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

Secteur 550 VAR

Secteur jumelé avec le secteur 140 BAS-RHIN

ANORAA – VAR
INFORMATIONS

1er SEMESTRE 2021

N° 64

Siège social :

Maison du Combattant
Place de Douaumont
83000 TOULON

Président :
Colonel Yvan ESCRIHUELA

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

BULLETIN DE LIAISON DU SECTEUR 550 VAR

PREMIER SEMESTRE 2021 - N° 64

SOMMAIRE

Rubriques	Pages	Articles	Rédacteur
NOTRE SECTEUR	2 3 4 5 6-7 8-9	• Sommaire • Editorial • Activités du secteur • Nos cérémonies • Colonel Claude Brunet • Hommage Autechaud	J.Fontanaud Y.Escrihuela J.Fontanaud J.Fontanaud « «
ARMEE DE L'AIR	10-11 12-13 14-15	• Le Commandement Espace • Le Renseignement spatial • La guerre du Golfe	J.Fontanaud « Y.Escrihuela
NOTRE MEMOIRE	16-19 20-21 22-24	• L'Aviation en PACA • Jacques REMLINGER • Une femme extraordinaire	J.Fontanaud « «
HISTOIRE	25-26 27 28-32	• Susan TRAVERS • Hommage philatélique • Pour l'Honneur à Bitche	J.Fontanaud « «

Photo de couverture : *Transfert de patients « COVID 19 » à bord d'un A 400 M.*

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

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

Chers Amis de l'ANORAA/Var,

2020 : « Annus Horribilis ». C'est ainsi que je débutais mon éditorial du dernier bulletin.

2021, est de la même facture, du moins en ce qui concerne le premier semestre.

Les activités associatives et tout particulièrement nos interventions en milieu scolaire n'ont pu être réalisées. Les visites des bases aériennes au profit des collégiens préparant le B.I.A. ont été déprogrammées les unes après les autres. Les commémorations et célébrations patriotiques étant réduites à leur plus simple expression, notre drapeau n'est quasiment pas sorti de l'année.
Cependant, ne sombrons pas dans le pessimisme car la campagne de vaccination qui s'accélère de jour en jour, nous laisse entrevoir des lendemains plus sereins ce qui permettra de relancer notre activité liée au devoir de mémoire et à la transmission de nos valeurs aux jeunes générations qui ont besoins de plus en plus de repères.

Le point positif est de constater que durant cette période de crise l'activité de nos adhérents, bénéficiant d'un E.S.R., s'est nettement accrue. Ceci démontre bien la nécessité d'une réserve opérationnelle disponible et compétente pour que l'ARMEE DE L'AIR et de l'ESPACE assure avec succès toutes les missions que l'Etat lui confie. Que ce soit des missions d'ordre public (missions sanitaires, misions de secours…) ou missions de pure défense de notre Nation dans le cadre des OPEX et de la protection de notre Pays.

Avec la situation qui s'améliore, le « *présentiel* » est désormais possible (en respectant les mesures barrières). En région dracénoise, reprenons nos « cafés fraternels » (moments de convivialité toujours appréciés. Au niveau du secteur, nous réfléchissons à l'organisation d'une rencontre afin que nous puissions faire « un point de situation » sur notre activité associative. Le monde associatif patriotique va sûrement évoluer. On parle en haut lieu de rapprochement d'associations qui ont le même objectif. L'ANORAA et l'ANSORAA ont la même devise : « S'UNIR POUR SERVIR ». Il est temps d'envisager un travail commun pour une meilleure efficacité dans l'aide apportée à nos camarades d'active.

En attendant, ne prenons pas de risque afin d'être plus forts dès le retour à la normale.

Yvan ECRIHUELA

NOTRE SECTEUR

ÉCHOS DU SECTEUR

Semestre	En raison de la situation sanitaire, toutes les associations abonnées à la Maison du combattant se sont retrouvées privées des contacts habituels.
20/02/21	Messe souvenir de la bataille de Verdun à la cathédrale de Toulon
17/07/21	Compte tenu de la décision prise pour Paris, nous espérons reprendre les commémorations dans la forme habituelle.

Notre Drapeau est sorti 1 fois à Toulon.

Aux morts pour la France en OPEX – Paris XVème dans le jardin *Eugénie-Malika Djendi* du parc André Citroën

Les **pertes militaires françaises en opérations extérieures depuis 1963** sont estimées, au 11 juin 2021, à 772 militaires des forces armées françaises « morts au service de la France » lors des opérations extérieures recensées à cette date, y compris ceux de la DGSE (14 morts).

Dans notre secteur :

- Le Commandant Denis Autechaud nous a quitté dans l'intimité sanitaire, une cérémonie du souvenir est prévue cet été.

Jumelage

- Le colonel Robert Bagard est décédé à 102 ans, c'était le doyen strasbourgeois.
- D'autres sont dans la peine, le vice-président a perdu son épouse et le colonel Menes son gendre alors que lui-même va subir sa 6ème opération chirurgicale en 2 ans.

Nos prévisions :

L'allègement des contraintes sanitaires au 30 juin devrait permettre une reprise progressive de nos activités.

Info .

Notre ami et camarade le général ***Guy Benquey****, membre de notre secteur, a profité du confinement général pour retracer sa carrière dans un livre qui est à notre disposition au prix de 19€ + 8€ de frais d'envoi. Prise de contact : guy.benquey@hotmail.fr*
Commande à passer à son adresse 145 Av. Ernest Roller 83200 Toulon.

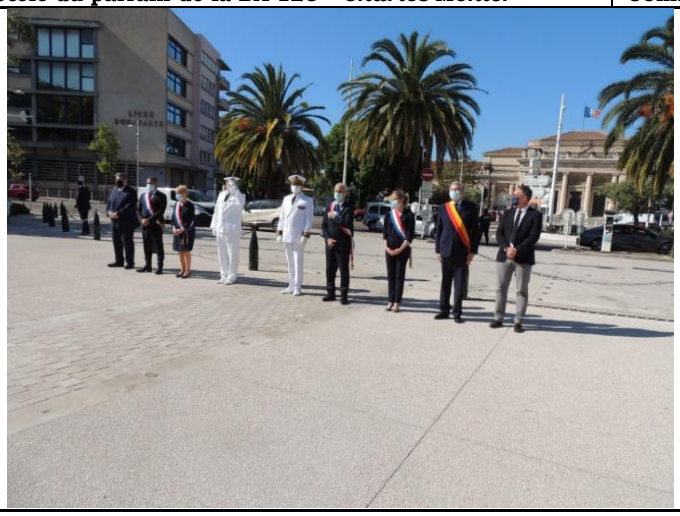
NOS CEREMONIES EN IMAGES

Commémoration de la bataille de Verdun à Toulon

Notre porte-drapeau, Daniel Tartiveau

Stèle du parrain de la BA 125 « *Charles Monier* »

Commémoration du crash de Charles Monier

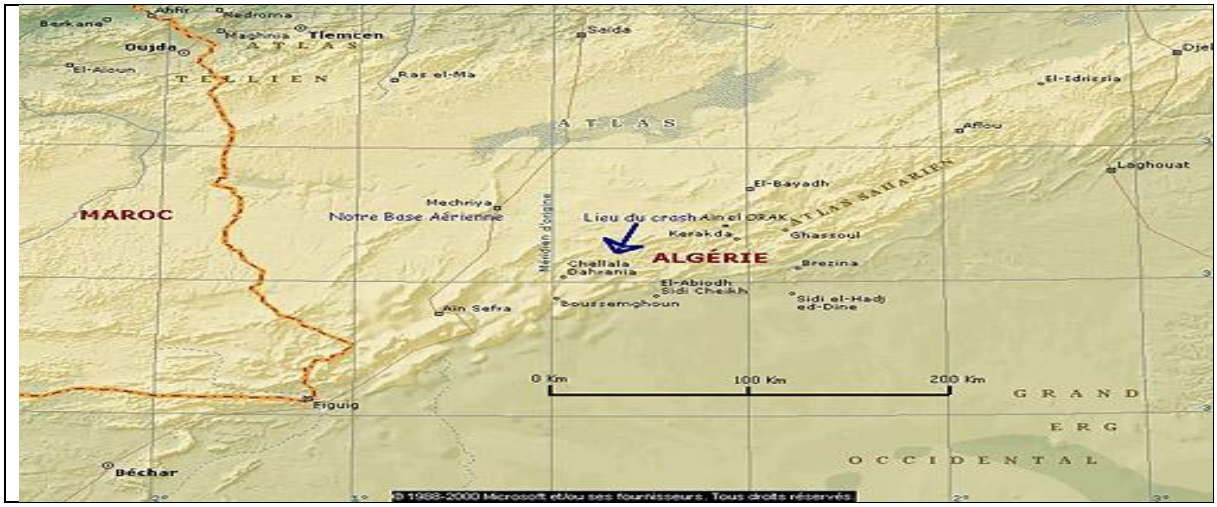


Participaient à la cérémonie :
les députés Geneviève Levy et Cécile Muschoti ;
le sénateur Michel Bonnus ;
Marc Giraud, président du conseil départemental,
Yannick Chenevard, vice-président du conseil régional ;
hubert Falco, maire de Toulon
et Jérôme Guervin, directeu r de l'ONAC.

Commémoration de la victoire du 8 mai 1945 à Toulon

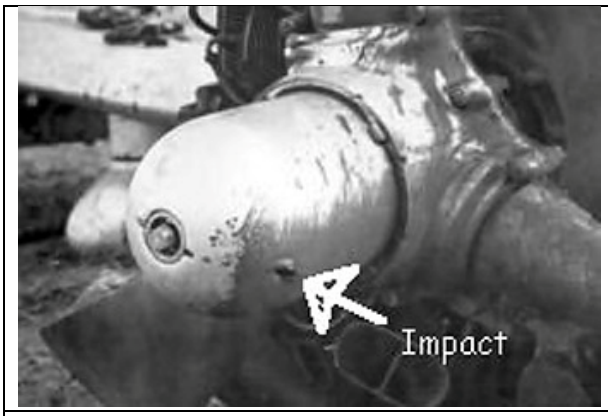
Le message ministériel :
» Le 8 mai 1945, par deux fois, l'Allemagne a signé sa capitulation sans condition. Soixante-seize ans plus tard, nous nous unissons pour saluer le courage de celles et ceux qui ont combattu et abattu le fléau nazi. Notre gratitude à leur égard est indéfectible. Unis et solidaires, souvenons-nous de l'adversité surmontée et de la liberté reconquise ».

JOUR DE CHANCE POUR UN PILOTE



Récit du colonel Claude Brunet.

Le 15-11-1961 entre les djebels Tendrara et Khorchef Mission W 5173 - 40 Kms au SE de Mecheria (Sud Oranais) J'étais au-dessus d'une opération, équipier d'une patrouille de 2 T-28. Le commando Georges, formé exclusivement d'anciens fellaghas passés du côté français (de sacrés bonshommes !) avait accroché un groupe de fellaghas (Katiba 531). But de l'opération : Recherche de caches d'armes et de ravitaillement Pertes amies Pertes rebelles 1 tué 1 blessé 1 T-28 abattu détruit 9 tués 1 prisonnier 1 AA 52 2 PM 5 fusils. J'ai effectué une passe de tir roquette 68 mm sur un fellagha qui me tirait dessus. Je lui ai arraché le bras, mais une de ses balles de mitrailleuse MG 43 (d'origine allemande) a perforé la casserole d'hélice de mon avion. Le résultat est que toute l'huile bouillante du moteur s'est échappée en quelques secondes par cet orifice, couvrant mon pare-brise d'huile (je ne pouvais plus rien voir), et que l'hélice est passée instantanément au grand pas, puis le moteur a grippé et s'est arrêté. J'étais très bas, ne voyais presque rien et j'avais sous les ailes deux bidons de napalm, des roquettes et mes mitrailleuses. J'étais bien trop bas pour sauter en parachute. Je me suis crashé un peu au hasard droit devant dans la montagne au milieu des rochers, n'ayant le temps ni le réflexe de me débarrasser de mes bidons, ni de couper les magnétos, ni de fermer le robinet de carburant : j'avais toutes les conditions pour faire un beau feu d'artifice ! J'ai heurté le sol. L'aile gauche a été arrachée, l'avion s'est mis sur le nez puis, miracle, est retombé sur le ventre dans un étrange et assourdissant silence. Tout cela a dû durer une ou deux minutes ? Je suis descendu de mon avion emmenant les quartz radio, ma carabine US, mes cartes et documents et j'ai été me cacher derrière une touffe d'alfa car je voyais des musulmans arriver vers moi à une centaine de mètres mais j'étais incapable de savoir si c'était des ennemis (qui m'aurait mutilé s'ils m'avaient pris) ou le commando Georges.



Point d'impact de la balle de mitrailleuse

Nez de l'avion après le crasch

J'ai alors réalisé que mon observateur était resté KO dans l'avion. J'ai été le chercher et nous nous sommes cachés. Mon équipier (un T-28) tournait au-dessus de nous et maintenait les ennemis à distance. Un hélico est arrivé et nous a recueilli et emmené vers la base. Le soir je reprenais un T-28, car, dans ces cas, il ne faut pas prendre le temps de réfléchir. Ai-je eu peur : je t'assure que dans ce cas, je n'en ai absolument pas eu le temps. J'ai ensuite retrouvé les hommes du commando Georges qui pour me remercier de les avoir aidés m'ont souvent invité à faire des opérations au sol avec eux. J'étais le seul Européen au milieu de 50 musulmans. De sacrés gars, mangeant en tout et pour tout une boite de sardines dans la journée tout en effectuant plus de 50 kilomètres en 24 heures en pleine chaleur. J'ai assisté bien sûr à leur passage dans les douars, et à leur façon d'opérer pour obtenir des renseignements. C'est une autre affaire ! Leur chef, le Lieutenant Riguet (Algérien, ancien fellagha) est devenu mon ami. Après l'indépendance, il a été capturé par les fellaghas et noyé vivant dans de l'huile bouillante. Comme la plupart des membres du commando Georges et beaucoup de harkis. Leur colère actuelle n'est pas sans raison. Ce fut une triste période. Mais la leçon à tirer est qu'il ne faut pas juger les actes de guerre avec notre mentalité de bourgeois en paix ou d'intellectuel nanti. Ce qui est dégueulasse, c'est la guerre. Une fois en guerre, il faut gagner et ce n'est jamais beau.

Le LCL J.Pouliquen,Gd Officier L.H.

Notre camarade Claude Brunet est de la promo EMA 1956.
Le récit de son crash retrace une page d'histoire qui est peu connue car non enseignée.
Sa carrière se termine en Provence avec le commandement de l'Escadron de Ravitaillement en Vol (ERV) 04/93 « *Aunis* » de 1972 à 1973 et le poste de Commandant en second de la base aérienne 125 d'Istres.
L'intéressé était prédestiné à l'arme aérienne en étant le neveu du colonel Joseph Pouliquen qui fut désigné par le général de Gaulle pour former une unité d'élite pour le front russe. Ce fut le « *Normandie* » qu'il commanda à partir du 4 septembre 1942 pendant une année avant de rejoindre Londres comme adjoint au colonel commandant les FAFL de Grande Bretagne. Après la guerre, il s'installe à Saint Paul de Vence (06) avant de revenir à Saint-Malo.

DCD le 24.09.88. Il est le parrain de la promo 2019 de l'Ecole de l'air.

Sources : Colonel Brunet

Jean Fontanaud

HOMMAGE AU COMMANDANT DENIS AUTECHAUD

Le 18 janvier 2007, il reçoit la MSV » Or » à Toulon

Né le 2 décembre 1930 à Versailles, il était marié avec 3 enfants et 5 petits enfants. Sa scolarité est bouleversée par le 2ème conflit mondial, du collège de Saint Jean de Béthune à Lestelle-Betharram (64) puis Aiguillon et Agen (47) pour terminer au Lycée Hoche à Versailles.

Il est diplômé Ingénieur à l'Ecole Supérieure d'Electricité (SUPELEC) et poursuit sa formation comme Cadre Supérieur de Vente (CNAM).

Il est également diplômé de l'Institut du Commerce International (CNE) et de l'English Language Summer School à la London University.

*A partir de **1957**, il fait ses 5 premières années professionnelles chez MATRA en qualité d'expert en systèmes asservis, en calculs symboliques et en lois de navigation proportionnelle. Il travaille sur les trajectoires d'engins et sur le système de retournement du 2ème étage du lanceur de satellite Diamant.*

*De **1962 à 1973**, il intègre la société SFIM et travaille sur la mise au point des pilotes automatiques. Avec son équipe, il met au point le 1er Pilote Automatique d'hélicoptères.*

Remise de la Médaille par Colonel Blanc et les diplômes …

Ce pilote automatique sera utilisé pour les hélicoptères FRELON, SUPER FRELON, ALOUETTE III et PUMA. Puis adapté pour les Anglais sur le LYNX.

Il finalise également les premiers radars de feux tricolores.

Habilité Secret Défense NATO, il travaille sur les pilotes automatiques des avions TRANSALL et ATLANTIQUE puis sur des Hydroptères et Aéroglisseurs.

Maître de conférences, il intervient en qualité d'Expert en France et en Allemagne au niveau international.

…aux récipiendaires par le Président Fontanaud

*De **1973 à 1977**, il travaille à LMT (Groupe THOMSON) et bascule dans le monde de la radio professionnelle. Il développe le premier système de central téléphonique assurant la couverture nationale en radiotéléphones portables, mis en place en France, Espagne et Belgique. Avec cette réussite, son groupe est choisi pour le développement du système RITA de l'Armée française.*

*De **1977 à 1986**, cette réussite de la branche exportation l'emmène à superviser les réseaux automatiques version public à Sydney et Melbourne en Australie.*
Il mène les discussions au niveau militaire pour la vente de réseaux sur le modèle RITA avec les armées de Roumanie, d'Algérie, du Liban, du Koweït, du Chili, du Mexique et signe une vente avec l'armée des Emirats Arabes Unis et surtout avec l'armée américaine. Contrat qui lui ouvre la pré-retraite.

Pour l'Armée de l'air, il est aspirant pendant son service militaire et sous-lieutenant en 1956. Sous contrat de Réserve-active, il suit les cours pour acquérir la spécialité « Renseignement »
Ses différents contrats sur la base aérienne 107 de Villacoublay le font travailler au profit de l'Etat-major de l'Armée de l'air sur la programmation des transports aériens militaires tactiques.
Honoraire de son grade de Commandant, il rejoint le Var pour poursuivre sa retraite en 2006. Il sera membre du Centre d'Information et d'Instruction des Réserves de l'Armée de l'Air (CIIRAA) de Toulon le 1er février 2007.
Membre de l'Association Nationale des Officiers de Réserve de l'Armée de l'air (ANORAA) depuis plus de 50 ans, il a assumé plusieurs fonctions dont celle de Président du secteur 460 Yvelines.

CIIRAA & ANORAA en visite de l'Atelier Industriel de l'Aéronautique à Cuers (Novembre 2007)

*Notre ami Denis aurait souhaité une plus grande participation de sa part aux activités associatives de notre secteur mais hélas, ses problèmes de mobilité étaient un frein majeur. Il est décédé ce **2 avril 2021** après une courte maladie. La situation sanitaire actuelle nous a empêché d'être présent pour son dernier voyage, nous attendrons cet été pour nous joindre à sa famille pour quelques instants de recueillement autour de sa tombe et lui apporter la plaque souvenir de notre association et faire nos adieux à l'ami qui aura consacré toute sa vie à l'aéronautique.*

JEAN FONTANAUD

LE COMMANDEMENT DE L'ESPACE

Né en 1967, le Général de Division (Air) Michel Friedling est diplômé de l'École de l'air de Salon-de-Provence (promotion 1986) en tant que pilote de chasse et titulaire d'un diplôme d'ingénieur aéronautique. Il a exercé diverses responsabilités en unités opérationnelles sur Mirage F1 et Mirage 2000, notamment à la base aérienne de Cambrai, ainsi que plusieurs déploiements en Afrique, dans les Balkans et au Moyen-Orient.
Diplômé de l'Ecole de guerre en 2001, il prend le commandement de l'escadron de chasse de la base aérienne de Mont-de-Marsan. De 2001 à 2004, son unité prépare l'entrée en service du Rafale et gère les tests opérationnels de tous les nouveaux systèmes d'armes et armements livrés à l'armée de l'Air.

Il passe ensuite cinq ans au Bureau Plans de l'état-major de l'armée de l'Air, chargé du développement des capacités et de la coopération multinationale sur les capacités. Il commande la base aérienne 113 de Saint-Dizier entre 2009 et 2011, période durant laquelle le missile nucléaire ASMP-A est mis en service opérationnel, et lorsque les premiers raids de l'armée de l'Air sont lancés depuis Saint-Dizier au-dessus de la Libye en mars 2011 dans le cadre de l'opération « Harmattan ». Diplômé du Centre des hautes études militaires (CHEM) et de l'Institut des hautes études de la défense nationale (IHEDN), le Général Michel Friedling est ensuite affecté à l'état-major des armées. De 2012 à 2013, il s'occupe successivement de la dissuasion nucléaire, puis de prospective et de stratégie militaire. Il prend ensuite la direction du bureau Plans de l'état-major de l'armée de l'Air (2014-2016). Dans ses différentes fonctions d'état-major, il a participé aux travaux des Livres blancs de 2008 et 2013, ainsi qu'aux lois de programmation militaire 2009-2014 et 2014-2019. Entre août 2016 et février 2017, il représente la France auprès de la coalition internationale au Levant contre Daech et exerce depuis le Combined Air Opérations Center (CAOC) d'Al Udeid (Qatar) le commandement français de la composante aérienne française. Sous son commandement, plus de 300 frappes ont été menées par les avions français en faveur de la libération de Mossoul par les forces alliées et leurs partenaires. Promu général de brigade aérienne le 1er juin 2017, il prend en charge la prospective, la stratégie et l'innovation à l'état-major des armées et seconde le chef d'état-major des armées lors de la revue stratégique de défense nationale. En septembre 2018, le général de brigade aérienne Friedling a été nommé commandant du Commandement Interarmées de l'Espace.

La stratégie spatiale de défense française, publiée en juillet 2019, a fait le choix de concentrer l'expertise spatiale militaire à des fins d'efficacité, de cohérence et de visibilité : le Commandement de l'Espace a ainsi été créé le 3 septembre 2019. Le général Friedling fut nommé Commandant de l'Espace et promu général de division aérienne en septembre 2019.

Le Commandement de l'Espace : organisation et missions.

Organisme à vocation interarmées relevant de l'armée de l'Air et de l'Espace, le CDE reçoit ses directives d'emploi du Chef d'état-major des armées (CEMA) en matière de coopérations, de cohérence capacitaire des armées et d'opérations militaires et du Chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace (CEMAAE), en matière de génération d'expertise (formation et préparation des forces). Sur la base des compétences des différentes entités militaires déjà existantes : CMOS (1), COSMOS (2), CIE (3), et en s'appuyant sur l'expertise unanimement reconnue du CNES (4), le Commandement de l'espace (CDE) monte progressivement en puissance pour être en mesure d'assumer les responsabilités suivantes :

- Recueil du besoin capacitaire des armées et propositions d'arbitrages au CEMA,
- Expression du besoin des armées en capacités de maîtrise de l'espace (surveillance et défense),
- Elaboration et conduite des coopérations européennes et internationales dans le spatial de défense,
- Expertise du domaine spatial militaire au profit des organismes du ministère et extérieurs au ministère,
- Préservation des intérêts de la défense en matière de capacités spatiales,
- Préservation de la liberté d'accès et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique,
- Mise en œuvre de contrats opérationnels « espace ».

1- Centre militaire d'observation par satellite.
2- Centre opérationnel de surveillance militaire des objets spatiaux.
3- Commandement interarmées de l'espace.
4- Centre national d'études spatiales.

Jean Fontanaud

- Sources : Armée de l'air

LE RENSEIGNEMENT SPATIAL FRANÇAIS

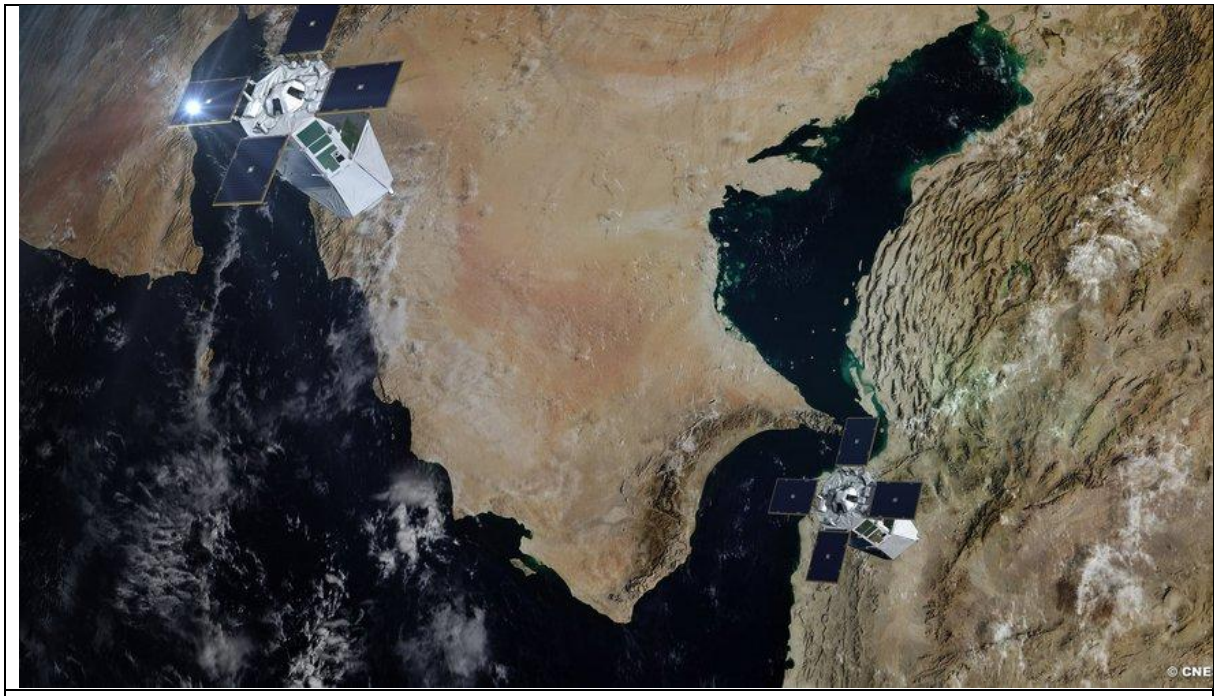


Image de nos satellites

Mardi 30 décembre 2020, le France a placé en orbite autour de la Terre son deuxième satellite du programme « *Composante Spatiale Optique » (CSO).*
Celui-ci sera chargé de prendre plusieurs centaines de clichés de la Terre par jour, dans le cadre d'opérations militaires.

Utilisation du lanceur Soyouz pour cette mission de 59 mn et 37 sec. et un emport de 3.562 kg au décollage

Le CSO-2 a été placé en orbite basse, c'est-à-dire à quelque 480 kilomètres d'altitude, c'est presque 2 fois moins que le premier satellite du programme CSO-1, qui a été lancé en 2018. Celui-ci se trouve actuellement à 800 kilomètres d'altitude. Le troisième satellite du programme, le CSO-3, devrait être mis en orbite au cours de cette année. L'ensemble sera chargé de prendre des photos de haute définition depuis l'espace de jour comme de nuit.
Les trois CSO vont remplacer les satellites Helios 2A et 2B qui ont envoyé leurs dernières images le 17 décembre 2020. Ce nouveau système devrait atteindre la performance d'un millier de clichés journaliers.

Mise en œuvre de cette nouvelle technologie.

Airbus et la start-up Earthcube ont développé un logiciel ultrapuissant de surveillance des sites militaires, destiné aux services de renseignement. Airbus apporte les images satellites haute résolution, Earthcube ses algorithmes d'intelligence artificielle (IA) permettant d'identifier automatiquement les types d'avions ou de navires

Image satellite analysée par l'intelligence artificielle de la start-up française EARTHCUBE

La solution d'Airbus et Earthcube apporte une double rupture. Là où les analystes du renseignement militaire devaient étudier chaque cliché à la main, le logiciel scanne automatiquement des milliers d'images, et ne signale à l'humain que les événements importants. Pour la surveillance d'un aérodrome ou d'un port.

Sources : Le renseignement militaire. *Jean Fontanaud*

L'ARMEE DE L'AIR DANS LA GUERRE DU GOLFE

Déjà 30 ans !!!

Rappel historique

Le 2 août 1990, les troupes de Saddam Hussein envahissent l'émirat du Koweït, pour en faire la 19e province irakienne. La réaction internationale est à l'échelle de ce coup de force visant à s'approprier d'importantes réserves de pétrole. L'Arabie saoudite, se sentant menacée, demande aux puissances occidentales de prévenir une éventuelle agression. Initié par les Américains, le déploiement des forces aériennes de la coalition alliée s'engage dès la promulgation de la résolution 662 du conseil de sécurité des Nations unies le 9 août.
Un important dispositif de l'armée de l'air prend alors position en Arabie Saoudite pour participer aux opérations de guerre sur le Koweït et l'Irak à l'automne 1990. Partis de la base saoudienne d'AL AHASA, ces Mirage 2000 RDI, armés de missiles Matra Magic II et Super 530 D, survolent la zone d'opérations. Des Mirage F1 C de la 12e escadre de chasse effectuent des missions similaires depuis le Qatar, dans le cadre de l'opération Méteil.

Après cinq mois de tentatives de négociations, la coalition internationale lance ses forces aériennes à l'aube du 17 janvier 1991 sur tous les objectifs stratégiques et militaires irakiens : batteries de missiles Scud, bases aériennes, réseaux de transmission et usines d'armement chimique et nucléaire. Le premier dispositif français, composé par 12 Jaguar de la 11e escadre de chasse armés de bombes de 250 kg et de BELOUGA, attaque le terrain d'Al Jaber accompagnés par des F-16 et des F-4G Phantom américains, traversant une défense antiaérienne très dense. C'est le début d'une offensive aérienne intense, durant laquelle les Jaguar A forment l'ossature de la force de frappe française. Cet appareil partant en mission emporte des bombes lisses, un missile Magic II d'autoprotection et un brouilleur BARAX.
Parmi les inscriptions arabes peintes à l'aplomb de la verrière figure le nom de son escadron d'origine : le 3/11 « Corse ».

Photos : Service historique de la Défense

Le COTAM, largement impliqué dans les opérations pour le transport de munitions et de missiles, a également détaché deux hélicoptères Puma SAR de l'EH 1/67 « Pyrénées » sur la base d'Al-AHASA. Leurs équipages participent au sauvetage de plusieurs pilotes de chasse alliés. Le bilan de l'activité des appareils du COTAM pour la libération du Koweït est impressionnant : 1 340 missions ont permis le transport de 21 000 passagers, 150 blessés ou malades et 10 500 tonnes de fret.

Extrait du livre 75 ans de l'armée de l'air.

Le bilan de l'action menée par la voie des airs est édifiant. La bataille terrestre, engagée le 24 février, ne dure que quatre-vingt-seize heures. Quarante-trois jours de bataille aérienne pour quatre-vingt-seize heures de bataille terrestre… Ecrasée, désorientée, abasourdie incapable d'opposer une résistance sérieuse, l'armée irakienne s'est effondrée sous la puissance des coups qui lui ont été portés depuis le ciel. Jamais, auparavant, dans la courte mais dense histoire de la guerre aérienne, même lors de la bataille de Normandie (1944), où la domination anglo-américaine était en tout point écrasante, un tel résultat n'avait été atteint. « Une des leçons de la guerre du Golfe a été de mettre en évidence l'importance de la puissance aérienne. Nos frappes aériennes furent les plus efficaces de toute l'histoire des guerres », affirmera peu après le président George Bush père.

Texte : Monsieur Patrick Facon, historien

J'étais à AL ALHASA

Pour ma part, j'ai eu l'honneur de vivre cette période sur la base d'AL AHSA en qualité de commandant du détachement PUMA SAR. Ce fut pour moi, une aventure humaine et opérationnelle d'une grande intensité. Les personnels navigant et non navigant qui étaient sous ma responsabilité m'ont impressionné par leur adhésion à la mission et par leur professionnalisme

LOGO créé par nos Mécanos	Avec les généraux FLEURY (CEMAA) et SOLANET et le colonel AMBERT Cdt la Base d'AL AHASA	PUMA SAR en formation dans le ciel saoudien prêt à intervenir	Dans le bureau des OPS, à l'écoute de nos camarades chasseurs. Paré au décollage au cas où cela se passe mal !!!

Yvan ESCRIHUELA

HISTOIRE DE L'AVIATION SUR LA COTE D'AZUR

Albert Terrusse, Dernier commandant de la base d'hydravions d'Antibes.

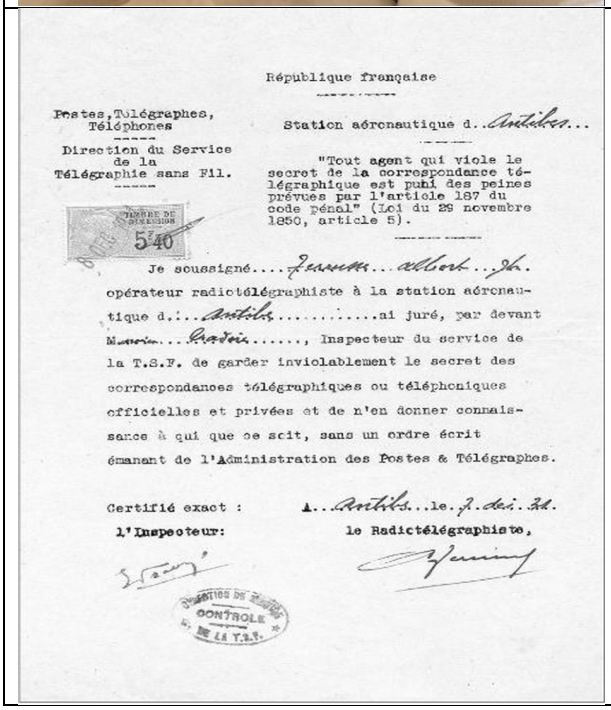
Lors de travaux dans sa maison familiale, Elisabeth Basset-Terrusse découvre un carton poussiéreux. A l'intérieur, toute la vie de son grand-père Albert Terrusse.

En 1920, le service de navigation aérienne décide de transformer la base navale de la marine d'Antibes en base aérienne marchande équipée d'hydravions. Après inventaire, il existe sur cette base un hangar démontable de 30,50 mètres sur 20,50 mètres, appelé hangar "Bessonneau" du nom de son constructeur, un petit local faisant fonction de colombier, un bureau et un réduit pour le gardien.

Photo aérienne de la base d'hydravions d'Antibes, avec inscrit au sol "Antibes" pour que ce soit lisible vu du ciel.
• © Collection Elisabeth Basset-Terrusse et Claude Antonini

Indispensable donc d'agrandir la future base. Ainsi, comme on peut le voir, sur la photo ci-dessus, deux hangars de 30,50 mètres sur 34 mètres pour abriter les hydravions sont construits. Une station météorologique, un système performant de TSF et de radio navigation (poste E13, longueur d'onde 1.400 mètres), un mât d'antenne, des bureaux, des logements de fonction, une infirmerie, des cuisines, un dortoir, des ateliers de mécanique et de menuiserie et un garage complètent cette nouvelle base.
Pour recruter les membres du service-radio de cette nouvelle station aéronavale, les officiers de la Marine nationale font appel à d'anciens spécialistes démobilisés de la région. Le 22 juin 1920, M. Jacquot est nommé chef de la base d'Antibes.

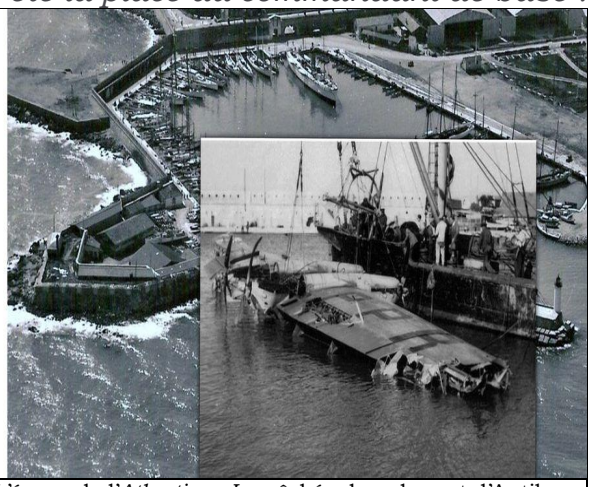
Cet été 1920, Albert Terrusse a 31 ans, il est antibois.
Comme il vient de passer 5 ans dans la Marine nationale comme opérateur TSF, il est repéré pour son expertise professionnelle et recruté comme radioélectricien dès l'ouverture de la base d'hydravions.

<table>
<tr>
<td> </td>
<td>Albert Terrusse reçoit sa lettre d'engagement le mercredi 15 septembre 1920. En l'acceptant, il fait « serment de silence » puisque chaque opérateur radio, selon la loi française de l'époque est soumis au secret. Très régulièrement, les « radios » sont amenés à réitérer leur serment, par écrit, comme l'atteste de document officiel de la République française de 1931.</td>
</tr>
<tr>
<td> 
République française
Postes, Télégraphes, Téléphones
Direction du Service de la Télégraphie sans Fil.
Station aéronautique d'Antibes
"Tout agent qui viole le secret de la correspondance télégraphique est puni des peines prévues par l'article 187 du code pénal" (Loi du 29 novembre 1850, article 5).
TIMBRE DE QUITTANCE 5 40
Je soussigné Jacquot Albert Joh. opérateur radiotélégraphiste à la station aéronautique d'Antibes ai juré, par devant M. Gradoir, Inspecteur du service de la T.S.F. de garder inviolablement le secret des correspondances télégraphiques ou téléphoniques officielles et privées et de n'en donner connaissance à qui que ce soit, sans un ordre écrit émanant de l'Administration des Postes & Télégraphes.
Certifié exact : l'Inspecteur:
A Antibes le 7 déc. 31.
le Radiotélégraphiste,
CONTROLE DE LA T.S.F.</td>
<td>Désormais, toute la vie d'Albert Terrusse est liée à celle de cette base et à l'histoire de l'aviation des Alpes Maritimes.
A l'ouverture de l'hydrobase, le 22 juin 1920, M.Jacquot est nommé chef de la base.
En 1932, le réseau aérien français compte 40.122 kms de lignes aériennes exploitées par 5 compagnies dont celle d'Antibes qui met en œuvre 258 hydravions avec 123 pilotes.
En 1934, la direction du site est confiée à Albert Terrusse.
Le LeO H-199 fait partie de la flotte ainsi que le LeO H-47 qui entre en essais.</td>
</tr>
</table>

La commission des Essais Pratiques (CEPA) de Saint Raphael, doit prendre livraison du LeO-47 afin de le livrer à Air-France à la suite d'un dernier essai de pure formalité.
Le jour de cet essai, le 19 mai 1937, à bord de » *l'Altlantique I* », dix personnes, Chef pilote, chef radio, chef mécanicien, etc….
Le pilote, Lucien Bourdin est un grand pilote d'essai, décoré de la grande guerre.
Le commandant de la base, Albert Terrusse doit également participer au vol, mais au dernier moment, il est empêché de monter dans l'hydravion par une communication téléphonique du Ministère de l'Air.

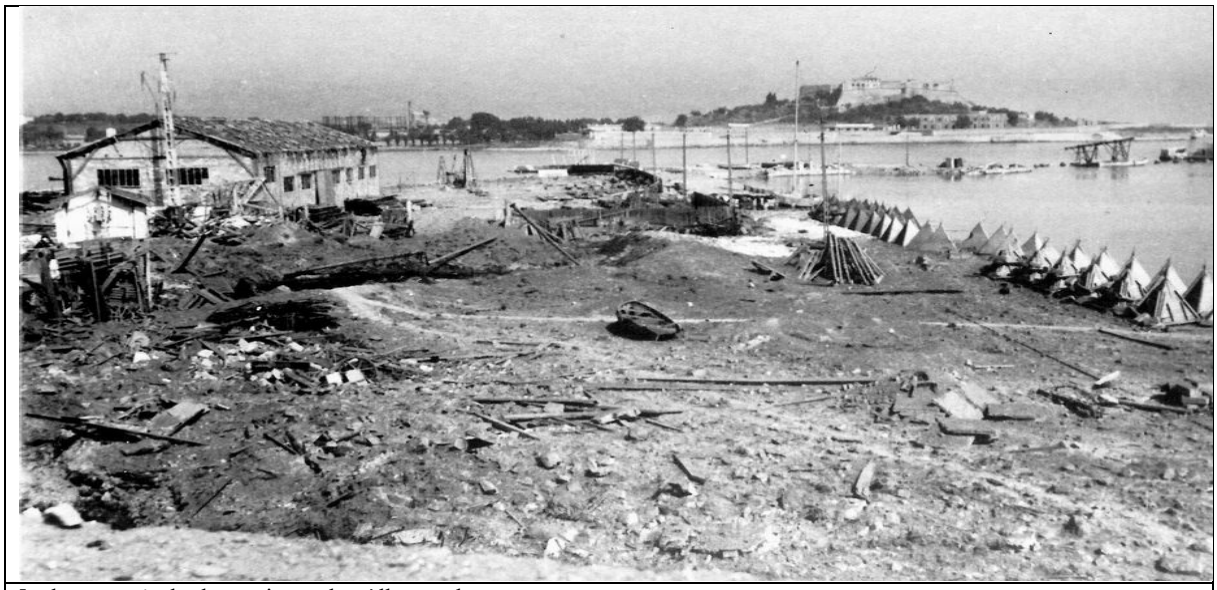
L'appareil s'éloigna vers le large en prenant de la vitesse, dans une mer houleuse. Alors qu'il déjaugeait pour décoller, il sembla soudain très instable et s'abattit lourdement sur *bâbord,* en engageant le ballonnet, avant de s'immobiliser. Puis les vagues recouvrirent l'aile gauche dont les moteurs calèrent, pendant que les hélices de ceux de droite continuaient à tourner. L'aile droite passa à la verticale pendant que l'hydravion chavirait. Une explosion se produisit alors et des flammes s'échappèrent du poste de pilotage puis de la coque. Lentement, l'appareil s'enfonça par l'arrière et finit par couler. 5 morts et 5 rescapés – *où aurait été la place du commandant de base !*

Décollage de l'*Atlantique I* le 19 mai 1937



L'épave de l'*Atlantique I* repêchée dans le port d'Antibes

Bien avant la mobilisation générale du 2 septembre 1939, la guerre se profile à partir du mois d'août sur la base d'Antibes. Occupée le 25 août par une équipe de 15 marins, la station est réquisitionnée par la Marine le 29 août.
Le 1er octobre 1939, la base est mise à la disposition du Général Commandant en Chef des Armées Aériennes et le réseau de sécurité de l'Armée de l'Air prend le nom de "Réseau Radiogoniométrique de l'Armée de l'Air", indicatif radio FNK Antibes, numéro du réseau 17.
De novembre 1942 jusqu'en septembre 1943, les Italiens occupent la base. Les Allemands en prennent le contrôle en novembre 1942. Ils y règnent en maîtres jusqu'à leur départ en août 1944. Le 19 août 1944, à 1h30 du matin, le port d'Antibes, le phare, les installations de la base, la grue et le pylône TSF sont dynamités par les Allemands.
A cette époque, Albert Terrusse n'a même plus le droit de faire fonctionner "le *Centre de Télécommunications de l'Aéronautique Civile d'Antibes".*
Le 19 août 1944, à 1h30 du matin, le port d'Antibes, le phare, les installations de la base, la grue et le pylône TSF sont dynamités par les Allemands. Tous les quais du port ont été bouleversés par des explosions de mines : les brèches sont larges, la mer y pénètre. La courtine extérieure est en partie détruite, certaines travées ont sauté et le phare d'extrémité est rasé à sa base. Les chantiers navals ont subi des dégradations de couverture et de charpente.



La base après le dynamitage des Allemands

La grue qui soulevait les hydravions est effondrée. L'équipe arrive à remettre en fonction la station au cours des semaines et des mois qui suivent la Seconde Guerre mondiale.

Une petite équipe de techniciens remonte un poste émetteur-récepteur avec des pièces détachées provenant du matériel caché pendant la guerre par Albert Terrusse et ses hommes. Ce poste prend le nom de "Poste Libération". Le 15 août, ce poste émetteur-récepteur permet la liaison avec les forces aériennes alliées débarquées dans le Var et par la suite avec les premiers vols civils.

A la fin de la guerre, toutes les bases sont désarmées. L'hydravion n'est plus rentable. Il est remplacé par des avions plus fiables, plus légers, capables de survoler la mer plus longtemps et moins gourmands en carburant.

En 1946, la base d'Antibes est supprimée. Tout son personnel est muté au petit aéroport de Nice Californie.

L'équipe emménage tout d'abord dans le bâtiment annexe de l'ancienne école primaire du chemin de l'Arénas à Nice, puis dans un local installé en bout de piste, sur les rives du Var, pour en occuper le bâtiment qui existe encore aujourd'hui. Albert Terrusse est nommé Chef du Centre des Télécommunications Nice-Var. Promu ingénieur principal d'exploitation de la navigation aérienne. Il est fait Chevalier de la Légion d'Honneur le 9 mai 1950 et devient le commandant en second de l'aéroport de Nice en 1951.

Aujourd'hui, 100 ans plus tard, ne subsistent que deux plaques : L'une, un peu effacée, près de la Porte Marine et la seconde près du site de l'aérodrome de la Brague ainsi que deux noms de rue au quartier de la Fontonne.

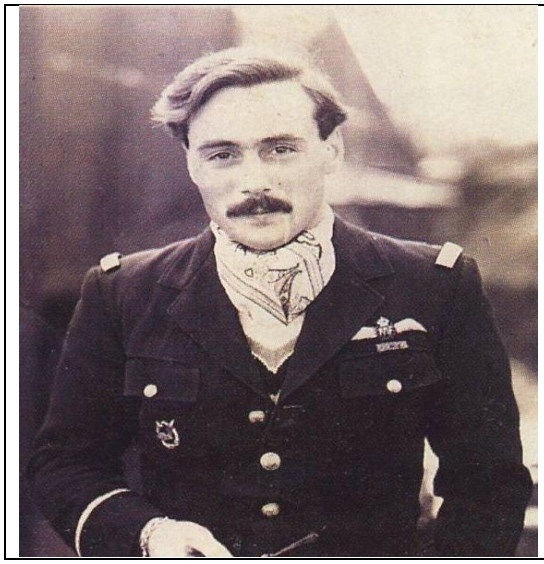
De pâles fantômes de cette période florissante de l'Aéronautique Civile à Antibes.

Jean Fontanaud

Sources :

- Publication d'Elisabeth Basset-Terusse, petite-fille d'Albert, à la suite de la découverte du journal de bord de la base sous le commandement d'Albert Terrusse.

Jacque REMLINGER, pilote de chasse



Suite à l'appel du 18 juin 40, de nombreux pilotes rejoignent l'Angleterre. René Mouchotte qui rallie Oran à Gibraltar à bord d'un avion volé, Pierre Pouyade qui arrive d'Indochine via l'Afrique et l'Amérique, Jean Maridor tout comme Roland de la Poype qui se mêlent aux soldats polonais pour embarquer sur un bateau depuis Saint Jean de Luz, Jacques Andrieux quitte la Bretagne caché à bord d'un langoustier, Jean Tulasne, alors Lieutenant stationné à Rayak aux confins Libano-Syriens, à bord d'un Morane 406 en annonçant une « *panne* » moteur en partant en vrille dans un nuage. Les sergents Marcel Albert et Fernand Lefevre, qui le 14 octobre 1941, décollent d'Oran la Senia à bord de leurs Dewoitine 520 pour un exercice qui signalent un « *ennui moteur* » pour rejoindre Gibraltar.

S'ajoutent à ces « *déserteurs* » des pilotes civils et des jeunes gens dotés d'un patriotisme exemplaire, tels que Henri Mathey ou Pierre Clostermann qui arrive du Brésil où il est né.

Cependant, jacques Remlinger concrétise une exception à ces invraisemblables évasions depuis l'étranger vers l'Angleterre. Interrogé par le général de Gaulle qui félicite ces hommes qui ont pris tant de risques pour le rejoindre :

- *Et vous, comment êtes-vous arrivé ici ?*
- *En métro…*répond Remlinger, avec un fort accent british.

En effet, le jeune homme de 18 ans est de nationalité française, né dans les Hauts de Seine à Asnières mais il réside en Angleterre où son père (Alsacien) dirige une maison d'import-export. Il a fait toutes ses études à Harrow School, célèbre école privée située au Nord-Ouest de Londres. On l'envoie apprendre à piloter sur un Tiger Moth à l'école élémentaire de Sywell et c'est là qu'il rencontre un pilote venu passer un contrôle. Celui-ci est également d'origine alsacienne favorisant ainsi une forte amitié entre ces deux « *pays », qui* les conduira à se considérer comme frères, il s'agit de Pierre CLOSTERMANN. Le gros souci de Jacques Remlinger malgré sa parfaite aptitude au pilotage (lâché solo en 5 heures de vol) est que, vivant à Londres depuis l'âge de 3 ans, il ne parle pratiquement pas français. Cette lacune l'empêche de communiquer convenablement et lui barre momentanément la route d'accession aux FAFL mais en revanche lui ouvre la voie de la Royal Air Force. Plus tard, il obtient néanmoins le brevet de pilote des FAFL et devient un des rares pilotes français, à arborer de concert les Ailes britanniques et le macaron français avec le matricule 203. Ne maitrisant toujours pas la langue française, il ne peut rejoindre le groupe de chasse FAFL « *Alsace* » et se retrouve avec Clostermann en 1941 à l'*Operational Training Unit de Rednal* où ils sont qualifiés « *chasseurs* » de la RAF, et se retrouveront encore de septembre 1943 à juillet 1944, au groupe de chasse 602 « *City of Glasgow* », permutant à chaque vol les rôles de leader et ailier. La méthode dans la chasse anglaise consiste à panacher un excellent pilote et un novice afin que lors d'un combat, le « *moins bon* » serve de plastron, offrant ainsi à son leader le loisir de se positionner pour mitrailler à son tour l'attaquant.

Enchainant les vols de protection de bombardiers entre les Cornouailles et la Bretagne, ils réalisent ensemble plus de 200 missions.
Au retour d'une mission sur la France, après avoir échappé à la chasse allemande, il réalise qu'il lui reste une bombe. Plutôt que la lâcher inutilement dans la Manche, il fait demi-tour et revient larguer son « *cadeau* » sur un objectif ennemi, sans bénéficier de l'effet de surprise et au risque de manquer de carburant ou d'être abattu par la Flak qui maintenant aura réglé ses tirs. Il n'a pas gaspillé une bombe mais il est réprimandé par le commandant avant d'être complimenté. Le 17 juillet 1944, alors qu'il est en mission sur la Normandie, survolant la RN 179 (actuelle D579) au lieu-dit « *La Gosselinaie* « accompagné de Bruce Oliver, un équipier Néo-Zélandais, ils mitraillent de concert un convoi ennemi et plus particulièrement une grosse « *Horch* » noire décapotable vraisemblablement remplie d'officiers ?
Cette déduction leur donne raison car à bord de la voiture, le Maréchal ROMMEL est grièvement blessé, son chauffeur tué, ainsi qu'un motard de l'escorte. REMLINGER est décoré quelques jours plus tard de la prestigieuse *Distinguished Flying Cross*, sans vraiment savoir pour quel fait accompli, ce n'est qu'en 1990 lors de l'ouverture des archives de la RAF qu'il apprendra la raison !
Cependant une patrouille de huit Typhoon se sont invités au mitraillage et les pilotes Jacobus LE ROUX, John BADWIN, et Charley FOX revendiqueront également ce coup de maître.
Enfin en septembre 1944, il obtient un congé mérité de six mois qu'il met à profit pour reprendre sérieusement le rugby, sport qu'il pratique avec succès depuis l'enfance. Excellent joueur au poste de « *trois quart ailier* « il fait partie de l'équipe de la RAF et se retrouve le 11 novembre 1944 au Parc des Princes dans un Paris tout juste libéré pour disputer un match « *international* « contre l'équipe parisienne dont le capitaine est le Général Jacques CHABAN-DELMAS. Il manque un joueur chez les français, alors le capitaine de l'équipe Britannique très fair-play propose de prêter REMLINGER puisqu'après tout il est français !
CHABAN-DELMAS refuse…REMLINGER vexé se venge très sportivement en inscrivant deux essais portant le score final de 26 à 6 pour les Anglais. Il n'en demeure pas moins qu'il est le seul Français à avoir joué un match international dans une équipe anglaise de rugby.
Après un rapide passage à l'école de tir aérien de Catfoss en vue de perfectionnement, il rejoint en février 1945 le groupe de chasse 340 « *Free French Squadron* « et depuis Anvers, à l'intérieur des lignes ennemies avec son Spitfire MK IX, il participe à la couverture de la progression des alliés en mitraillant et bombardant les chars allemands. Enfin, le 8 mai 1945, il participe à des vols de victoire au-dessus des grandes villes. Le 18 juin 1945, il se permet de tracer une croix de Lorraine à la verticale de l'Arc de Triomphe, c'est l'un de ses derniers vols.
La guerre est terminée, Jacques REMLINGER rentre chez lui, aucun document précise s'il a pris le métro !

Son retour à la vie civile est difficile, ayant abandonné ses études, il ne sait que piloter. Il finit par devenir dirigeant d'une importante firme d'import-export de prêt à porter féminin mais refuse de réaliser ses voyages d'affaires par avion « *car il a peur* ». Il terminera sa vie dans un petit village à Cubrial à la frontière de la Haute Saône et du Doubs. Il est décédé le 10 octobre 2002 à l'âge de 79 ans.

Sources : - les Forces aériennes françaises Libres. Jean Fontanaud

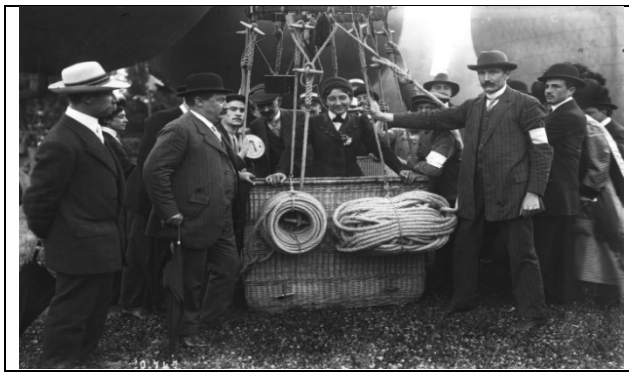
MARIE MARVINGT – UNE FEMME EXTRAORDINAIRE

Née le 20 février 1875 à Aurillac (15), décédée le 14 décembre 1963 à Laxou (57), Marie est une pionnière de l'aviation, inventeur, sportive, alpiniste, infirmière et journaliste française. Surnommée « *la fiancée du danger* », elle se fait connaître avant la première guerre mondiale par ses exploits.

Dans sa petite enfance, son père, passionné de sport, décide de l'initier aux disciplines sportives qu'il aurait voulu enseigner à ses garçons, tous décédés. En 1880, la famille retourne en Lorraine, dans l'Empire Allemand pour que la Maman de santé fragile se rapproche de sa famille restée à Metz. Durant ce séjour, elle y apprend l'Allemand et les arts du cirque. En 1889, après le décès de sa mère, la famille s'installe à Nancy. Marie s'initie au vélo et réalise ses premiers exploits, accomplissant à quinze ans le trajet de Nancy à Coblence en canoë par la Meurthe et la Moselle. En 1899, elle devient l'une des premières femmes titulaires du certificat de capacité pour conduire des automobiles, elle obtient également une licence de lettres en s'inscrivant dans plusieurs facultés. Elle étudie la médecine tout en apprenant cinq langues et obtenant son diplôme d'infirmière de la Croix-Rouge.

En 1904, elle participe à sa première course cycliste. Les femmes n'étant pas autorisées à porter un pantalon elle adopte la jupe-culotte pour améliorer ses performances. En 1908, elle pose sa candidature pour participer au Tour de France cycliste. Devant le refus des organisateurs, elle décide de partir avec 10 minutes de retard à chaque étape. Le parcours est de 4488 kms qu'elle effectue comme 36 compétiteurs prouvant qu'elle aura été plus résistante que les 74 qui ont abandonné.

Marie Marvingt est célèbre pour sa polyvalence sportive, et reçoit la grande médaille d'or de l'Académie des sports en 1910 car elle brille dans tous. En 1907, elle obtient le prix d'honneur de tir au fusil de guerre à 300 mètres et de tir à la carabine à des concours organisés par le ministère de la Guerre.



Elle effectue son premier vol accompagné en ballon libre en 1901 et obtient son brevet de pilote de ballon la même année. Cette nouvelle passion lui fait abandonner toutes les autres disciplines à l'exception des sports d'hiver.

Le 26 octobre 1909, elle devient la première femme à piloter un ballon au-dessus de la mer du Nord et la Manche vers l'Angleterre.
En décembre, elle effectue ses premiers essais au sol d'un avion et en septembre 1910, elle pilote seule pour la première fois. Le 8 novembre 1910, elle devient officiellement titulaire du brevet de pilote n° 281 de l'Aéro-Club de France et devient la troisième femme au monde à obtenir son brevet de pilote. C'est le début d'innombrables tentatives de performances, ponctuées d'autant d'accidents mais en moins de deux ans, elle aura réussi 900 vols sans accidents.

En juin 1912, elle publie et expose un projet d'avion-ambulance mais par manque de fond, le projet ne peut aboutir avant le début de la première guerre mondiale.

47 jours au front	Finalisation de l'aviation sanitaire

Marie Marvingt tient à s'engager dans l'aviation française en soulignant que l'armée russe accepte des femmes. Elle n'attend pas la fin des démarches et remplace un pilote blessé pour participer à deux bombardements ce qui lui vaudra d'obtenir la croix de guerre. L'armée lui fait part de son refus officiel mais ses études de médecine lui permettent d'être infirmière major et d'assister un chirurgien réputé à Nancy.
Mais après plus de deux ans, elle décide de retourner au front. Pour se faire, elle se déguise en homme mais son identité est démasquée après 47 jours lors de la remise d'un courrier. Elle est personnellement autorisée par le maréchal Foch à rejoindre le 3ème régiment des chasseurs alpins en tant qu'infirmière et correspondante de guerre sur le Front italien.
Après la guerre, elle poursuit le journalisme et devient officier de santé des armées au Maroc.
Elle s'investit pleinement dans l'aviation sanitaire. Déléguée de la Ligue Aéronautique de France, elle a pour tâche de faire des adhérents et de vendre des appareils français. En 1929, elle organise le premier Congrès international de l'aviation sanitaire. Au cours de sa vie, elle aura prononcé plus de 3000 conférences sur l'aviation sanitaire.

Elle réalise deux films documentaires : *Les Ailes qui sauvent en 1935 et Sauvés par la colombe en 1949.*

Le 24 janvier 1935, elle nommé chevalier de la Légion d'Honneur.

Pendant la seconde guerre mondiale, Marie travaille comme infirmière de l'air. Elle invente un type de suture chirurgicale qui permet de recoudre les blessures plus rapidement sur le champ de bataille pour éviter les infections. Elle n'a pas droit à une pension de retraite et connait la pauvreté. Elle vit de ses conférences et de son métier d'infirmière. Elle est promue officier de la Légion d'Honneur en 1949 et reçoit le grand prix *Deutsch de la Meurthe* de la *Fédération nationale d'aéronautique* à la Sorbonne pour son œuvre dans l'aviation sanitaire. Le 20 février 1955, pour son 80ème anniversaire, le gouvernement américain lui offre un vol au-dessus de Nancy à bord d'un chasseur supersonique, le *McDonnell F-101,* depuis la BA 136 Toul-Rosières. Deux ans plus tard, elle reçoit la médaille du service de santé de l'air.
En 1959, à plus de 80 ans, elle passe son brevet de pilote d'hélicoptère, et pilote l'année suivante, le premier hélicoptère à réaction du monde, le *Djinn.* Au cours de sa vie, elle bat un total de 17 records en tant que pilote et en 1961, elle effectue le trajet de Nancy à Paris à vélo, pédalant dix heures par jour.
Marie Marvingt meurt le 14 décembre 1963 dans un hospice à Laxou dans un relatif anonymat. A sa mort, elle est la femme la plus décorée de France.

Marie arrive à Paris

Plaque commémorative à Nancy

Jean Fontanaud

Sources :

- Chemins de la Mémoire

SUSAN TRAVERS A LA LEGION ETRANGERE

Susan en Afrique du nord

Carte d'identité établie lors de son dernier contrat

Susan nait en Angleterre le 23 septembre 1909. En 1939, elle est joueuse de tennis semi-professionnelle et se trouve en France quand le général de Gaulle lance son appel du 18 juin 1940. Elle décide de répondre à cet appel pour s'engager dans les Forces Françaises Libres. Elle reçoit une formation d'infirmière et de conductrice d'ambulance. Le 31 août 1940, elle quitte Liverpool pour Dakar en même temps que la 13ème demi-brigade de la Légion Etrangère. Elle les accompagne lors de l'attaque de Dakar contre les forces de Vichy.

Après l'échec de cette attaque, Susan suit la Légion en Sierra Leone, au Cameroun, au Gabon, au Congo et enfin au Soudan où elle fait la connaissance de Pierre Messmer, alors capitaine de la Légion, qui deviendra son plus fidèle ami. Elle est à l'époque chauffeur pour un officier-médecin de la 1ère division française libre. Le 17 juin 1941, elle fait connaissance du colonel Marie-Pierre Koenig.

Entre eux, c'est le « *Coup de foudre* ». Nommé général Koenig décide de prendre Susan comme chauffeur personnel. Départ pour l'Afrique du Nord via le Dahomey, le Congo et le Caire. **Fin mai 1942**, alors que la Panzer Army Africa de Rommel prépare l'attaque de Bir Hakeim, Koenig ordonne à toutes les femmes présentes sur place de quitter la position. Toutes, sauf une : Susan Travers est la seule femme au milieu de 3700 soldats. Le 27 mai, Bir Hakeim est attaqué par les troupes allemandes et les troupes françaises vont résister aux 40.000 hommes de Rommel. En moins de 14 jours, les français sont dépassés par l'intensité des attaques. Au cours de l'une d'elle, un obus crève le toit de la Ford du général Koenig, que Susan Travers, aidée par un conducteur vietnamien, fait remettre immédiatement en état. Le 9 juin, le général Koenig annonce la sortie de la 13ème DBLE pour la nuit suivante.

Pour cela, les Français vont devoir traverser les lignes ennemies. A l'heure prévue, au volant de la voiture du général, Susan suit la colonne des légionnaires qui ouvrent la voie dans les champs de mines. Mais la tentative d'évasion est découverte et les Allemands ouvrent le feu avec toute leur artillerie. La colonne française doit en plus traverser le champ de mines.

Afin d'éviter que les troupes ne soient désorganisées et pour montrer l'exemple, Koenig ordonne à Susan de porter leur véhicule en tête de la colonne : la jeune femme pilote tous phares éteints sous le feu des mitrailleuses ennemies. Finalement, vers 11h30, le 10 juin, après un périple de plusieurs heures, la colonne française atteint les lignes britanniques. Sur le véhicule de Susan, les soldats relèvent onze impacts de balles. Les amortisseurs et les freins sont hors d'usage. Les pertes s'élèvent à plus de 1500 hommes.
En avril 1943, Susan est affectée en Tunisie comme chauffeur d'ambulance à la Légion. Un an plus tard, elle suit la Légion pendant tous les combats de la campagne d'Italie. Elle participe au débarquement de Provence en août 1944, vivant l'épopée de la 1ère Armée française qui remonte la vallée du Rhône. Elle est promue adjudant-chef en octobre.
Elle est citée à l'Ordre de l'Armée pour son courage et sa conduite exceptionnelle en Alsace, lors des durs combats d'Elsenheim, en Janvier 1945. Elle participe à la reconquête de Colmar et en mai, elle est invitée par la Légion au défilé de la victoire devant le général de Gaulle.
Quelques semaines après, sur les conseils du chef de bataillon de la 13ème DBLE, Susan s'engage formellement dans la Légion. A l'époque, le sexe n'est pas demandé à la signature du contrat et elle est acceptée le 28 juin 1945 avec le numéro **d'immatriculation 22166**. Voici la première femme de la Légion étrangère.
En février 1946, elle est volontaire pour partir en Indochine avec la 13ème DBLE. L'année suivante, elle épouse le légionnaire Nicholas. Ayant accouché d'un garçon, François, Susan quitte la Légion en 1947 pour « *mieux assumer son devoir de mère et d'épouse* ».

Titulaire de nombreuses décorations dont la Croix de guerre, elle est décorée de la Médaille Militaire par le général Koenig en 1956 et en 1996, le général Hugo Geoffrey, ancien de la 13ème DBLE, lui remet la Croix de Chevalier de Légion d'Honneur, en présence de ses amis légionnaires.

En 2010, Simone Veil lui rend hommage lors de son discours d'entrée à l'Académie française, au siège de Pierre Messmer. Finalement Susan Travers décède dans l'anonymat le 18 décembre 2003 en Angleterre entourée de ses deux fils.

Sources :
- Chemins de la Mémoire

Jean Fontanaud

HOMMAGE PHILATELIQUE AUX AVIATEURS

Création : Benjamin Freudenthal – Gravure : Claude Jumelet- Impression : Offset/taille-douce

Timbre émis par Paris La Poste – premier jour – le 2 avril 2021.

Pierre Clostermann, pilote de chasse aux 33 victoires homologuées.

Aviateur français, Pierre Clostermann s'est distingué lors de la Seconde Guerre mondiale. Il obtient son diplôme d'ingénieur et sa licence de pilote professionnel en Californie en 1940. Il rejoint la même année l'Angleterre pour servir dans les Forces aériennes françaises libres suite à l'appel du 18 juin du général de Gaulle. Affecté à la Royal Air Force (RAF) en tant que pilote de chasse, il totalisera 400 missions et remportera 33 victoires homologuées.
Son expérience aérienne lui permet d'écrire ses mémoires de guerre intitulées *Le Grand Cirque*, devenu un succès littéraire mondial. Après la guerre, Pierre Clostermann se lance avec brio dans une carrière d'écrivain, d'industriel dans le secteur de l'aéronautique et de politicien aux côtés du général de Gaulle.

Claire Roman, première femme pilote de transport de l'armée de l'air.
Claire Roman sert d'abord la Croix-Rouge au Maroc en tant qu'infirmière avant d'obtenir son brevet de pilote civil en 1932. A son retour en France, elle pilote divers appareils et participe à des compétitions aériennes dans lesquelles elle décroche plusieurs records aériens féminins. Elle rejoint l'armée de l'Air à la mobilisation en 1940 comme pilote à la Division d'avions de liaison de l'administration centrale.
Le sous-lieutenant Claire Roman sera la première femme pilote de l'armée de l'Air. Au fil de sa courte carrière, elle recevra une citation à l'ordre de l'armée et la croix de Guerre. En effet, démobilisée, elle reprend ses fonctions d'infirmière. Le 4 août 1941, un avion civil effectuant la liaison Vichy-Pau s'écrase, avec à son bord Claire Roman. Alors âgée de 35 ans, elle ne survit pas au crash.

Sources : *Jean Fontanaud*

- Philaposte n° 90

- **POUR L'HONNEUR DE LA France A BITCHE…il y a 150 ans**

Vue générale de la Citadelle de Bitche

- Au nord de la Moselle, la citadelle se dresse sur son rocher de grès rose, au cœur de la ville.
- Malgré de nombreuses restaurations, l'ancien château des comtes Deux-Ponts est en ruine lorsque Louis XIV s'empare de Bitche en 1680. Conscient de l'importance stratégique du piton rocheux qui domine la ville et ses alentours, le roi décide de faire construire la première citadelle, en confiant la réalisation des travaux à Vauban, qui achève son œuvre en 1683.
- La citadelle est rasée par les troupes françaises dès 1697, lorsque le traité de Ryswick cède la Lorraine à Léopold 1er, duc de Lorraine. Louis XIV prend possession de la Lorraine le 21 mars 1737, et ordonne la reconstruction de la citadelle, d'après les plans de l'ingénieur Cormontaigne, sur les bases de l'ouvrage de Vauban. La fin des travaux est marquée par l'apposition au-dessus de la porte d'entrée principale d'une plaque de marbre qu'on peut encore observer aujourd'hui : « *Louis XV, Roy de France, auguste, victorieux et pacifique, en réédifiant cette forteresse de fond en comble, a voulu qu'elle fermât les Vosges et la Lorraine à ses ennemis, qu'elle défendit la frontière de l'Alsace et qu'au pied de ses murs les camps des armées françaises trouvassent une puissante protection. Année 1754* ». De 1846 à 1852, la citadelle est renforcée par la construction d'un mur d'enceinte fortifié, défendu au nord par le fort St Sébastien.
- Lors de la guerre de 1870, les troupes allemandes assiègent Bitche, et effectuent des bombardements meurtriers qui visent la citadelle, puis la ville. La garnison de Bitche résiste glorieusement pendant plus de six mois, avant d'ouvrir les portes de la forteresse le **25 mars 1871,** non sans avoir obtenu les honneurs de la guerre.

Désormais allemande, la citadelle est à nouveau réaménagée pour accueillir une garnison : les murs d'enceinte sont détruits, la chapelle est vouée au logement des troupes, et deux casernes sont construites. Au retour de l'Alsace-Lorraine à la France, la ville reçoit la Légion d'Honneur des mains du Président Poincaré, témoignage des souffrances endurées pendant le siège de la guerre de 1870-1871.
Lors du second conflit mondial, Bitche est le théâtre des combats qui se déroulent à partir de l'hiver 1944, pendant lesquels la population se réfugie dans les souterrains de la citadelle. Libérée par les troupes américaines, la ville reçoit la croix de guerre en 1949, et est citée à l'ordre de l'armée.
La citadelle conserve toujours aujourd'hui les stigmates de ses liens étroits avec l'histoire de France. Certains bâtiments du plateau central bastionné ont échappé par miracle aux nombreux bombardements qui ont tenté de vaincre la légendaire invulnérabilité de la forteresse. Ainsi, il est encore possible d'admirer la chapelle, seul vestige du château construit sous Vauban, l'ancienne boulangerie, et l'arsenal. La visite du site permet notamment d'apprécier les deux bastions placés aux extrémités de la citadelle protégeant la longue courtine sud, les murs de la Grosse Tête et de la Petite Tête qui défendent les courtines courtes, et la richesse du réseau souterrain de la forteresse construit par les ingénieurs de Louis XV. Un premier musée est installé sur deux niveaux au sein de la chapelle, et présente une collection d'armes, ainsi qu'un plan relief de la citadelle au XVIIIème siècle. Installée dans l'ancienne boulangerie, une seconde exposition permanente abrite un espace muséographique consacré à Bitche pendant le Second Empire.

Entrée de la citadelle	La chapelle de la garnison

Les conditions du siège :
Les Forces :
D'après un compte-rendu du 1er janvier 1870, la citadelle abrite 53 canons, 4662 fusils et 1 399 416 cartouches, plus de 120 tonnes de poudre et 26128 projectiles de gros calibres.

Dans la nuit du 22 au 23 août 1870, les Bavarois installent une batterie d'artillerie sur la colline du *Grand-Otterbiel* située à 1100 mètres à la même altitude que la citadelle. Au matin du 23 août, les tirs allemands font s'abattre sur la citadelle cinquante-deux obus à fragmentation et vingt-cinq obus incendiaires. Sans réponse de la citadelle, le colonel Kohlermann fait cesser le feu et envoie un parlementaire pour demander au commandant Teyssier de se rendre, ce dernier refuse.
Dans la nuit du 29 au 30 août 1870, quatre cents soldats français quittent le camp retranché pour harceler les positions allemandes. Cette diversion permet aux français de détruire des emplacements destinés à l'artillerie allemande.
Le 31 août 1870, deux parlementaires allemands se présentent à nouveau à la citadelle avec des journaux destinés à démontrer aux assiégés l'inutilité de leur résistance. Proposition refusée.
Le commandant Teyssier est informé de la débâcle de Sedan le 2 septembre, mais pour ne pas briser le moral de ses troupes et de la population bitchoise, il préfère taire la nouvelle.

Dans les souterrains : La boulangerie

Le puits et sa roue

Le 5 septembre, les allemands reçoivent des renforts et l'ordre de réduire définitivement la place de Bitche. Le 11 septembre, le bombardement commence sans avertissement à dix heures du matin avec 24 pièces d'artillerie, la citadelle réplique avec ses 14 canons et les échanges de tirs se poursuivent toute la journée. Les canons français cessent de répliquer vers midi alors que les Allemands continuent jusqu'à 23 heures et reprennent dans la nuit ce qui force la citadelle à répliquer jusqu'au matin du 12 septembre à 9h00. Les canonniers allemands excédés par la résistance bitchoise, reçoivent l'ordre de bombarder les maisons de la ville épargnée jusque-là. 70 maisons et la mairie s'embrasent.

Le 13 septembre, le maire de la ville demande au commandant Teyssier de suspendre les tirs afin de demander au chef des assiégeants de permettre à ceux qui le désirent de quitter la ville. Après discussions, plusieurs centaines d'habitants quittent la ville pour s'installer dans les villages environnants.
Les tirs reprennent le 14 septembre sur la citadelle, sur la ville et sur le camp retranché. Les obus continuent à tomber nuit et jour, les soldats français perdent la notion du sommeil. Les vivres sont rationnés, l'eau du puit devient trouble. Les hommes n'entendent plus que le bruit sourd des obus qui explosent en surface et les cris des bêtes qui se trouvent dans les souterrains. Ceux-ci abritent non seulement un hôpital, mais aussi des toilettes, des chambres pour les officiers, des salles pour la troupe, une boulangerie, une boucherie, un puits, une salle-étable, des magasins de vivres et de munitions.
Les 16 et 17 septembre 1870, les Allemands utilisent quatre nouvelles pièces de campagne pour bombarder Bitche. Les bombardements ralentissent à partir **du 18 septembre 1870,** ce qui n'empêche pas les pièces françaises de riposter en permanence. Le 19 septembre 1870, le commandant Teyssier décide de réduire la ration de riz à quarante grammes par tête et par jour.
Dans la soirée du 20 septembre 1870, les Allemands cessent progressivement leurs tirs. Un parlementaire vient annoncer à Teyssier que la République est proclamée à Paris et que Guillaume Ier se trouve sous les murs de la capitale. Teyssier renvoie le parlementaire après avoir déclaré qu'il désire des preuves.
Le bruit des canons cesse le **21 septembre 1870** : les tirs sur la citadelle et sur la ville de Bitche ont duré exactement dix jours et dix nuits. Le bilan de ce bombardement est très lourd. Les 7 100 projectiles allemands qui s'abattirent sur Bitche et sur sa citadelle semèrent la mort et la destruction : sur les 390 maisons que compte la ville, 121 bâtiments sont entièrement détruits et 184 autres partiellement endommagés. 135 foyers bitchois perdent leur maison. Quant à la citadelle, tous les bâtiments sauf la chapelle sont détruits par les obus incendiaires.

La forge

Tunnel permettant de rejoindre d'autres salles

L'arrêt des bombardements est motivé par un ordre du général-gouverneur d'Alsace, le comte de Bismarck-Bohlen, qui se rend compte que le siège et le bombardement coûtent trop de matériel et immobilisent trop de troupes. Sur son ordre, les pièces allemandes sont enlevées le **25 septembre 1870**.

A partir de ce jour, commence le véritable blocus de la ville.

La tactique des troupes françaises est de harceler les Allemands par des patrouilles extérieures, ce qui facilite le ravitaillement par les habitants des villages voisins.
Le 7 octobre 1870, un nouveau parlementaire allemand se présente à la citadelle. La réponse du Commandant Teyssier « *toute démarche est inutile, nous ne nous rendrons pas* ».
La population globale de 4334 personnes, bien qu'assiégée, réussit à vivre presque normalement grâce à l'approvisionnement par les villages environnants. A la fin du mois de janvier 1871, un journal parvient aux assiégés leur apprenant la reddition de Paris. Malgré cette nouvelle, le drapeau français continue de flotter sur la citadelle. L'armistice du 28 janvier 1871 ne modifie en rien la situation de la cité.
Un nouveau parlementaire allemand vient annoncer officiellement la conclusion d'un armistice le 1er février 1871. Le commandant Teyssier rejette cette nouvelle car à la lecture de la copie française du traité, la place de Bitche n'est pas citée. Le 17 février 1871, une lettre du ministre français de la guerre parvient à la citadelle. **Le 7 mars 1871**, le commandant Teyssier expose la situation à ses troupes et aux habitants de la ville.
L'évacuation des troupes françaises est décidée. Dans la soirée du 9 mars, un nouveau parlementaire allemand apporte un ultimatum des assiégeants. Teyssier refuse toute directive allemande et réclame des instructions au gouvernement français. Le 12 mars 1871, un parlementaire allemand vient présenter au commandant Teyssier une lettre de Jules Favre par laquelle il lui est ordonné d'évacuer Bitche avec les honneurs de la guerre. Les détails de l'évacuation sont discutés le 22 mars 1871 entre les délégués de Teyssier et du commandement allemand.
Finalement, le 25 mars 1871, la garnison armée quitte la ville en emportant ses armes et le drapeau confectionné par les habitants.

Le 26 mars, les troupes allemandes arrivent à Bitche et le commandant Teyssier remet les clefs de la place au colonel Kohlermann.

Jean Fontanaud

Sources :

- *Les chemins de la Mémoire,*
- *Visite jumelage ANORAA 1996.*

Secteur 550 VAR