

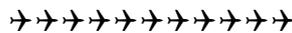
Nouvelles de l'escadrille

Numéro 58 – Avril 2021

Bulletin de liaison des Officiers de Réserve de
l'Armée de l'Air & de l'Espace
du secteur 380 Pays de la Loire
(Loire-Atlantique et Vendée)
Siège du secteur : CIRFA-Air, 16 rue des Rochettes
BP 41315 – 44013 NANTES CEDEX 01

Président : Colonel (h) Jean-Marc HAINIGUE
Commissaire en Chef de 1^{ère} classe

Siège national : 3 rue Nationale - 92100 Bouloane-Billancourt



Le mot du président

2021 ou un goût de déjà vécu...

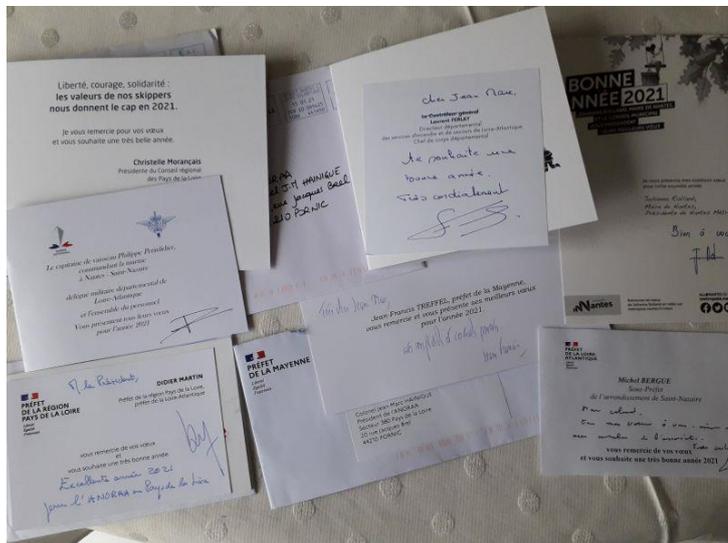
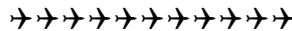
Mais avec l'expérience en plus. A défaut de « hauts les masques », disons « hauts les cœurs » ! Nos camarades d'active montrent l'exemple : ils continuent leurs missions en adaptant leur posture, en innovant encore et en alliant politique de développement et gouvernance dans les pays où ils sont appelés à intervenir.

La crise sanitaire n'est pas réglée, nous le savons tous ; ses effets économiques et sociaux vont augmenter en charge et rendre des situations individuelles ou familiales très difficiles. Les défis des politiques publiques pour y faire face sont de taille, d'autant que les « grandes écoles » n'avaient pas intégré un tel scénario de « guerre » sur de si longs mois...

Les scénarii de crise à l'intérieur comme à l'extérieur du territoire national restent une préoccupation prioritaire : cyber-altération des réseaux, gesticulations néo ottomanes en Méditerranée, affrontements directs de forces ici ou à longue distance de projection, bataille de haute intensité foudroyante, réveil de « dormants » quels que soient leurs commanditaires, toutes ces menaces réelles, ni de science-fiction ni fruit de l'imagination complotiste exigent une adaptation opérationnelle, incluant l'appel à la citoyenneté et à la responsabilité.

A côté de nos camarades d'active, honorons et entretenons nos **valeurs d'ENGAGEMENT**, de combativité et de **SOLIDARITE**.

Col(h) Jean-Marc Hainigue



"Le début de l'année 2021 a respecté la tradition d'échanges de vœux avec les principales autorités civiles et militaires engagées dans l'esprit de défense et de sécurité"

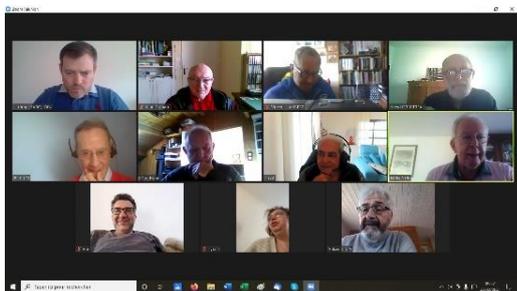
Sommaire

- p. 1 le mot du président
- p. 2 activités du trimestre
- p. 3 Nos projets.
Ceux qui nous quittent
- p. 4 Nos armées l'innovation
- p. 6 Un peu d'histoire : salut, flingues
- P.7 Archives : la Confrérie Notre Dame
- p.8 Quizz
- p.9 à 19 Docu de travail CND - Luftwaffe

Leur soutien nous est précieux

Un trimestre de télétravail

Dès le 30 janvier, nous avons réussi notre première e-réunion autour de la conférence que nous développa avec brio notre président Jean-Marc Hainigue sur le thème de l'Inde, ce sous-continent si complexe et aux aspects si contradictoires à nos yeux d'européens.



Sous la houlette de Jérôme Marquoin, qui dirigea le déroulement au nom du CIIRAA, nous arrivâmes enfin à maîtriser l'outil que plusieurs découvraient pour la première fois.

Comme l'essayer c'est l'adopter, Jean-Marc redéclina sa prestation à l'issue de notre assemblée générale du 27 février, à destination d'un public élargi à nos partenaires habituels.

INDE , tigre de papier ? ou puissance en émergence ?



Le 27 février : Assemblée Générale du secteur

Afin de nous plier aux contraintes sanitaires du moment, le comité du secteur a opté, comme la plupart des associations l'ont fait, à une vidéo-réunion permettant de valider le travail effectué depuis l'AG du 1^{er} février 2020.

Chaque adhérent avait reçu le rapport moral et d'activités du président Jean-Marc Hainigue, ainsi que le compte financier du trésorier afin de les approuver ou d'apporter ses remarques. Les membres du tiers sortant du comité se représentaient, et Jean-Marc se proposait de continuer à présider le secteur.

Le second tiers du comité, élu le 27 janvier 2018 est rééligible. Il s'agit de :

Col-H HAINIGUE Jean-Marc, Cdt-H CHANCERELLE Xavier ; Cne-RC TRICOIRE Martial.

Sur les 24 électeurs à jour de cotisation, treize avaient répondu, et l'unanimité s'est faite sur l'ensemble des questions à l'ordre du jour. Le comité du secteur reste donc inchangé à l'exception d'un membre qui n'a pas acquitté sa cotisation 2021, et qui de ce fait en est exclu. Le colonel Jean-Marc Hainigue reste président. Les membres du bureau gardent leurs fonctions.

Conscients du manque de convivialité de cette méthode qu'on pourrait qualifier « de survie », le secteur maintient ses projets, et en particulier une marche suivie d'un pique-nique en fin la saison 20/21, dans le strict cadre sanitaire qui s'imposera.



Le samedi 20 mars une nouvelle vidéo-conférence nous fut proposée sur *l'Armée de l'Air française dans la première guerre du Golfe*, et nous pouvons regretter du peu de répondant auquel le sujet donna lieu. Pourtant aucun déplacement n'était nécessaire. Mais le manque d'habitude à la méthode y est-il pour quelque chose.



Néanmoins, le sujet devait interpeller chacun, et même bien au-delà du secteur, car il est encore « chaud » dans les esprits, directement lié à l'Armée de l'Air, et surtout, il nous fut servi d'une manière magistrale, claire, abondamment documentée, fouillée, par notre camarade **Patrick BORE** au mieux de sa forme.

Mais le temps nous était compté pour obtenir une prestation gratuite du système de transmission, aussi attendons-nous avec hâte la seconde prestation au cours de laquelle Patrick nous commentera quelques-unes de ses milliers de photos souvenirs. Nous y apprenons tant de choses sur les hommes, les matériels, les stratégies, la politique internationale d'il y a trente ans, et même les anecdotes souriantes dans un contexte aussi grave.

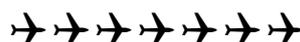
Quid des activités à venir

En lien avec le CIIRAA, voici la suite du programme des activités du cycle 2020/2021

20 mars 2021	Le rôle et les actions de l'Armée de L'air Française pendant la 1ere guerre du Golfe**(visioconférence)	M. Patrick Boré
24 avril 2020	Les missions de l'État-Major Opérationnel de l'Armée de Terre - EMOT**(visioconférence)	CDT (ro) Christian Sigué
22 mai 2021	"les Aviateurs Nantais pendant la Grande Guerre"**(visioconférence)	M. Henri Pérocheau
26 juin 2021	Marche de fin de cycle* (lieu à définir)	CNE (ro) Jérôme Marquoin

Des DATES à RETENIR : encore 14 ans à attendre... Année 2035 :

- 2035 : « Amarsage », en clair atterrissage sur la planète MARS pour récupérer les échantillons de roches collationnés par « Espérance » qui vient d'arriver sur place en héroïne solitaire, mais suivie par des millions de followers. Que n'a-t-on pas imaginé des tests type PCR sur place avec envoi des résultats le lendemain par « bip » ? Sans doute les marges de progrès de l'inventivité de l'homme sont encore démesurées ...
- 2035 : entrée en service du premier des quatre futurs SNLE de troisième génération. Leur chaudière sera réalisée à Indret par Naval Group ; leur hélice... peut-être aussi. Mais comme les précédentes, au mieux nous pourrons voir la bâche qui cachera l'ingéniosité de leur profil. En fait, ces hélices sont elles aussi... masquées.



ENCORE DES AMIS QUI NOUS QUITTENT

A l'association « *Les Aéroplanes* » c'est Michel Perdereau, un des piliers du groupe de nos amis qui nous a quittés. Nous l'avons accompagné le 12 février à l'église de Notre Dame de Lourdes au Pont de Cens à Nantes pour un dernier adieu.

C'est Christian, son président qui nous annonça la triste nouvelle :

Michel avait été hospitalisé, il y a quelques semaines, pour un problème de circulation sanguine. Le diagnostic avait été difficile à faire, mais celui-ci étant fait sa sortie de l'hôpital se préparait. Mais c'était sans compter sur le Covid 19 qui est venu le frapper comme tant de personnes même hospitalisées. Michel n'y a pas survécu et s'en est allé Lundi dernier.

Avec lui nous perdons un grand ami, discret et sympathique sur qui nous pouvions compter.

Les mots d'amitié sont unanimes.



Michel nous a quittés, cet homme dynamique et passionné de randonnées et d'aéronautique. Lors de ses visites à l'atelier de Sainte Pazanne, il avait toujours de nombreuses anecdotes à nous raconter. Parmi les souvenirs que nous conserverons de lui, ce moment (photo ci-jointe) où Michel venait de participer avec toute l'équipe au montage du SE 5. Sincères condoléances à sa famille et ses proches.



(Michel est à droite sur la photo)

Nos armées

L'évolution du renseignement ROEM

La Direction Générale de l'Armement (DGA) a annoncé avoir notifié un contrat à deux industriels français, visant au développement d'un système interarmées de renseignement d'origine électromagnétique.

La DGA a commandé à Airbus et Thales, le 31 décembre dernier, le développement d'un système de renseignement d'origine électromagnétique (ROEM) tactique, devant équiper les trois armées. L'ambition est ainsi de pouvoir interfacer le système dans les différents domaines d'emploi. « Ce système sera constitué d'une gamme de capteurs combinables sous forme de modules, adaptés aux besoins des théâtres d'opérations et au milieu de projection requis », souligne la DGA. Cette première commande représente ainsi un montant de 160 M€, devant aboutir sur des livraisons entre 2023 et 2025.

Enjeu crucial des opérations, le renseignement d'origine électromagnétique contribue à la connaissance de la situation tactique. « Le recueil du renseignement d'origine électromagnétique (ROEM) consiste à exploiter l'usage par l'adversaire de moyens de communication électromagnétiques pour acquérir du

renseignement sur lui. Il participe à l'élaboration de la situation tactique et technique nécessaire à la sauvegarde des forces engagées, à la détermination de l'intention de l'adversaire, et à l'appréciation autonome de situation », définit ainsi la DGA. Alors que les trois armées disposent actuellement de systèmes hétérogènes, permettant de répondre à leurs besoins opérationnels particuliers, le développement d'une solution interarmées devrait permettre de renforcer les synergies entre les différents domaines et ainsi faciliter la coopération de la Marine, de l'Armée de Terre et de l'Armée de l'Air et de l'Espace. Dans un modèle d'armée où le combat collaboratif est mis en avant, venant montrer l'importance d'opérations conjointes, disposer de systèmes interopérables est une véritable nécessité. Ce système ROEM tactique permettra dès lors de « garantir la continuité opérationnelle et l'exploitation interarmées des informations recueillies », ajoute la DGA. Il devra par ailleurs être compatible avec les systèmes de renseignement et de communication mis en œuvre par les armées.

Atlantic 2, Aéronavale
Système Lynx, Armée de Terre Interarmées.

Pour mémoire, voici un très ancien code : à vos calculettes

**C3 M355493 357 B13N D1FF1C1L3 4 L1R3,
M415 V07R3 C3RV34U 5'4D4P73 R4P1D3M3N7.
4U COMM3NC3M3N7 C'357 D1FF1C1L3,
M415 M41NT3N4N7 VOU5
Y P4RV3N3Z 54N5 D1FF1CUL73.
C3L4 PROUV3 4 OU3L P01N7
V07R3 C3RV34U L17 4U70M4T1OU3M3N7
54N5 3FFOR7 D3 V07R3 P4R7.
50Y3Z F13R, C3R741N35 P3R50NN35
3N 50N7 1NC4P4BL35.
P4R7A93R 51 VOU5 4V3Z REU551 4 L1R3 C3 73X73.**

Innovation ou un droit au rêve ...

Le 2 mars 2021, l'association Nantes-Seattle Jacksonville et la Maison des Etats-Unis accueillent en visio conférence la présentation d'une idée futuriste : à quand des taxis volants desservant l'aéroport de Bouguenais ?



A l'heure des nouvelles mobilités touchant notre vie quotidienne, notamment nos déplacements de courtes distances entre domicile et travail, à l'heure où la crise sanitaire durable remet en

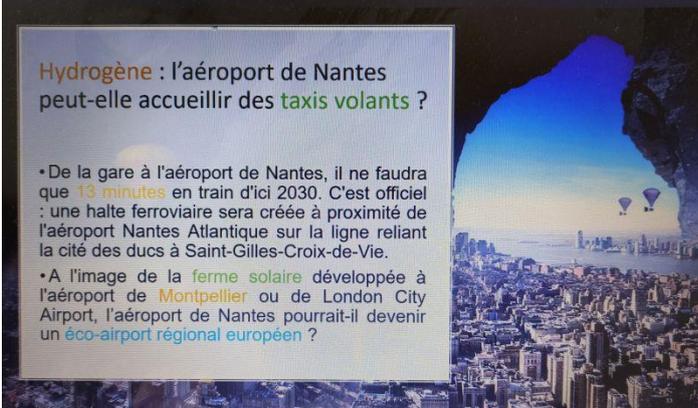
cause le fonctionnement traditionnel de certaines compagnies aériennes, une place semble émerger en faveur d'un pragmatisme écologique et économique. En ce sens, même si le Navibus peine encore à trouver son rythme de croisière (sans jeu de mot !) sur l'Erdre, entre le campus universitaire et le quartier de Port Boyer, rien n'interdit d'imaginer des capsules volant à l'hydrogène... d'ici quelques années amenant des passagers vers l'aéroport par exemple ou faisant fi des flots de voitures sur les routes.

Quel sera le point le plus difficile à dépasser ? l'aboutissement des phases de recherches en vue de la réalisation d'un moyen de transport novateur et rentable utilisant l'hydrogène ? ou l'arcane des réglementations foisonnantes sur les autorisations de stationnement et les nombreux clausus pesant aujourd'hui sur les taxis ?

En attendant, des expériences sont menées : Porsche et Boeing planchent de concert, la ville de Lyon et les

Chinois inventent le Ehang 184 et plus près de nous (quoiqu'à Toulouse) AIRBUS a sorti il y a trois ans déjà son prototype de capsule volante pour deux passagers, le POP UP.

Les plus curieux d'entre nous sont invités à consulter le site www.flyupov.com



Hydrogène : l'aéroport de Nantes peut-elle accueillir des taxis volants ?

- De la gare à l'aéroport de Nantes, il ne faudra que **13 minutes** en train d'ici 2030. C'est officiel : une halte ferroviaire sera créée à proximité de l'aéroport Nantes Atlantique sur la ligne reliant la cité des ducs à Saint-Gilles-Croix-de-Vie.
- A l'image de la **ferme solaire** développée à l'aéroport de **Montpellier** ou de London City Airport, l'aéroport de Nantes pourrait-il devenir un **éco-airport régional européen** ?

Vu dans la presse

BASE AÉRIENNE 125

L'A330 Phénix de retour de la mission Skyros

L'A330 Phénix de la Base aérienne 125 d'Istres est de retour après sa participation à la mission Skyros. Celle-ci s'est déroulée du 20 janvier au 5 février. Placée sous le commandement de l'état-major des Armées, cette mission de projection aérienne en Inde, aux Émirats arabes unis, en Égypte et en Grèce démontre les capacités opérationnelles des forces aériennes françaises et renforce la coopération avec ces pays et leurs armées.

Organisée dans le respect des mesures de lutte contre le Covid-19, Skyros a contribué à démontrer les compétences et les savoir-faire techniques des aviateurs.

"La mission Skyros comportait un volet opérationnel primordial puisque le but était de démontrer la projection de force à très longue distance, en très peu de temps. Cela a été aussi l'occasion de renforcer nos liens avec les forces aériennes de partenaires étrangers. Nous avons ainsi pu voler avec les pilotes égyptiens, indiens et grecs", a expliqué le chef du détachement A330 de la mission Skyros, le commandant Charles.

Les avions, et l'A330 Phénix en particulier, ont survolé de magnifiques paysages, de Jodhpur à la corniche d'Abu Dhabi, ou encore Berigat et le temple



L'A330 Phénix a délivré lors des convoysages et des différents vols locaux plus de 163 tonnes de fuel aux chasseurs.

/PHOTO ADC J-L BRUNET/ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

de Delphes.

L'A330 Phénix a délivré lors des convoysages et des différents vols locaux plus de 163 tonnes de fuel aux chasseurs Su-30 et Rafale indiens, aux Rafale égyptiens, F16 et Mirage 2000-5 grecs ainsi qu'aux Rafale français. Cette mission a

également nécessité une logistique importante qui a mobilisé environ 170 aviateurs. Ce sont plus de 21 000 kilomètres qui ont été parcourus.

L'opération Skyros a pu démontrer la capacité de l'armée de l'Air et de l'Espace à se déployer vite et loin, grâce à des

moyens aériens complémentaires, de dernière génération dont l'A330 Phénix.

En 2023, grâce à la flotte d'avions ravitailleurs basés à Istres, l'armée de l'Air et de l'Espace sera en mesure de projeter 20 Rafale à 20 000 km en 48 heures.

Un peu d'histoire

L'histoire du SALUT ... en résumé.



Nous avons tous remarqué même avant le début de l'ère COVID que, dans le milieu militaire, nous ne nous servons pas la main et nous ne nous faisons pas la bise : nous utilisons la main droite, doigts serrés et paume visible, portée à hauteur de la tempe. Par ce geste formel, le militaire exprime son respect à un supérieur qui lui rend par le même mouvement.



Son origine apparaît dès l'Antiquité, comme signe de paix : lorsque deux guerriers se rencontraient pour indiquer leurs intentions pacifiques, ils levaient la main droite, paume ouverte afin de montrer l'absence d'arme.

Au Moyen-Age, avant de s'élancer dans un tournoi entre chevaliers pour amuser la Cour, dans un geste de courtoisie et de respect mutuel, les deux concurrents relevaient la visière de leur heaume avec leur main droite, sans arme.

A partir du 17^{ème} siècle, lever la main droite entre deux soldats signifiait leur idéal commun : la fidélité à la foi jurée.

Ce salut traverse les siècles quelle que soit la coiffe : casque, casquette, chapeau, béret, képi, bonnet, calot et présent dans la majorité des armées



du monde, avec quelques variantes : aux USA, le salut se fait avec la paume cachée au niveau de la tempe, selon

semble-t-il une tradition Marine afin de ne pas exposer la main à la prise au vent (une autre version évoque que de cette façon la main des hommes d'équipage salie par les manœuvres de pont ou de machines n'était pas montrée à l'autre personne saluée...) . Les Polonais ont conservé le salut ancestral avec trois doigts écartés, faisant allusion aux trois personnes de la Trinité.

La tradition du salut demeure : attitude dans un geste vif et décidé, en regardant respectueusement la personne saluée à 6 pas.

L'histoire du FLINGUE : un clin d'œil ... mais pas un glaucome (lire Glock... ome)



Vers 1850, le « flingot » apparaît dans le langage des St-Cyriens pour désigner un fusil d'artillerie. Issu de l'allemand « flint » silex, « flinge » en dialecte bavarois. Souvenir de la pierre à feu utilisée pour provoquer une étincelle et enflammer la poudre. Pendant la Première Guerre mondiale, le terme flingot a été modernisé en « flingue ».

Quoiqu'il en soit, il ne s'agit pas d'une marque déposée avec garantie du gouvernement !

En revanche, quel plaisir à écouter, voire réécouter une des répliques de

Bernard Blier dans les « Tontons flingueurs » de Michel Audiard : « Bougez pas ! les mains sur la table ! je vous préviens qu'on a la puissance de feu d'un croiseur et des flingues de concours ».

Dorénavant, oubliant le Flingue, mais en gardant la poésie des appellations, nos armées vont être dotées d'un pistolet automatique de nouvelle génération, le Pang qui sera en pratique le Glock 17, déjà en dotation au GIGN et dans les unités spéciales.



LE QUIZZ du n° 57

De quelle nouveauté s'agit-il ? Sur quelle base est-il mis en œuvre ?

L'armée de l'Air et de l'Espace a reçu, mercredi 2 décembre, son deuxième Avion léger de surveillance et de reconnaissance (ALSR)

* Il s'agit du second des deux Avions légers de surveillance et de reconnaissance (ALSR) commandés, en juin 2016, par la Direction générale de l'armement (DGA) aux sociétés Sabena Technics et Thales.

* L'ALSR est capable d'effectuer des missions de renseignement avec une faible empreinte logistique et une grande facilité de déploiement.

* Dans le cadre du volet défense du plan de soutien à l'aéronautique, la commande d'un troisième ALSR est prévue d'ici à la fin de l'année, pour une livraison en 2023.

Le système ALSR est un Vecteur aéroporté de désignation, d'observation et de reconnaissance (VADOR). Il est constitué d'un avion bimoteur de type Beechcraft King Air 350 équipé de moyens en renseignement nationaux de dernière génération. Le nouvel exemplaire de ce système renforcera les moyens de renseignement militaires français.

À l'issue de son expérimentation par le centre d'expertise aérienne militaire, il offrira un appui direct aux forces en opérations. Il sera mis en œuvre à partir de la base aérienne d'Évreux par l'escadron électronique aéroporté, tout comme le premier ALSR réceptionné le 6 août 2020.

Des images sont disponibles en cliquant sur le lien suivant : http://air-actualites.com/Livraison_2eme_ALSR/

REDACTION

- Jean **GUINARD**

06 19 32 09 04

quinardjean@neuf.fr

- Jean-Marc **HAINIGUE**



© Jean-Luc Annet - Armée de l'Air et de l'Espace

C.N.D.

QUESTIONNAIRE
LUFTWAFFE

< WL >

Achtung !

Les pages qui suivent ont été recopiées du document original avec la même police et la même mise en page, ce qui rend l'ensemble un peu long, mais c'est LE document dans son authenticité

J.G.

NOTE PRELIMINAIRE

Le but du questionnaire « LUFTWAFFE » est de permettre à nos correspondants de vérifier, avant l'envoi de leur rapport, qu'aucune des informations qu'ils possèdent n'a été laissée de côté par eux, par une omission que la complexité même du sujet rend toujours possible.

Aussi prions-nous nos correspondants de diviser leurs réponses en autant de points que ce questionnaire comporte de cotes. Ceci leur sera facilité par les formules tout imprimées que nous leur remettons à cet effet.

Ces formules comportent des blancs pour permettre l'envoi d'informations que le questionnaire n'aurait pas prévues.

Nous avons adopté le système de cotation suivant :

Le questionnaire est figuré par le préfixe « WL »

Chacun de ses CHAPITRES est coté par une lettre alphabétique majuscule en partant de la lettre « A » qui suit immédiatement le préfixe.

Chacune des rubriques dans le chapitre est cotée par un chiffre, en partant du chiffre 1

Chacun des Alinéas dans la rubrique est coté par une lettre alphabétique minuscule en partant de la lettre « a » accolée au chiffre cotant la rubrique.

EXEMPLE :

- 1 - Notre correspondant peut nous renseigner sur le nom et l'adresse de l'entreprise chargée des travaux d'aménagement sur le terrain de X...

Il répondra en face de la cote WLB 1b

« B » étant le chapitre comprenant la question des travaux d'aménagement.

« 1 » étant le chiffre réservé à la rubrique « travaux d'aménagement »

« b » étant l'alinéa prévoyant la question posée.

- 2 - Il n'y a pas de cantonnements actuellement vides, et qui seraient prévus pour recevoir de nouveaux effectifs.

Cette question fait l'objet de la cote WLC 4. Notre correspondant écrira en face de la cote WLC 4 : « Néant ».

Si aucun changement n'est intervenu depuis le dernier rapport, notre correspondant apposera la mention « sans changement » en face de la cote qui convient, en rappelant le N°- de son précédent rapport. S'il n'a aucun renseignement sur un point déterminé, il écrira : « sans renseignements » en face de la cote voulue.

PRIERE DE NE LAISSER AUCUNE COTE SANS MENTION, FUT-ELLE : « NEANT »

NOTE GENERALE

Chaque aérodrome des territoires occupés présente un intérêt de tout premier ordre pour l'ennemi.

Un aérodrome aujourd'hui inutilisé peut, du jour au lendemain, devenir une base importante.

Notre correspondant vérifiera donc, dans les limites de son secteur, l'existence de tous les aérodromes, en activité ou non.

Les limites de son secteur ayant été reportées sur une carte Michelin au 1 millionième, il fera un calque de cette carte ainsi délimitée en reportant à sa position exacte, chaque aérodrome reconnu par lui. Cet aérodrome figurera sur sa carte sous forme d'un point accolé d'un numéro, le numéro sera reporté dans la légende avec le nom officiel de l'aérodrome auquel il correspond.

Le dossier de chaque aérodrome sera constitué :

- 1°- par un plan détaillé ou tout au moins un croquis
- 2°- par une notice décrivant les activités et routines constatées.

ETABLISSEMENT DU PLAN OU CROQUIS

Notre correspondant lèvera un croquis du terrain d'après la carte Michelin au 200.000^e ou la carte d'Etat-Major au 50.000^e.

Il relèvera sur ce croquis tous les emplacements qui font l'objet du questionnaire ci-après. Il les désignera par un signe conventionnel accolé d'un numéro se reportant à la légende jointe au croquis, et qui donnera des renseignements détaillés.

Pour unifier le travail, les signes conventionnels suivants seront adoptés :

Υ	Avion	Batterie DCA	○
⌠	Hangar	Dépôt de munitions	X
□	Baraque ou Bâtiments	Dépôt d'essence	Δ

Nous procéderons à un tirage du plan sur papier quadrillé qui permettra, par le simple moyen de chiffres, de signaler toute modification ou tout nouvel aménagement, comme tout résultat de raids de la RAF sur le terrain visé.

WL - 3

Notre correspondant s'efforcera de s'assurer, près de chaque aérodrome, le concours d'un habitant du pays intelligent et sûr, et dont si possible, la maison est bien placée pour observer les activités de l'aérodrome. Il sera bon, dans ce cas, de munir cet habitant de puissantes jumelles.

Cet observateur à demeure notera chaque jour sur un agenda les heures d'envol et de retour de l'escadrille, les faits dont il aura entendu parler.

Un système de liaison très rapide devra être convenu avec lui afin qu'il puisse nous avertir sans délai de toute arrivée massive d'appareils sur le terrain.

Nous joignons au présent questionnaire :

- 1- Un carnet de silhouettes d'appareils
- 2- Un guide pour l'identification des troupes

WLA

RENSEIGNEMENTS GENERAUX SUR L'AERODROME

WLA 1 - TERRAIN PROPREMENT DIT

- WLA 1a - Dénomination officielle de l'aérodrome
- WLA 1b - Emplacement exact du terrain, superficie, délimitation, position par rapport à la ville la plus proche
- WLA 1c - Gare la plus proche desservant le terrain, moyens de transport au camp du matériel et des matériaux transités par la gare ; trace du raccordement à la voie ferrée principale s'il y a lieu.

WLA 2 - MATERIEL ET PERSONNEL

- WLA 2a - catégorie du groupe stationné sur le terrain
 - Chasse
 - Bombardement
 - Stukas
 - Reconnaissance
 - Ecole (spécifier si école de pilotage ou de parachutage)
- WLA 2b - nombre d'appareils et types par catégories.
- WLA 2c - numéros d'immatriculation des appareils (numéros ou lettres peints sur le fuselage de chaque côté de la croix noire (totems))
- WLA 2d - emplacement habituel des avions ; heure usuelle (en heure GMT c'est-à-dire solaire) à laquelle les avions sont rassemblés sur la ou les pistes de départ ; heure habituelle de leur retour
- WLA 2e - noms des officiers commandant le camp et le groupe
- WLA 2f - activité aérienne ; objectifs usuels
- WLA 2g - résultats des raids de la RAF sur l'aérodrome : points de chute, coups au but, conséquences

WLB

TRAVAUX D'AMENAGEMENT, PISTES, HANGARS

WLB 1 - TRAVAUX D'AMENAGEMENT

- WLB 1a - en projet : devant être commencés et terminés à quelle date ?
- WLB 1b - commencés : depuis quelle date ? date prévue pour la finition
- WLB 1c - terminés : depuis quelle date ?
- WLB 1d - nom et adresse de l'entreprise concessionnaire
- WLB 1e - nombre et nationalité des ouvriers travaillant pour le compte de cette entreprise ; horaires du travail
- WLB 1f - emplacement des cantonnements des ouvriers

WLB 2 - PISTES

- WLB 2a - emplacement des pistes de décollage et de raccordement ; composition ; dimensions, orientation
- WLB 2b - systèmes de camouflage des pistes
- WLB 2c - existe-t-il une piste souterraine ? si oui, situer l'endroit précis où elle débouche et le décrire

WLB 3 - HANGARS ET TERRAINS

- WLB 3a - emplacements des hangars : sont-ils en dur ou en léger ?
- WLB 3b - s'agit-il de hangars individuels ou de hangars pouvant abriter plusieurs appareils ?
- WLB 3c - camouflage des hangars (peintures -couleurs employées- ; Filets, branchages. Décrire l'aspect que présentent les hangars ainsi camouflés.
- WLB 3d - camouflage du terrain lui-même
- WLB 3e - emplacements et contours des faux villages construits pour le camouflage ; leur aspect général.
- WLB 3f - emplacements des différents systèmes lumineux : feux de position, balisage du terrain, rampes de direction, horizon artificiel
- WLB 3g - emplacements des faux hangars et des faux avions
- WLB 3h - routines pour l'atterrissage ; signaux lumineux usités
- WLB 3i - emplacements des canalisations électriques et des lignes téléphoniques
- WLB 3j - emplacement de la source d'énergie électrique
- WLB 3k - emplacement des antennes et des postes de gonio
- WLB 3l - emplacements du ou des faux terrains ; comment se présentent-ils de jour, de nuit ? quels sont les simulacres employés par les allemands en cas de raid de la RAF ?

WL-6

WLC

CANTONNEMENTS DU PERSONNEL DE L'AERODROME

- WLC 1a - emplacements des baraques ou bâtiments ; nombre et importance
- WLC 1b - emplacement des bâtiments servant aux officiers et au commandement ; les pilotes y couchent-ils ? sinon où ?
- WLC 1c - emplacements d'autres cantonnements qui ne se trouveraient pas directement sur le terrain ou à ses abords immédiats, mais dans les villages alentour.
- WLC 1d - emplacements des cantonnements actuellement vides mais qui sont prévus pour recevoir des effectifs supplémentaires

WLD

DEPÔTS DIVERS

PARCS A MATERIEL

WLD 1 - CARBURANT

- WLD 1a - emplacements des différents stocks de carburant
- WLD 1b - comment se présentent les stocks :
 - En soutes ? (épaisseur de la voûte bétonnée)
 - En bidons ? (sous quel camouflage)
 - En camions citernes ? (emplacement du parc)
 - En wagons citernes (emplacement de la voie de garage)
- WLD 1c - comment le carburant est-il amené au terrain ? de quel dépôt provient-il ? par quel itinéraire ? de jour ou de nuit ?
- WLD 1d - quantité approximative du carburant en stock

WLD 2 - MUNITIONS

- WLD 2a - emplacements des différents dépôts de munitions (bombes de petit, de gros calibre ? torpilles ?) qui peuvent être déposées dans les hangars, dans les silos (épaisseur du béton) ou dans des bois aux abords du terrain.
- WLD 2b - le stock comporte-t-il des torpilles aériennes opérant contre les navires comme des torpilles marines ? si oui, spécifier si le modèle est allemand ou italien, et donner les caractéristiques suivantes :
 - Diamètre
 - Vitesse et rayon d'action
 - à quelle altitude et à quelle vitesse l'avion lâche-t-il la torpille
- WLD 2c - comment le dépôt est-il approvisionné en munitions ? par fer ou par route ? par quel dépôt central est-il alimenté ?

WL - 7

WLD (suite)

WLD 3 - PARCS A MATERIEL

- WLD 3a - emplacement du matériel roulant ; camions, voitures de liaison (noter les totems figurant sur ce matériel)
- WLD 3b - emplacement du matériel de réparation

WLE

DEFENSE DU TERRAIN

- WLE 1a - emplacement des différentes batteries de DCA. Par batterie, nombre de pièces, calibre, chiffre du personnel, dépôt de munitions
- WLE 1b - emplacement des projecteurs et des détecteurs par le son
- WLE 1c - emplacements prêts à recevoir d'autres batteries
- WLE 1d - emplacements des ouvrages prévus pour la défense du terrain dans le cas d'attaque par terre
- WLE 1e - emplacement et importance du service de garde
- WLE 1f - le terrain est-il protégé par des ballonnets ?

WLF

PANCARTES, NUMEROS, TOTEMS

- WLF 1a - relever les totems peints sur les véhicules utilisés pour le service du camp.
Ne jamais donner une interprétation des signes conventionnels mais les représenter par un croquis même imparfait et le décrire en regard.
Indiquer les couleurs par les lettres suivantes :
N -noir/ B -blanc/ R -rouge/ BL -bleu/ J -jaune/ V -vert/
Vi -violet/ O -orange/ Or -or/ etc.

Exemple : écusson avec en son centre un aigle écartelé

- WLF 1b - Relever les chiffres et lettres figurant sur les différentes pancartes placées : au terrain, dans les cantonnements, aux croisements de routes, aux abords du terrain, en ville

Exemple

WL-12345

- WLF 1c - situer ces pancartes autant que possible sur le croquis.

WLG

TROUPES ET OFFICIERS

- WLG 1a - Importance et qualité du personnel navigant
- WLG 1b - importance des soldats affectés au terrain. Relever la couleur de leurs écussons.
- WLG 1c - âge approximatif des soldats et officiers
- WLG 1d - état d'esprit général
- WLG 1e - signes extérieurs de discipline
- WLG 1f - rapports entre officiers et soldats
- WLG 1g - qualité et importance du ravitaillement pour la nourriture des troupes
- WLG 1h - rapports entre la troupe, les officiers et la population civile ; quels lieux de plaisir sont fréquentés par les pilotes ?
- WLG 1i - signaler d'urgence l'apparition de détachements de parachutistes ; obtenir tous renseignements sur le lieu de leur provenance, le but de leur présence dans le secteur, leur degré d'instruction.

COULEURS DISTINCTIVES
DE LA LUFWAFFE

BLANC : Généraux et « Régiment Général Göring ». Les hommes appartenant à ce régiment portent en outre une bande bleue sur le parement de la manche droite avec l'inscription 'Général Göring' en lettres blanches gothiques.

ROSE : Ingénieurs
VERT : Police
JAUNE : Volants
BLEU ARDOISE : Service de santé
NOIR : Sapeurs
ROUGE : Artillerie
MARRON : Communications
VERT FONCE : Employés
CARMIN : Etat-major

Pour la reconnaissance des grades, reportez-vous à l'album édité par 'Chassany et Cie' 50 quai de Jemmapes, Paris, dont ci-joint un exemplaire.

HENSCHEL.26.



HENSCHEL.123.



FW. 189.



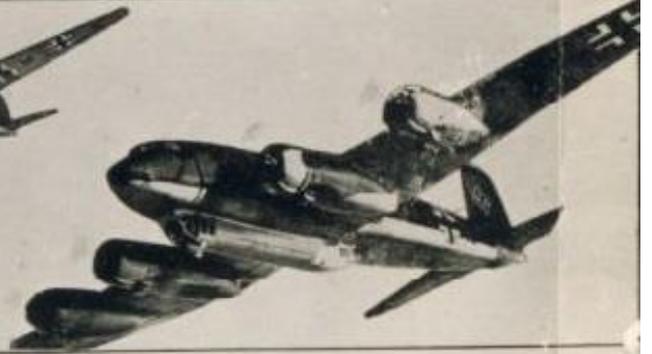
H 111



D.18.



CONDOR.

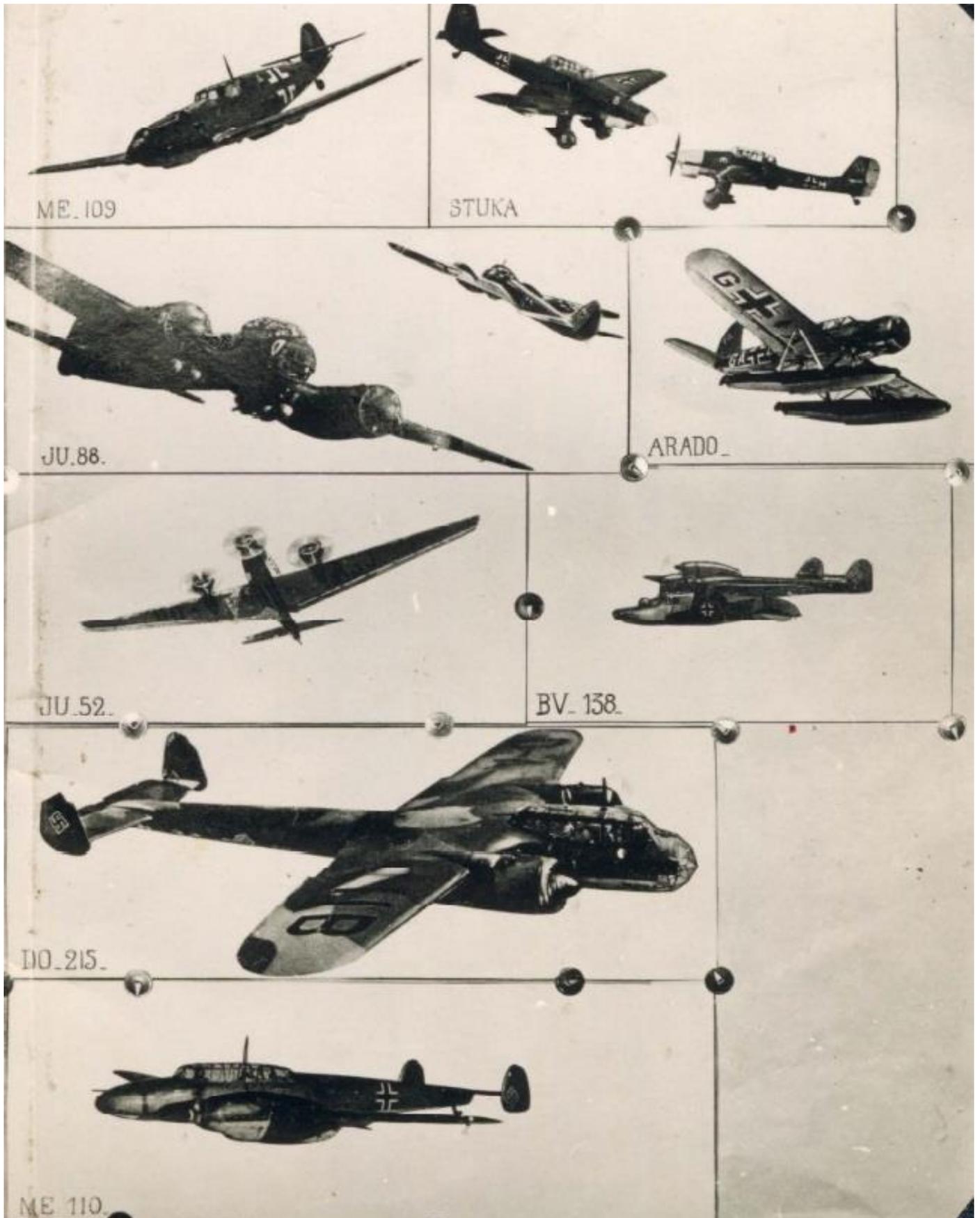


H.126.

H.59.



STORCH.



ME.109

STUKA

JU.88.

ARADO

JU.52.

BV.138.

DO.215.

ME.110.

Notez : Je me propose de vous présenter une fiche technique de chaque appareil dans un prochain numéro du bulletin - JG