales afin de limiter les risques de collision entre mon drone et un aéronef. Avant tout vol, je vérifie la hauteur maximale autorisée à l'endroit où je souhaite faire manœuvrer mon drone

3 Je ne perds jamais mon drone de vue et je ne l'utilise pas la nuit

Je conserve mon drone à une distance telle qu'il reste facilement visible à l'œil nu et je le garde à tout instant dans mon champ de vision. Par ailleurs, afin d'assurer la sécurité des aéronefs volant à basse altitude, comme les hélicoptères réalisant des opérations de secours, la réglementation interdit l'utilisation de drones la nuit, même s'ils sont équipés de dispositifs lumineux.

4 Je ne fais pas voler mon drone au-dessus de l'espace public en agglomération

En agglomération, le survol de mon espace privé avec un drone de petite taille et sans présence de public est possible sous réserve de respecter une vitesse et une hauteur maximale adaptées à l'environnement immédiat (bâtiments, arbres, …) et permettant de limiter les risques en cas de perte de contrôle. Je n'utilise en aucun cas mon drone au-dessus de l'espace public.

5 Je n'utilise pas mon drone à proximité des aérodromes

Je n'utilise pas mon drone à proximité de tout terrain d'aviation pouvant accueillir avions, hélicoptères, pla-

neurs, ULM, etc. Des distances minimales d'éloignement sont à respecter et peuvent atteindre 10 km pour les aérodromes les plus importants.

6 Je ne survole pas de sites sensibles

Certains sites sensibles ou protégés ainsi que leurs abords sont interdits de survol. Il s'agit par exemple des centrales nucléaires, de terrains militaires, de monuments historiques ou encore de réserves naturelles et parcs nationaux. Je me renseigne sur l'existence de tels sites avant d'entreprendre un vol.

7 Je respecte la vie privée des autres

Les personnes autour de moi et de mon drone doivent être informées de ce que je fais, en particulier si mon drone est équipé d'une caméra ou de tout autre capteur susceptible d'enregistrer des données les concernant. J'informe les personnes présentes, je réponds à leurs questions et je respecte leur droit à la vie privée. Je m'abstiens d'enregistrer des images permettant de reconnaître ou identifier les personnes (visages, plaques d'immatriculation…) sans leur autorisation.

8 Je ne diffuse pas mes prises de vues sans l'accord des personnes concernées et je n'en fais pas une utilisation commerciale

Toute diffusion d'image doit faire l'objet d'une autorisation des personnes concernées ou du propriétaire dans le cas d'un espace privé (maison, jardin, etc.) et doit respecter la législation en vigueur (notamment la Loi du 6 janvier 1978 modifiée dite « Informatique et Libertés »).

Toute utilisation de drone dont l'objectif est l'acquisition de prises de vues destinées à une exploitation commerciale ou professionnelle est soumise à des exigences spécifiques et nécessite la détention d'autorisations délivrées par la direction générale de l'Aviation civile.

9 Je vérifie dans quelles conditions je suis assuré pour la pratique de cette activité

Ma responsabilité peut être engagée en cas de dommages causés aux autres aéronefs, aux personnes et aux biens à la surface. Si je n'ai pas contracté d'assurance spécifique, je vérifie les clauses de mon contrat responsabilité civile.

10 En cas de doute, je me renseigne

Consulter le guide consacré à l'aéromodélisme sur le site de la direction générale de l'Aviation civile pour plus d'informations sur les conditions d'utilisation des drones de loisirs.

Et maintenant bon vol!

Fiches de lecture proposées par le COL (H) Jean NERON

Pierre Clostermann

Journal de sa vie opérationnelle
Janvier 1943–Août 1945

Que n'a-t-on pas déjà écrit sur le pilote français le plus célèbre et le plus titré de la Seconde Guerre mondiale ! Élevé au rang d'icône de son vivant – il faut dire que l'intéressé a bien su gérer son image – véritable personnage charismatique, Pierre Clostermann est à l'origine de générations de pilotes qui ont d'abord rêvé de partager son univers…

Pierre Clostermann, pilote de la RAF sur Spitfire IX du 602 squadron, City of Glasgow, 1944.

Son premier livre, en effet, est devenu une véritable bible pour un vaste lectorat. Quel passionné d'aviation des années 1950 à aujourd'hui n'a-t-il pas lu (et relu souvent !) *Le Grand Cirque* ? Sinon, il faut vite combler ce manque culturel… Car, le jugement est unanime, c'est le récit de guerre (aérienne) le plus formidable qui ait jamais été publié, un bon filon alors pour Flammarion, son éditeur.

Et *le Grand Cirque* a été plusieurs fois réédité, en 2000 et jusqu'en 2008, l'auteur lui-même surfant sur la vague de son succès littéraire (*une Sacrée Guerre*, 1990) pour « entretenir la flamme ».

Pierre Clostermann, as des as des pilotes de chasse français de la Seconde Guerre mondiale, et parmi les plus talentueux du camp allié.

Histoire vraie à 100 % ou romancée ?

As des as français du conflit de 1939-1945, Français libre ayant de son initiative rallié le mouvement du général De Gaulle, titulaire des plus hautes décorations françaises (*a posteriori*) et britanniques (au moins la DFC), auteur d'un best-seller autobiographique paru peu après le conflit, il était évident que des historiens, patentés ou amateurs, se hasarderaient à décortiquer son palmarès, tel qu'il a été avalisé par un haut gradé de la Royal Air Force (l'Air Vice-Marshall H. J. Broadhurst au nom du *Fighter Command*). Ainsi C-J. Ehrengardt (nom connu comme directeur de publication du magazine *Aéro-Journal*) se hasarda-t-il dans cette démarche du vivant du héros et en subit-il une cinglante condamnation. On déboulonne plus facilement les statues de généraux sudistes au XXIe siècle que Pierre Clostermann.

L'ouvrage qui nous occupe aujourd'hui, publié à compte d'auteur *via* la plate-forme *Amazon*, est une nouvelle tentative, qui émane d'un vrai « fan » de Pierre Clostermann (1921–2006).

Georges-Éric Coisne a voulu en savoir plus sur la vie du personnage, au départ pour croiser les informations de sources multiples, sur Internet ou ailleurs, avec le récit des différentes éditions du *Grand Cirque*. Se prenant au jeu, tout en respectant le parti de l'impartialité, il est allé loin, très loin, et le résultat de ses investigations donne cet ouvrage étonnant de 250 pages au format 21 x 29,7, qui, en réalité, n'attaque en rien le mausolée, le teintant au contraire d'humanité…

Pierre Clostermann, journal de sa vie opérationnelle, janvier 1943-août 1945, par Georges-Éric Coisne, autoédition. Prix : 9 € via la plate-forme Amazon. ISBN : 978-165602-457-2.

Un pilote français comme les autres ?

Le sous-titre du *Grand Cirque*, dans son édition originale et emblématique de 1948 permet, en fin de compte, d'en décoder le contenu : « *Souvenirs d'un pilote de chasse français dans la RAF.* Et l'auteur dans l'avant-propos d'expliquer que, voulant livrer un témoignage de son aventure personnelle, il a « organisé » son texte, il l'a travaillé, bref, il ne s'agit pas d'un journal, d'un « vécu » au jour le jour, mais d'un récit dont le but principal est de décrire une ambiance, une atmosphère, des ressentis.

Il est assez clair, lorsqu'on se laisse engloutir par l'histoire que Clostermann raconte, que sans travestir véritablement les faits ou la chronologie, il a pu conclure quelques arrangements avec un historique pur et dur.

Cet historique aurait pu se révéler fastidieux. En publiant *le Grand Cirque*, le pilote est devenu écrivain. Ses émotions, il a bien su, à la perfection, les retranscrire, lui qui se trimbalait toujours avec ses carnets de notes – sans doute a-t-il très tôt eu l'idée de son livre, sans doute en dépit de sa jeunesse – 24 ans lors de ses premières missions de guerre – a-t-il très tôt pensé à la postérité…

L'adieu du pilote à son « Grand Charles », son dernier Tempest qui porte les victoires de son palmarès officiel. La guerre est finie. © DR

Georges-Éric Coisne, l'auteur de ce *journal de la vie opérationnelle de Pierre Clostermann* est allé exploiter à fond la meilleure source : celle du « *logbook* » du pilote, et celle des journaux de marche des différentes unités auxquelles le pilote a été affecté depuis son intégration dans la Royal Air Force jusqu'à sa démobilisation. Archives officielles, inattaquables.

Il publie donc au jour le jour, un résumé des opérations des *squadrons* successifs au sein desquels il a volé, pointant les « distorsions » éventuelles entre le document et la transcription dans *le Grand Cirque*.

Et très vite, on identifie, on vérifie, la démarche littéraire de « *Clo-Clo*« . Au 341 *squadron*, *Alsace,* sous la houlette du commandant Mouchotte, les « bleus », les frais émoulus des OTU (*Operationnal Training Units*) restent bleus longtemps. Lentement, c'est la méthode, on les aguerrit dans l'ombre de leur leader, chef de section, ils volent relativement peu, pas tous les jours, ils sont l'ombre d'un pilote plus expérimentés, blanchissant lentement sous leur harnois. Ces périodes de (toute relative) inaction se révèlent peu compatibles avec le style nerveux et efficace du *Grand Cirque* ! Et par la suite, c'est la même démarche.

***Le Grand Cirque* et donc un condensé, axé sur l'action, sur l'adrénaline !**

Grâce à Georges-Éric Coisne, on en apprend davantage sur le mutation des deux amis (à l'*Alsace*, Closterman a un binôme en la personne de Jacques Remlinger), qui quittent le *squadron* des Français libres pour une unité « pure » de la RAF (602 *squadron, City of Glasgow*). Il semblerait qu'il ait été reproché au sergent Pierre Clostermann d'avoir au moins deux fois été décroché de son leader, dérogeant au sacro-saint principe qu'un n° 2 doit suivre comme son ombre son n° 1. Y aurait-il eu mesure disciplinaire ? Pourtant, le pilote a déjà à l'époque ouvert son score – naturellement, Closterman évoque juste son changement d'affectation dans *le Grand Cirque* sans préciser s'il y a une raison !

« Clo-Clo » en vol en vol au-dessus de l'Allemagne en 1945 à bord de l'un des ses JF-E, photo prise pas son ailier. © DR

Une guerre plus longue que *le Grand Cirque*

La lecture du volume de Georges-Éric Coisne donne un aperçu de la guerre aérienne sur le front occidental moins violent que *le Grand Cirque*. En 1943, les rencontres entre la RAF et la Luftwaffe sont finalement assez rares, en dépit du fait que la Royal Air Fore lance chaque jour des *sweeps* au-dessus de la France pour provoquer les « *Huns*« … Cela changera par la suite. L'année suivante, notamment avec l'attaque des « *No-Balls*« , les rampes de V-1 et les escortes de bombardiers.

Ainsi, ces ORB (journaux de marche, qui existent sous deux formes parallèles, rédigées et factuelles – tableaux d'effectifs et de matériels) démythifient *le Grand Cirque*, ce qui n'enlève rien à l'œuvre littéraire.

La dernière période, celle de 1945, pour le second tour d'opérations, le pilote ayant troqué désormais le *Spitfire* pour le *Tempest*, alors ce qui se fait de mieux en terme de chasseur monomoteur à hélice, cette seconde période donc, telle que retranscrite dans *le Grand Cirque*, s'avère plus encore fictionnelle. Des faits sont mélangés, arrangés pourrait-on dire pour en accentuer la dramaturgie.

Le commandement du 122 *Wing* (l'escadre, de quatre *squadrons*) qu'il aurait exercé à la fin, s'avère temporaire et cantonné à l'administratif – c'est un peu moins glorieux ! Il termine en effet le conflit au grade de *Flight Lieutenant*, c'est-à-dire capitaine dans l'armée française, alors que *Wing Commander* est l'équivalent de lieutenant-colonel…

Le rôle des *Tempest* est l'attaque au sol à long rayon d'action, dans l'enfer de la *Flak* (la DCA allemande), et pourtant le *Frenchy* trouve le moyen de continuer à étoffer son tableau de chasse, jusqu'à la dernière limite de mai 1945… Lequel tableau de chasse cumule victoires aériennes et avions détruits au sol.

Et l'ouvrage de G-É Coisne ne se termine qu'avec le départ de Clostermann de la Royal Air Force, lorsqu'il retourne à la vie civile, fournissant des informations intéressantes sur les missions, nettement moins intenses, d'entraînement et de surveillance du pays à peine vaincu. Et de « *vols découverte* » sur des avions de l'ancien ennemi.

Il reste que des pontes et des collègues de la RAF ont lu *The Big Show* (*Le Grand Cirque* en langue de Shakespeare). Ils ont remarqué les libertés prises par l'auteur avec l'authenticité crue des faits. Mais ils ont mis cela sur le compte de la « licence de l'écrivain » et tous ont noté et apprécié, en frères d'armes, le talent de narrateur et le poids du témoignage écrit sur le vif que constitue *le Grand Cirque*.

Lequel reste invariablement un livre incomparable. Écrit par un grand auteur et un pilote hors pair. Tandis que l'étude de G-É Coisne revêt une importance particulière pour les passionnés d'histoire de la Seconde Guerre mondiale et d'aviation. D'autant que son prix est dérisoire, autant que le format « poche » du *Grand Cirque*…

08 08 2020, par Jean Molveau

Journaliste aéronautique, Jean Molveau est le rédacteur en chef du magazine Vol à Voile dont il est l'un des fondateurs (1983). Il a également été, jusqu'en 2019, le rédacteur en chef d'Aviasport. Historien reconnu de l'aéronautique, il a signé 16 ouvrages. Il a rejoint Aerobuzz en 2009. Au sein de la rédaction, Jean Molveau traite plus particulièrement les sujets historiques.

Source : Aérobuzz

Jean Paul Salini

Souvenirs d'une Armée de l'Air
« Les folies de l'escadrille »

Prix Littéraire de l'Académie de l'Air et de l'Espace

Jean-Paul Salini qui a quitté l'Armée de l'air en 1981, à l'âge de 51 ans, avec le grade de général de division. Il raconte dans ce livre « l'armée de l'air de grand-papa ».

Engagé à 14 ans dans la Résistance Corse, il entre par la suite à l'école de l'Air et suit une carrière de pilote de chasse. Il participe aux opérations d'Indochine, du Moyen Orient, dirige l'opération Lamantin. Directeur de l'Ecole Supérieur de Guerre Aérienne (E.S.G.A), Directeur du renseignement et des études générales au Secrétariat Général de la Défense Nationale (S.G.D.N.), bref une belle carrière !

Ses talents de conteur sont unanimement reconnus et appréciés.

Jean Paul Salini avoue avoir connu trois Armées de l'Air :

- La première qui a duré deux ans : l'enfer de l'école de l'Air.
- La seconde qu'il qualifie de joyeuse, même si de nombreux accidents y voyaient le jour. « 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 fond du jardin. On manquait de tout, mais c'était le bonheur quand même ». Il y décrit de nombreux personnages hors du commun qui formaient cette Armée.

Cette Armée de l'Air n'a survécu que quelques années après la mise en service du Mirage IV. La force de frappe a révolutionné l'Armée de l'Air qui est devenue extrêmement sérieuse. L'observation des procédures s'est intensifiée au point de devenir « tyrannique ». Et le nombre d'accidents aérien a chuté. Il faut cependant ajouter que la qualité des matériels nouveaux y est certainement pour quelque chose.

L'Indochine, l'Algérie, les « Chefs de bande », tout y passe. Les faiblesses de l'Armée de l'Air de grand papa comme la valeur de ceux qui la serve, mécaniciens comme pilotes, qui, avec rien ou si peu font des merveilles.

Pour les jeunes générations, il est bon de connaître cette période de Armée de l'Air, ses origines « plébéiennes, cette liberté de ton et d'allures inconnus des autres armées ». Car, force est de reconnaître que, malgré les évolutions techniques, malgré l'engagement de l'arme aérienne dans toutes les OPEX que connaît la France, il en reste des traces, ne serait-ce que par le « système D » souvent de rigueur, encore de nos jours.

Je ne puis que conseiller à tous, nos anciens comme nos jeunes de lire ce « document » sans modération, à commander via le Net (FNAC) compte tenu de la fermeture des librairies..

Editions JPO 2019—24,35 euros

Sommaire

Michel Onfray

Vies parallèles De Gaulle-Mitterrand

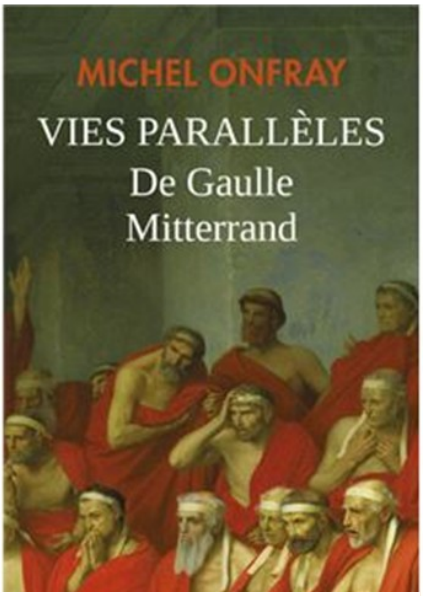
« La ville de Sète est une très jolie ville, mais ne sous-estimons pas les 6 précédentes ».

C'est aussi une grande avancée scientifique qui est annoncée de manière parodique :

« Le carbone 14 enfin efficace sur la datation, après 13 essais infructueux ».

« Là on est dans une urgence alors on bricole. On se dit : "Bon Covid-19, c'est qu'il y en a 18 précédemment, on va voir comment ceux-là fonctionnaient…" »

Ou quand un philosophe traite de l'actualité. Bref, Michel Onfray passe une mauvaise année 2020, et c'est sans parler des 2019 précédentes...



Chez Robert Laffont 21 euros

Michel Onfray, on aime ou on n'aime pas. Il en est de même pour le Général De Gaulle ou pour François Mitterrand.

Mais quand le philosophe établit une comparaison des vies de deux anciens présidents de la République, force est de constater la qualité de l'ouvrage.

« L'un donne sa vie pour sauver la France, l'autre donne la France pour sauver sa vie »

« L'un se veut au service de la France, l'autre veut une France à son service ».

Rédigée par un homme se réclamant de la gauche libertaire, cette œuvre surprendra par une certaine dérive droitière.

Les librairies étant fermées cause covid19 (ce qui ne doit pas plaire à Michel Onfray), ce livre ne peut être obtenu que sur les sites FNAC ou autres.

Sa lecture, à petite dose, permet de cerner au mieux le rôle ingrat de la Présidence de la République.

Visite B.A 113 St Dizier

Après plusieurs reports liés à la crise sanitaire ou aux indisponibilités de la base pour raisons opérationnelles, la date du **mardi 16 mars 2021** nous a été récemment confirmée par la cellule communication de la B.A 113. Le secteur 410 se réjouit par avance de retrouver tous les membres inscrits pour cette visite. Les informations utiles vous seront communiquées ultérieurement.

A l'honneur

Le Colonel Philippe MASCIA, président national de l'ANORAA, est nommé chevalier de la Légion d'Honneur (JO du 31 octobre 2020). Le secteur 410 lui adresse ses plus vives félicitations.

D'origine EOR et membre de l'ANORAA depuis 1990, il a été successivement vice-président puis président du secteur Champagne-Ardenne de 2000 à 2006. En 2016, il est élu président de la zone de défense Est. Parallèlement, il prend le commandement en second du CAPIR de Reims en 1984. Promu capitaine en 1994 et devient commandant du CAPIR. Il obtient un quatrième galon en 2000 et termine sa mission en qualité de commandant du CIIRAA de Reims.

Il pilote en Section Aérienne du Territoire (SAT) et en 2002 prend le commandement de la SAT de Reims, puis de la SARAA de Reims en 2007. En 2013, atteint par la limite d'âge du PN, il retourne au CIIRAA de Reims dont il prendra le commandement. Il a été promu colonel en 2014. Par la suite, il acceptera la fonction de chargé de mission auprès du commandant de la base de Saint Dizier.

Carnet Blanc

Le 12 septembre 2020, notre camarade le **Commandant Patrick Cordon**, membre de longue date du secteur 410, a épousé Elise en l'hôtel de ville d'Epinay sous Sénart (91 800). Les membres du Bureau du secteur et ses camarades du 410 leur présentent leurs vives félicitations et leur souhaitent une longue vie de bonheur.

Devenez membre de

L'Association Nationale des Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air & de l'Espace (ANORAA)

Vous êtes **ancien officier d'active** de l'Armée de l'Air, **officier de réserve** sous ESR / honoraire **ou encore civil** motivé par tout ce qui concerne l'Armée de l'Air & de l'Espace, la défense ou le monde aéronautique

Adhérez·ou·faites·adhérer·au·secteur·ANORAA·Essonne

participez à la vie d'une association ouverte, proactive, entreprenante

- Association loi 1901 créée en 1926, forte de **2 500 membres.**
- Fédère tous les officiers de réserve de l'Armée de l'Air & de l'Espace, quel que soit leur corps d'origine

- Concourt au **soutien de la défense** en général, au **soutien de l'Armée de l'Air & de l'Espace** en particulier, au développement du **lien entre les armées et la nation** en menant toutes actions visant à entretenir **l'esprit de défense.**
- Participe aux actions de l'Armée de l'Air & de l'Espace en faveur de **la jeunesse et de l'égalité des chances** : enseignement du Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) et conférences de « présentation Défense » dans les établissements scolaires, escadrilles jeunesse …..
- Un **réseau de compétences** socialement et professionnellement diversifiées.

Contact, LTT (H) Patrick Bugeon : *bugeonpatrick@gmail.com* ***07 66 53 54 51***