



Octobre 2016

Le mot du Président



Alors que j'écris ces lignes, la Chasse française opère toujours en Syrie.

Je n'en dirai pas plus car je n'en sais pas plus, du moins pas plus que ce que nous disent les media, donc pas plus que vous.

Est-ce l'effet du « nouveau Balard », ou bien de la contraction de notre état-major central, ou bien l'éloignement de Bordeaux (CFA) et de Lyon (CDAOA) et peut-être aussi la contraction de nos états-majors en régions ? Est-ce la conséquence d'une nouvelle réorganisation de nos bases et unités ? Même les réseaux sociaux qui nous avaient habitué à suivre l'actualité quasi-quotidienne des unités aériennes, semblent se tarir (hormis les équipes de présentation de l'armée de l'air et les RAMEX DELTA, omniprésents pour le plus grand bonheur de leurs « fans »).

Toujours est-il que la communication traditionnelle vers nos lecteurs (notamment les plus anciens mais pas seulement) de l'activité de l'armée de l'air n'occupera que quelques pages de ce bulletin, ne concernant d'ailleurs que les manifestations historiques ou les fermetures d'unités. C'est dommage car je continue de croire que c'est dans les périodes les plus tendues ou les plus moroses qu'il faut serrer les rangs et se raconter nos histoires, qu'elles soient agréables ou non. Tout en respectant absolument le devoir de réserve et la confidentialité des opérations, cela va sans dire !

Pour se consoler on peut se persuader que nous avons une raison supplémentaire de venir nombreux à l'assemblée générale de notre association et au « mange-debout » qui suivra, ne serait-ce que pour échanger entre générations ...

Les plus assidus d'entre vous noteront que ce bulletin fait suite à celui ... d'octobre 2015 ! Voilà la démonstration par la preuve que notre association manque de bénévoles pour assurer les quelques tâches essentielles qui lui sont dévolues. Il n'y a que cinq ans, me direz-vous, que je lance cet appel à volontariat ! Patience et longueur de temps font plus que force ni que rage ... mais il faudrait quand même que l'on sorte du coma avant l'échéance ultime !

J'aurais aimé terminer sur une note positive. Mais non, car je vais rompre avec un principe que j'ai pu observer sans peine depuis 2010, pour pousser un coup de gueule. Après la stupéfaction et la désapprobation j'en suis presque au dégoût. Alors que nos forces sont en Afrique et au Moyen-Orient pour s'opposer, à la mesure de nos capacités, à la barbarie et à l'obscurantisme, et que nos soldats battent le pavé de nos villes, de nos aéroports, de nos campagnes au côté de nos policiers et de nos gendarmes, certains petits esprits polémiquent sur la réaction des militaires engagés pour « Vigipirate » à proximité du Bataclan. On voudrait saper les plus solides fondements de notre belle France qu'on ne ferait pas mieux.

Je le répète : la défense des intérêts moraux de nos soldats mérite plus que jamais l'attention de tous.

Bonne lecture,

Jean-Pierre Martin

Page 2

Le Centenaire des escadrilles,
100 ans SPA 75

Page 4

Hommage à Tricornot
de Rose, le pionnier de
l'aviation de chasse

Page 6

L'épopée de Shoreham

Page 8

La Base Aérienne 102
« Capitaine George Guynemer »
IN MEMORIAM

Page 8

BA 102, l'adieu à la plus
ancienne base aérienne
de la chasse française.

Page 9

Le Rêve Bleu s'est envolé...
À tout jamais

Page 11

« Save the date »
Repas de la chasse 2016

Page 12

Assemblée Générale et
Repas de la chasse 2016

Page 14

Bernard Héliot,
un grand Ancien nous a quitté

Page 15

Notes de Lecture

Le Centenaire des escadrilles, 100 ans SPA 75



Le Mirage 2000D spécialement peint pour l'occasion

Quatorze escadrilles fêtent leur centenaire en 2016.

• Sept escadrilles qui appartiennent à des escadrons de transport :

- BR 117 et BR 120 (ET 88 « Larzac »), BA 188 Djibouti
- F 118, F 119, F 121 (ET 3/61 « Poitou »), BA 123 Orléans
- BR 228 (EEA 54 « Dunkerque »), BA 115 Evreux
- BR 224 (ET 3/60 « Estérel »), BA 110 Creil

• Sept escadrilles qui appartiennent à des escadrons de chasse :

- SPA 73 et SPA 78 (EC 2/8 « Nice »), BA 120 Cazaux
- SPA 75 (EC 2/3 « Champagne »), BA 133 Nancy-Ochey
- SPA 77 (EC 1/7 « Provence »), BA 113 Saint-Dizier
- SPA 79 (EC 1/91 « Gascogne »), BA 113 Saint-Dizier
- SPA 81 et N 124 (EC 2/4 « La Fayette »), BA 125 Istres.



Sous l'oeil de son ancien, le Mirage IIIE n° 529 -3-JS qui gardait l'entrée de la BA 117 à Balard et qui maintenant, pourvu d'un train d'atterrissage, est de nouveau stationné sur la BA 133 de Nancy-Ochey



La dérive côté gauche du Mirage 2000D peint pour l'occasion, montrant le premier insigne de l'unité



La dérive côté droit du Mirage 2000 D montre l'insigne actuel



De nombreuses prises d'armes et festivités, une occasion de réunir les Anciens, ont eu lieu sur ces bases comme

celle du Centenaire de la SPA 75 le 23 juin 2016 sur la BA 133 de Nancy-Ochey.

Pierre-Alain Antoine



Le commandant de la SPA 75 en juin 2016 et le fanion de son unité porté par un sous-officier membre de l'escadrille



Le colonel Lapray, commandant la BA 133 en juin, propose à la princesse Minnie de Beauvau-Craon de devenir marraine de guerre de la 3^{ème} escadre de chasse stationnée sur sa base



Le lieutenant-colonel Poinfer, commandant la 3^{ème} escadre de chasse en juin, remet l'insigne de la «3» à la princesse



Le 23 juin, après la cérémonie du centenaire de la SPA 75 sur la BA 133, la cérémonie militaire s'est poursuivie dans la cour du château d'Haroué (54), propriété de la famille de Beauvau-Craon

Hommage à Charles Tricornot de Rose, le pionnier de l'aviation de chasse



Il est né le 14 octobre 1876 à Paris, fils d'Emmanuel de Tricornot, marquis de Rose, lieutenant-colonel de cavalerie, et de Jeanne Marie Jacobé de Naurois. Reçu à l'École Spéciale militaire de Saint-Cyr en 1895, il en sort dans la cavalerie sous-lieutenant au 5^{ème} Dragons stationné dans l'Hérault en 1897. Il sert ensuite au 9^{ème} Dragons, en garnison à Lunéville. En mars 1906, catholique fervent, Rose fait valoir ses convictions pour ne pas participer aux inventaires (application de la loi de séparation de l'Eglise et de l'Etat). Ce refus d'obéissance le conduit devant le conseil de guerre de Nancy qui l'acquitte après une dizaine de jours d'emprisonnement en prison civile avec les droits communs. Le lendemain, une décision ministérielle du 7 avril le place en situation de non-activité par retrait d'emploi pour trois ans. Rayé des contrôles du 9^{ème} Dragons le 20 avril, il retourne chez ses parents à Paris.

L'aviation

Libre, il se passionne alors pour l'aviation qu'il étudie en technicien. Peu après son retour dans l'Armée, il est rappelé à l'activité le 25 mars 1909 et affecté au 19^{ème} régiment de Dragons de Carcassonne. Rose intègre en 1910 la première formation de pilotes de la toute nouvelle Aéronautique militaire, sous les ordres du général Roques. Il effectue ses premiers vols à l'école Blériot à Pau en novembre.

Il obtient le brevet de pilote militaire n°1 en 1911. Il acquiert

très vite de l'expérience, bat des records (altitude de 3 899 m en 1911) et s'implique dans la modernisation des appareils comme dans la théorisation de leur emploi. Rose confirme l'intérêt de l'avion en matière d'observation et de reconnaissance, notamment au profit de l'artillerie mais surtout recommande rapidement de l'armer pour le combat. Il est promu capitaine en 1912, l'année où l'aéronautique militaire reçoit son statut d'arme. Il rejoint tout naturellement l'établissement militaire de Vincennes qui serait tout à la fois le CEV et le CEAM de nos jours. Il y excelle sous les ordres du LCL Estienne (qui mettra plus tard au point les chars d'assaut) et fait énormément progresser la technique du vol et la technologie aéronautique en collaboration avec les constructeurs. Il travaille également avec Roland Garros, à la synchronisation du tir de la mitrailleuse au travers de l'hélice mais la lenteur décisionnelle de l'état-major fera que les Allemands, grâce à Anthony Fokker, mettront ce dispositif au point avant les Français.

Première Guerre mondiale

Lorsque débute la Grande Guerre, il est un des premiers à considérer le potentiel de l'avion pour la chasse et non uniquement pour l'observation. Nommé chef d'escadrons à titre temporaire (la règle en temps de guerre), Rose commande alors à Jonchery-sur-Vesle, à quelques kilomètres à l'ouest de Reims, l'aéronautique de la 5^{ème} armée

du général Franchet d'Esperey, l'un des rares chefs qui croient à l'aviation. Rose imagine un nouvel usage pour ses avions : obtenir la suprématie aérienne au-dessus du champ de bataille afin d'aveugler l'ennemi en l'empêchant d'observer.

Ironie du sort, c'est à la verticale de Jonchery-sur-Vesle que le 5 octobre 1914 le sergent Joseph Frantz, pilote et le caporal Louis Quenault, mécanicien-observateur à bord du Voisin III n°89 de l'escadrille V24, remporte après un combat acharné... à la carabine la première victoire aérienne de l'histoire de l'aéronautique militaire. L'équipage de l'avion allemand, un Aviatik BII, était composé du Feldwebel Wilhelm Schlichting, pilote, et de l'Oberleutnant Fritz von Zangen.

Le 1^{er} mars 1915, Rose crée la première escadrille de chasse spécialisée, la fameuse MS12, équipée de Morane-Saulnier. La mitrailleuse remplace rapidement la carabine et les escadrilles de chasse se multiplient sous son impulsion. En quelques mois l'aviation de chasse acquiert ses lettres de noblesse et nul ne discute plus son utilité.



Le commandant de Rose dans son Nieuport



Morane-Saulnier de Roland Garros équipé d'une mitrailleuse tirant dans l'axe de l'hélice, elle-même pourvue d'un pare-balles



La Bataille de Verdun

Le 21 février 1916, les Allemands lancent leur offensive sur Verdun et rapidement leurs escadrilles obtiennent la maîtrise du ciel au-dessus de la bataille. Les Français ne peuvent plus observer l'adversaire. Le général Philippe Pétain, commandant de la place décide de faire appel à Rose lui ordonnant de rassembler les meilleurs chasseurs et lui lance cette phrase devenue célèbre : « Rose, je suis aveugle, balayez-moi le ciel ». Quinze jours plus tard, la situation est rétablie grâce au courage et à l'abnégation des pilotes français, parmi lesquels Navarre, Nungesser, Guynemer... et aux nouvelles méthodes insufflées par Rose : plus de vols en solitaire à la recherche de l'exploit individuel, mais des vols en groupe. Avec sa remarquable équipe, Rose parvient à éliminer l'aviation allemande du ciel de Verdun et instaure définitivement « l'esprit chasse ».

Quelques semaines plus tard, l'effet allemand brisé, les chasseurs quittent le secteur et Rose regagne le quartier général de la 5^{ème} armée.



Jean Navarre sur son Morane Saulnier équipé d'une mitrailleuse. Sur l'hélice sont installés les déflecteurs du pare-balles

Le 11 mai 1916, Rose quitte le QG de Jonchery-sur-Vesle pour l'une de ses tournées d'inspection. Il arrive en fin d'après-midi sur le terrain de Villemontoire, près de Soissons, où il rencontre le général Grossetti qui, de passage dans le secteur, a tenu à manifester l'estime qu'il accorde au travail des aviateurs. La chose est suffisamment rare pour que le commandant de Rose, qui connaît mieux que personne la réserve de certains officiers généraux à l'égard de l'aviation de combat, ne cherche à profiter de l'occasion pour tenter de promouvoir une fois de plus cette arme nouvelle. Apprenant que Grossetti n'a jamais vu voler le Bébé Nieuport, Rose, enchanté de présenter les performances de cet avion, propose d'effectuer devant lui un vol de démonstration. Il s'installe aux commandes, un mécanicien lance l'hélice et l'avion décolle. A deux cents mètres de hauteur, les spectateurs n'entendent plus le bruit du moteur : le commandant vient de le couper, comme il le faisait à chaque fois, pour mieux virer sur l'aile !... Ils voient l'avion s'incliner à droite pour effectuer un virage serré. Rose remet les gaz mais le moteur ne reprend pas et l'avion percute le sol.

Il est exactement 17 h 20. Le chef d'escadrons de Rose se tue au moment où ses idées, admises désormais par tous, l'ont fait reconnaître à sa juste valeur et où, grâce au rétablissement de la situation à Verdun, il a pu prouver l'importance de l'aviation de chasse. Il est d'ailleurs cité à l'ordre de l'armée pour son travail à Verdun le 21 mai 1916. Ses obsèques ont lieu le 13 mai 1916 à Jonchery-sur-Vesle, QG de la 5^{ème} armée, en présence de plusieurs généraux, de nombreux officiers et soldats et de la population du village. Madeleine de Rose, son épouse, d'une dignité parfaite tout au long de cette épreuve, forcera l'admiration comme celle du jeune René Chambe (le futur général Chambe) qui se montre impressionné par la force de caractère de cette femme. Elle mourra à l'âge de quatre-vingt-quinze ans, en 1981¹.



Le Commandant explique le « coup » à Muizon (Marne)

Pierre-Alain Antoine

¹ Bibliographie : Jean-Noël Grandhomme et Thérèse Kempf – Charles de Rose, le pionnier de l'aviation de Chasse. ISBN : 978-2-7165-06007.

Le mystère de Shoreham

Le bureau de l'APC a été contacté le 25 février 2016 par Graham du Heaume, archiviste bénévole au musée de l'aéroport de Shoreham-by-Sea près de Brighton (Sussex), Royaume-Uni. Il nous disait qu'il était en train de traduire un livre intitulé « Silence, on vole ! », la vie d'un groupe de chasse français dans la RAF et qu'il nous demandait si nous avions des précisions à lui donner sur un fait extraordinaire qui s'était passé, à l'été 1944, au sein de l'escadron II / 2 « Berry », 345 Sqn dans la RAF.

Curieux et avec l'accord de notre président, j'ai entrepris de rechercher ce livre introuvable en France. J'en ai cependant trouvé un exemplaire mais pour une somme à trois chiffres en euros. Poursuivant mes recherches, je suis tombé sur un site anglais de livres anciens qui en avait un exemplaire à vendre pour la somme de 25 £. J'ai sauté sur l'occasion.



Commandant
Jean Accart

Deux semaines plus tard, le facteur m'a apporté un livre publié par les éditions Arthaud en 1946 et écrit par les pilotes du « Berry » dont le commandant n'était autre que le commandant Jean Accart qui avait pris le pseudonyme de « commandant Bernard » (car sa famille résidait toujours en France). Ce livre raconte l'épopée de l'escadron « Berry » pendant le conflit. Cet escadron était en fait une scission de l'escadron 1/2 « Cigognes » qui était composé de la SPA 3 et de la SPA 103 du 1^{er} septembre 1933 au 20 août 1940. Du 1^{er} juillet 1941 au 1^{er} janvier 1944, le 1/2 « Cigognes » n'est plus composé que de la SPA 3. Il est rattaché à la Royal Air Force du 1^{er} janvier 1944 au 1^{er} novembre 1945, sous le nom de Sqn 329. L'escadron II / 2 « Berry », quant à lui, reçoit

la garde du fanion de la SPA 103 sur le terrain de Shoreham de la part du LCL Fleurquin en mai 1944.

L'histoire dont nous parle Graham du Heaume est très troublante. Jugez plutôt : en 1944, le Sqn 345 (GC II / 2 « Berry ») était basé sur le terrain de Shoreham et occupait la partie nord du terrain. Il était abrité dans des hangars « blister » face à l'hôtel où résidaient les pilotes. L'escadron était équipé de Spitfire Mk V puis de Spitfire Mk IX. Après la guerre en 1948, l'aéro-club de Brookside, créé par Lewis Benjamin, s'est installé dans les locaux vacants depuis la fin de la guerre et recouverts de quatre années de poussière. Il raconte une étrange histoire à propos d'une cabane utilisée par l'escadron. A l'intérieur de cette bâtisse se trouve une voiture de course rouge de marque française (une Emile Ballot ayant probablement appartenu à un pilote du « Berry »).



Une voiture Ballot



Bouchon de radiateur
d'une voiture Ballot

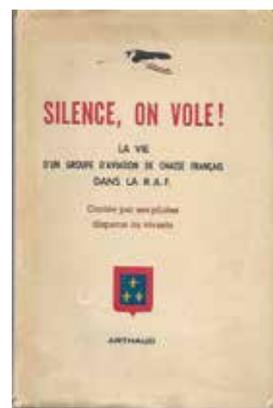
Sur les murs, les derniers occupants avaient signé de leurs noms et le tableau d'ordres était toujours en place. Il était nécessaire de repeindre l'intérieur des pièces mais il semble qu'une peinture murale du visage d'une femme ait été conservée et personne n'a eu le courage de peindre par-dessus. Cette belle personne portait des cheveux roux tombant sur les épaules. Finalement, le mur fut entièrement repeint.

Quelque temps plus tard, le Français propriétaire de la voiture est venu la rechercher et a révélé une étrange histoire au sujet de ce visage de femme peint sur le mur. Un soir de l'été 1944, un pilote de l'escadron a

commencé à peindre le visage aux alentours de 18 h 30 alors que ses camarades étaient rentrés à l'hôtel Sussex Pad. Quand ils sont revenus plus tard pour le chercher, il a refusé obstinément de quitter sa peinture. Voyant qu'il n'y avait rien à faire pour le dissuader, ils prirent le parti de faire silence et de le regarder faire. Petit à petit, ils reconnurent le visage de la jeune épouse du pilote que ce dernier avait laissé à Paris. A 2 h 10 du matin très précisément, il s'effondra de fatigue, une fois son œuvre terminée. Ses camarades l'emmenèrent et le couchèrent dans sa chambre à l'hôtel où ils résidaient. Plus tard, il est apparu que la femme de ce pilote était membre d'un réseau de résistance et avait été arrêtée par la Gestapo à peu près au moment où ce jeune homme avait commencé à peindre le visage. Sa femme fut exécutée par la Gestapo à 2 h 10 du matin...

Je pose maintenant une question à nos grands Anciens : avez-vous eu connaissance de cet épisode et sauriez-vous donner un nom à ce pilote qui a peint le buste de son épouse sur le mur des Ops de son escadron en mai 1944 à Shoreham-on-Sea ? Si oui, faites-le nous savoir.

Dans le livre « Silence, on vole ! », je n'ai pas trouvé trace de cet épisode mais je peux vous donner la liste des pilotes du GC II/2 « Berry » (Sqn 345 dans la RAF) au 28 avril 1944 :





Commandant du Squadron	Commandant Bernard (Accart)
Commandant adjoint	Capitaine Guizard

Commandant du « A » Flight	Capitaine Jaquemet
Commandant en second	Capitaine Remy
Pilotes	Lieutenant Lemaire, Lieutenant Kerourio, Lieutenant Gelly, Lieutenant Mareschal de Longeville, Lieutenant Harmel, Sous-lieutenant Seguy, Aspirant Roger, Adjudant-chef Vuillemain, Adjudant Cartier, Sergent-chef Pruneau, Sergent-chef Marchal
Commandant du « B » Flight	Capitaine Perdrizet
Commandant en second	Lieutenant Guérin
Pilotes	Lieutenants Joubert des Ouches, de Bouillane, Robveille, Dor, Decroo, Lieutenant Fleischel, Aspirant Many, Adjudant-chef Maurel, Adjudant Porchon, Sergents-chefs Bonjean, Mathieu, Tavernier, Dromatokis, Sergents Coutrot, Juventin, Oulman

Officiers Mécaniciens	Lieutenant Depuntis, P/O Hood (britannique)
Adjudant (chargé de la discipline)	First Lieutenant Anderson (britannique)
Administration	Sous-lieutenant Haussy
Docteur	Lieutenant Polge
Intelligence Officers	Sous-lieutenant Cousin, P/O White (britannique)
Intelligence officer de la base	First Lieutenant Harman (britannique)
Chefs mécaniciens de piste	Adjudant-chef Chabert, Adjudant Dupire « A » Flight, Adjudant Ragovitch « B » Flight, Adjudant-chef Belot (maintenance)
Armement	Sergent-chef Prigent
Radio	Sergent-chef Kroux

Jean Mary Julien Accart, né à Fécamp le 7 avril 1912 et mort à La Gaude (Alpes-Maritimes) le 19 août 1992, est crédité de 12 victoires confirmées et de 4 probables. Après un début de carrière dans l'Aéronavale, breveté le 8 mars 1933 comme pilote d'hydravions, il opte pour l'armée de l'air en octobre 1935. A la déclaration de la guerre le 3 septembre 1939, il commande depuis octobre 1937 la SPA 67

avec le grade de capitaine et vole sur Curtiss H75. Il est stationné sur le terrain de Suippes. Son second est le lieutenant Edmond Marin la Meslée.

Le palmarès du capitaine Accart à bord de son H-75-2 n° 151 est de 12 victoires. Le 1er juin 1940, il abat un Heinkel 111 entre Pontarlier et Vesoul mais le mitrailleur de queue du bombardier allemand a le temps

de le toucher. Le capitaine Accart reçoit une balle entre les deux yeux. Il est sauvé par ses lunettes de vol qu'il porte sur le front et qui amortissent le choc. Il réussit néanmoins à sauter en parachute et est trouvé inanimé au sol, puis il est évacué vers l'hôpital de Lyon. Encore convalescent, il s'enfuit à Nice le 16 juillet 1940. Après plusieurs postes d'état-major, il est démobilisé le 12 novembre 1942. Il décide néanmoins de continuer le combat, le 1er novembre 1943 et franchit clandestinement les Pyrénées puis réussit à rejoindre l'Afrique du Nord.

En janvier 1944, il est nommé commandant et est chargé de créer le groupe de chasse II/2 « Berry ». Il quitte le commandement du groupe, qui avait fait mouvement en France, le 21 octobre et rejoint l'état-major de l'armée de l'air à Paris. Après une carrière riche, tant aux Etats-Unis que dans différents états-majors ou au centre d'essais en vol, il quitte le service actif comme général de corps aérien le 30 mars 1965. De 1966 à 1973, il dirige le projet NADGE de l'OTAN.

Il est Grand-Croix de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1939-1945 avec 11 citations et la Médaille de l'Aéronautique. Il est auteur de six ouvrages, tous édités chez Arthaud.

Dans les années 1970, le général Accart était un fidèle du repas de la chasse et je me souviens avoir eu l'honneur de parler avec lui (à l'époque, j'étais officier des traditions au sein de l'escadron 2/3 « Champagne », descendant du GC 1/5 « Champagne »). J'étais fasciné par son crâne enfoncé entre les deux yeux et par sa vivacité lorsqu'il parlait de Marin la Meslée.

Pierre-Alain Antoine

La Base aérienne 102 « Capitaine Georges Guynemer »

IN MEMORIAM



Au cours des vingt dernières années, l'armée de l'air a rayé de la carte un nombre impressionnant de ses Bases aériennes, conséquence directe de la diminution tout aussi impressionnante du nombre de ses escadrons de chasse et de reconnaissance. Ce nombre est passé de trente à douze pendant la période considérée, soit une diminution des deux tiers. Parmi les Bases ainsi dissoutes, sept d'entre elles étaient des Bases d'une importance majeure en ce sens que sur chacune d'elles était stationnée une de nos escadres de chasse à deux, voire trois escadrons, la plupart dissoutes elles aussi. Tel a été le cas des Bases - citées dans l'ordre alphabétique - de Cambrai (12^{ème} escadre), de Colmar (13^{ème} escadre), de Creil (10^{ème} escadre), de Dijon (2^{ème} escadre), de Reims (30^{ème} escadre), de Strasbourg (33^{ème} escadre de reconnaissance) et de Toul (11^{ème} escadre). Encore convient-il d'ajouter la Base de Metz, Base majeure elle aussi du fait de l'implantation sur son site pendant près d'un demi-siècle du PC de la Fatac/1^{ère} RA puis des Forces Aériennes. Certes, certaines de ces escadres ont été redéployées ou reconstituées comme cela a été le cas de la 30^{ème} à Mont-de-Marsan et de la 2 à Luxeuil, escadres certes, mais, s'agissant de cette dernière, escadre à un seul escadron couplé avec son unité de support technique...

La disparition d'une Base aérienne n'est certes pas un évènement susceptible d'être marqué par de grandes festivités. C'est en effet un évènement triste, triste pour celles et ceux qui y ont servi, quelles qu'aient été leur spécialité ou leurs fonctions, triste dans la mesure où il traduit le plus souvent une diminution du potentiel de nos forces aériennes, triste enfin parce qu'il marque toujours une rupture dans l'histoire de l'armée de l'air tout en supprimant certaines occasions de regroupement pour celles et ceux, militaires et civils, qui avaient gardé jusqu'ici des attaches fortes avec la Base concernée. C'est un évènement qui impose le recueillement en pensant notamment à ceux qui ont servi ces Bases et ne sont plus. On peut comprendre dans ces conditions que de telles fermetures aient été entourées d'une certaine discrétion. Et pourtant, une exception à cette règle aurait dû s'imposer, beaucoup plus largement que cela ne fut le

cas, lors de la fermeture, le 30 juin dernier, d'une Base aérienne dont la place dans l'histoire de l'armée de l'air a été marquante, à savoir la Base Aérienne 102 de Dijon.

D'abord, cette Base, dont l'origine remonte à 1914, portait le nom de « Capitaine Guynemer ». Ce fut en effet sur le site du « centre d'aviation d'Ouges-Longvic » que le sous-lieutenant Georges Guynemer reçut le 13 mai 1916 le premier drapeau de l'aviation militaire. En juillet 1932, à la veille de la naissance officielle de l'armée de l'air, fut solennellement inauguré sur cette Base le monument à l'effigie de Guynemer que nous connaissons tous, monument restauré en 1966 et inauguré de nouveau en présence notamment des généraux Heurtaux et d'Harcourt.

Le lien direct ainsi établi ainsi entre Guynemer, la Base aérienne de Dijon et l'armée de l'air s'est trouvé singulièrement renforcé par le déploiement sur la BA 102 en 1949, et ce, pour près d'un demi-siècle, de la 2^{ème} Escadre de Chasse, escadre à trois escadrons dont le premier, l'Escadron « 1/2 Cigognes », était composé de deux escadrilles célèbres, celle précisément de Guynemer, la SPA 3 et celle de Fonck, la SPA 103. Les deux autres escadrons étaient non moins célèbres - le 3/2 « Alsace », unité FAFL aux 51 victoires, Croix de la Libération et le 2/2 « Côte-d'Or » avec ses deux escadrilles nées pendant la Grande Guerre, la SPA 57 « Mouette » et la SPA 65 « Chimère », celle de Nungesser. L'escadre présentait ainsi un palmarès impressionnant qui n'a cessé de rejaillir sur l'aura de la Base « Guynemer » chargée d'en assurer le support général. Le caractère historique très fort de cette Base matérialisé par la présence de ces trois unités au passé prestigieux lui a valu de vivre périodiquement des visites émouvantes d'anciens. Ce fut le cas en 1961 lorsqu'un groupe d'as de la Grande Guerre, dont le général Vuillemain et le commandant Joseph Frantz, fut reçu sur la Base. En outre, périodiquement, les anciens des Cigognes et ceux de « l'Alsace » avec notamment, pour ces derniers, Pouliquen, Dupérier, Closterman, Andrieux que certains d'entre nous ont pu ainsi un moment côtoyer, se retrouvaient sur la Base dont l'aura s'est d'autant plus affirmée que la « 2 » est

toujours restée sous les feux de la rampe. Elle a été en effet la première à être équipée en métropole d'avions de chasse à réaction, le Vampire V (1949), l'une des premières à être dotée du MD 450 « Ouragan » (1953), premier chasseur de construction française, la première à recevoir l'intercepteur tous temps de la classe Mach 2, le Mirage IIIC (1960), la première également à être dotée du chasseur de nouvelle génération, le Mirage 2000C (1983). C'est aussi de la Base Guynemer qu'ont décollé pour Israël à l'occasion de la campagne de Suez (1956) les Mystère IVA de la « 2 ». C'est sur cette même Base aérienne que la Patrouille de France a été par deux fois affectée, d'abord en 1954 (patrouille de quatre « Ouragan »), puis en 1960 (patrouille de douze Mystère IVA, formation la plus lourde qu'ait connu la PAF).

Rares sont les chasseurs qui n'ont pas fait un séjour sur la BA 102. Dans les premières années 50, ce fut le cas de bien des pilotes qui, de retour d'Indochine, étaient détachés sur la Base pour être entraînés au sein de la « 2 » au brevet de chef de patrouille afin de constituer ou de renforcer l'encadrement des très nombreux nouveaux escadrons de chasse alors prévus dans le cadre des plans de l'Otan. Ce fut l'époque où la « 2 » fut appelée « l'académie de la chasse », ce qui ne manqua pas de faire grincer des dents bien des camarades des autres escadres... tout aussi valeureuses ! À partir de la fin des années 60, les détachements se sont multipliés sur la plate-forme. L'escadron 2/2 Côte-d'Or reconstitué en mai 1965 après une éclipse due à la guerre d'Algérie regroupait désormais en effet tous les Mirage biplaces et recevait la mission de transformer les pilotes destinés à servir dans nos unités équipées de Mirage. À ces pilotes - plus de 1500 ainsi formés ou contrôlés - se sont ajoutés les nombreux détachements de pilotes (et de mécaniciens), plus de 200 - en provenance de pays étrangers. La Base de Dijon prit ainsi une allure internationale, les nationalités les plus diverses étant représentées depuis les Espagnols jusqu'aux Zaïrois en passant par les (nombreux) Libyens, Pakistanais, Colombiens, et j'en passe ! L'avenir de la Base Capitaine Guynemer s'est assombri à partir de 1994, avec la suppression de la 2^{ème} escadre de chasse, le départ pour Colmar



de l'escadron 3/2 « Alsace », la dissolution quelques années plus tard (2007) du 2/2 « Côte-d'Or » et enfin en 2011, le départ pour Luxeuil de l'escadron des Cigognes lui-même, et ce, après 62 années de présence sur le site de Dijon. En août 2012 s'installait sur la Base le PC du commandant des Forces Aériennes installé jusqu'ici à Metz. Moins de deux ans plus tard en juin 2014, la décision était prise d'installer ce PC sur la Base aérienne de Bordeaux. Le sort de la Base « Capitaine Guynemer » était scellé.

Il ne m'appartient pas d'analyser ici les raisons d'un tel chambardement qui a conduit l'armée de l'air à sacrifier l'une de ses Bases aériennes les plus chargées

d'histoire et dont la fermeture, après 102 années d'existence, ne pouvait pas ne pas être marquée par une cérémonie solennelle. Certes, cette fermeture a donné lieu, le 30 juin, à une prise d'armes importante mais dont l'annonce a été discrète et manifestation limitée au niveau local – comme ce fut le cas d'ailleurs pour la cérémonie organisée le 13 mai dernier à l'occasion du centième anniversaire de la remise à Guynemer du premier drapeau de l'aviation militaire. Ce 30 juin, les Dijonnais sont venus nombreux. Les rangs des anciens étaient en revanche clairsemés. Ce fut remarqué - et déploré. Il faut dire qu'aucun ancien commandant de la Base, aucun ancien commandant des unités

aériennes qui y furent stationnées n'avait été officiellement invité ! C'était pourtant là l'occasion de rassembler largement ceux qui avaient oeuvré sur cette Base, quelles qu'aient été leurs fonctions ou leurs spécialités. C'était l'occasion d'évoquer la mémoire de ceux et de celles qui ont vécu une part de l'histoire de la Base et ne sont plus. C'était enfin une occasion de marquer notre solidarité vis-à-vis de leurs familles.

« Unis pour faire face » : la formule est belle. Encore faut-il lui donner toute sa réalité. Le 30 juin en était une occasion. Elle a été ratée. C'est dommage ... et triste !

Michel Forget

BA 102, l'adieu à la plus ancienne base aérienne de la chasse française



Le colonel Réal remet le drapeau du groupe «Alsace» au général Soulet, commandant les Forces Aériennes



Dernier survol par des Mirage 2000-5F du groupe des Cigognes



Le colonel devant le Mystère IVA de la Patrouille de France «Gate Guardian» de la BA 102

Le 30 juin 2016, lors d'une cérémonie empreinte de dignité et de nostalgie, le colonel Real, commandant la base aérienne 102 « Georges Guynemer », a remis le drapeau du groupe de chasse « Alsace » au général Soulet, commandant les Forces Aériennes, scellant ainsi plus d'un siècle de la chasse française. C'est le 13 mai 1916 que Georges Guynemer, tout aurolé de ses premières victoires aériennes, avait eu l'honneur d'être désigné pour porter le premier drapeau de l'aviation militaire. Le terrain de Dijon-Longvic abritait alors le 1^{er} groupe d'aviation.

A la fin des années 1930, la base soutenait la 7^{ème} escadre de chasse dont le commandant d'escadre, le commandant Weiler, avait créé une patrouille à 18 avions volant attachés entre eux par des cordes et préfigurant le Patrouille de France.

En 1949, la BA 102 abrite la 2^{ème} escadre de chasse et met en œuvre, pour la première fois, des avions à

réaction du type De Havilland DH100 « Vampire ».

Se succéderont des Ouragan en 1953, des Mystère IVA en 1956 (dont la Patrouille de France évoluant à 9 avions de ce type), des Mirage IIIC en 1961, des Mirage IIIE en 1968, sans oublier l'académie de la chasse (l'escadron II/2 « Côte-d'Or ») équipé de Mirage IIIC, B, BE, R. Le 2 juillet 1984, le jour anniversaire des 50 ans de l'armée de l'air, les Mirage 2000C/B remplaçaient leurs aînés.

En présence de nombreux Anciens les yeux un peu humides, la page s'est tournée. La base devient une école de gendarmerie où seront instruits 720 élèves-gendarmes sous les ordres de 180 cadres.

Pierre-Alain Antoine



Georges Guynemer, porte drapeau de l'aviation de chasse le 16 mai 1916



Scotty Wilson, dernier
pilote du Rêve Bleu



Le « Rêve bleu » s'est envolé... à tout jamais

En plus de construire des voitures de prestige, Ettore Bugatti, le célèbre constructeur d'automobiles de Molsheim (Bas-Rhin), a touché à toutes sortes de véhicules comme des bateaux ultra-rapides pour la marine italienne ou des autorails de luxe pour la SNCF, retirés du service seulement en 1958. En 1939, il envisage également de présenter un avion pour la Coupe Deutsch de la Meurthe. Pour ce faire, il s'allie avec un citoyen belge, le vicomte Pierre-Louis de Monge de Franeau (1890-1977). Ce dernier, ingénieur en aéronautique, qui avait produit des hélices pendant la Première Guerre mondiale, dessine un aéronef tout-à-fait original.

Le Bugatti 100 est un « racer » taillé pour gagner la coupe Deutsch de la Meurthe. La particularité de cet avion est son fuselage en forme de squal et une motorisation bimoteur placée en tandem dans le fuselage et entraînant deux hélices contrarotatives.

D'une longueur de 7,75 m et d'une envergure de 8 m, sa hauteur n'excède pas 2,24 m grâce à l'emploi d'un empennage « papillon » ; ses moteurs sont les moteurs « Bugatti Type 50P, huit cylindres en ligne de 4,9 l de cylindrée et d'une puissance unitaire de 450 cv. Ces moteurs sont des dérivés des moteurs qui équipent les fameuses « Bugatti Royale » construites seulement à sept exemplaires.

L'avion est développé à Molsheim mais sa construction n'est pas terminée à la date butoir de 1939. Il est démantelé et stocké dans une dépendance du château familial des Bugatti à Ermenonville afin d'échapper à l'invasion allemande. Il ne sera jamais découvert par les envahisseurs. L'hydravion Supermarine S6B, dessiné par

Réginald Mitchell, avait gagné la coupe Schneider en 1931. Son concepteur en avait tiré le mythique Spitfire. La même idée a été envisagée par les services officiels français qui passèrent une commande de deux prototypes d'une version de chasse, le Bugatti 100P. L'armistice du 22 juin 1940 scella la fin du projet.

Ettore Bugatti disparut en 1947 et le prototype stocké à Ermenonville tomba dans l'oubli.

A la fin des années 1950, les deux moteurs furent démontés par Jean-Baptiste Salis (au moins un sera de nouveau installé dans une voiture). Il est vendu plusieurs fois et part aux Etats-Unis où il est stocké au Musée national de l'USAF. Il est ensuite transféré à l'EAA Airventure Museum d'Oshkosh (Wisconsin) où cet avion qui n'a jamais volé est remis en état et présenté (sans moteurs), en exposition statique, pendu au plafond d'une salle. Il est revêtu d'une livrée Bleu France.

L'histoire aurait pu s'arrêter là. C'était sans compter sur le coup de foudre pour le Bugatti 100 P d'un ancien pilote de chasse au sein de l'USAF, Scotty Wilson, dont la dernière monture fut le F-16. Il totalisait plus de 11 000 heures de vol. Il se mit dans l'idée de construire une réplique de ce bel avion et de le faire voler. Animant une équipe de grande compétence aéronautique, il présenta l'avancement de ses travaux au cours du « Oshkosh airshow » de 2011.

Rencontré en Belgique en 2009, il m'avait demandé d'être son interprète en France pour présenter sa « chose » lors du Salon du Bourget de 2011. Les difficultés de construction, la recherche de moteurs appropriés et de sponsors ont fait que cette date n'a pas pu être tenue. Depuis, nous

entretenions une correspondance suivie.

Les moteurs furent trouvés, il s'agissait de *Susuki Havabusa* développant 175 cv unitaire. Ce fut ensuite de nombreux problèmes d'hélices et de transmissions par les arbres moteurs passant sur un côté intérieur du fuselage et la boîte de transfert. Tout cela fut résolu et l'avion baptisé *Le Rêve Bleu* commença les essais de roulage le 4 juillet 2015, le jour anniversaire de l'Indépendance des Etats-Unis à Tulsa (Oklahoma).

Le premier vol, avec Scotty aux commandes, eut lieu le 19 août 2015. Les caractéristiques de vol furent respectées. L'avion atteignit 100 pieds et 110 kts. Seul un problème de freinage à l'atterrissage (le frein droit avait lâché) se termina par une sortie de piste et un cheval de bois, entraînant quelques dégâts sur le fuselage et la fabrication des nouvelles hélices. Un second vol, nominal celui-là, eut lieu en octobre 2015.

A son troisième et dernier vol d'essai, le 6 août 2016 sur la base de Clinton Sherman Air Force Base, Oklahoma, alors que le train venait juste de rentrer, l'avion s'inclina brutalement à gauche pour une raison inconnue. Il s'en suivit un piqué fatal, tuant le pilote. L'avion fut détruit lors du crash et de l'incendie qui suivit.

A l'issue de ce vol, l'avion devait rejoindre un musée en Grande-Bretagne.

Nous ne le verrons jamais en France. *Le Rêve Bleu* s'est envolé et mon ami Scotty avec lui.

Pierre-Alain Antoine





« Save the date » Repas de la chasse 2016

Le prochain repas de la chasse, précédé de l'AG de l'Association des Pilotes de Chasse, aura lieu le vendredi 4 novembre 2016 à l'École Militaire selon les mêmes errements qu'en 2015.

En l'absence du trésorier pour le reste de l'année 2016 et compte tenu du fait que, à force de la porter, votre cravate de l'APC est un peu défraîchie, vous pouvez (devez) renouveler cet attribut en vous adressant au secrétaire général à l'adresse courriel pierrealainantoine@yahoo.fr en indiquant vos noms et adresses postales.

Rappel des produits à écouler :

- Cravate soie : 25 €
- Ecusson brodé : 4 €
- Casquette tissu : 20 €
- Autocollant de pare-brise : 3 €

(cocarde bleu-blanc-rouge avec chevrons verts, préciser pour pose à l'intérieur ou à l'extérieur).



La photo du Repas de la chasse 2015



Le repas de la chasse 2015, Ecole Militaire, Paris

Assemblée Générale 2016 et Repas de la chasse

Vendredi 4 novembre 2016 à l'Ecole Militaire

Notre AGO 2016, suivie du Repas de la chasse, se tiendra vendredi 4 novembre 2016 dans l'enceinte de l'Ecole Militaire à Paris (entrée piétons par le 5 Place Joffre, 75007) :

- > Amphithéâtre Louis pour l'AGO
- > Salons de la Rotonde pour la réception

Bulletin d'inscription à retourner impérativement avant le 24 octobre 2016 au siège de l'APC, 5 rue Christophe Colomb, 75008 Paris, avec votre règlement par chèque :

Je soussigné :

Adresse courriel et/ou téléphone (en cas d'imprévu) :

Identification VL pour accès Ecole militaire :

Attention : l'accès en voiture ne peut être garanti en raison des mesures de protection en vigueur.

Cocher la case ou entourer les propositions retenues :

- > Assistera : à l'Assemblée générale du vendredi 4 novembre 2016
- > N'assistera pas :

- > Assistera : au Cocktail & Dîner du vendredi 4 novembre 2016
- > N'assistera pas :

Comme l'an dernier, la formule retenue est un cocktail dînatoire, sans table spécifique par unité.

Option et Tarif correspondants :

Option choisie pour établir le chèque de participation (entourer l'option retenue) :

- Option 1 : Cocktail dînatoire (adhérents à jour de cotisation 2015) 40 €
- Option 2 : Cocktail dînatoire (non adhérents ou adhérents non à jour de cotisation 2015)..... 50 €
- Option 3 : Cocktail dînatoire (officiers d'active adhérents à jour de cotisation 2015 et affectés en unités) 35 €

Adhésion et Renouvellement :

- Aspirant, sous-lieutenant, lieutenant : 20 €
- Capitaine et tout autre grade supérieur : 30 €



POUVOIR

Je soussigné :

donne pouvoir à Monsieur :

de me représenter à l'Assemblée générale ordinaire de l'APC, le vendredi 4 novembre 2016

A, le /..... /2016

Signature

Bernard Héliot, un grand Ancien nous a quittés



Le lieutenant Bernard Héliot (au centre du premier rang, accroupi).

Photo prise en décembre 1944 sur la base d'Oscada (Michigan)

En toile de fond, un P-47D «Thunderbolt»

Né le 30 mars 1920, le colonel Bernard Héliot est entré à l'Ecole de l'air en 1939, promotion « Lieutenant Pinczon du Sel ». Il a été formé comme pilote de chasse aux Etats-Unis sur P-47 « Thunderbolt ». Il a volé sur les mythiques « Spitfire » et a participé à la guerre d'Indochine où il a eu la douleur de perdre un frère sur B-26 « Marauder ».

Commandant d'escadrille sur « Vampire » au sein de la 2^{ème} escadre de Dijon, il a également participé à la guerre d'Algérie.

Ayant quitté l'armée de l'air, il a été, jusqu'à ces dernières années instructeur au Touring Club de Toussus-le-Noble où il a formé de très nombreux pilotes.

Membre d'AGARD (Advisory Group for Aerospace Research and Development), il était le plus vieux membre du secteur 460 de l'ANORAA des Yvelines. Ayant organisé un voyage à Duxford (Cambridgeshire) le jour de ses 82 ans, il nous avait fallu le retenir car, sur le parking, un Spitfire biplace effectuait des baptêmes de l'air...

Il était membre du CA de l'APC et a été jusqu'à bout très assidu à nos réunions et au Repas de la chasse.

D'une remarquable discrétion, sa présence imposait à tous le respect.

Il s'est envolé pour la dernière fois dans la nuit du 23 au 24 juillet 2016. Ses obsèques ont été célébrées à Versailles le vendredi 29 juillet.

Il résidait à Versailles au 1, rue Georges Guynemer. Cela ne s'invente pas...

Adieu, cher Bernard.

Pierre-Alain Antoine



Notes de lecture



Titre : *Roland Garros, Mémoires, suivies de Journal de guerre*

Auteur : Roland Garros

Editeur : Editions Phébus

Nombre de pages : 440, dont un cahier photo

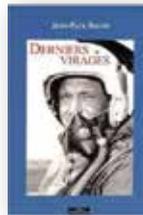
Prix : 23 €

Il s'agit de la première édition intégrale des Mémoires de Roland Garros. Selon l'écrivain Blaise Cendrars, les « Mémoires » de Roland Garros représentent « le document le plus extraordinaire, le plus pittoresque et le plus vivant que l'on puisse lire sur les débuts de l'aviation ».

Ces « Mémoires » se lisent comme un véritable roman. C'est passionnant, truculent et plein d'humour. C'est aussi un « survol » du début des années 1900 qui fait de l'ouvrage un précieux manuel d'histoire aéronautique de France, mais aussi d'Europe, d'Amérique du nord et d'Amérique du sud que Roland Garros a si bien connus lors de ses longs séjours.

A travers différents témoignages, on connaissait les exploits et la vie du pilote français né à La Réunion le 6 octobre 1888 et mort lors d'un combat aérien le 5 octobre 1918. Au fil des pages, Garros enchante de poésie la course aux records. Il se fait gouaillieur pour décrire les tournées aux Amériques et les virées entre trompe-la-mort. Il y a du Jules Verne dans ses souvenirs qui mêlent la technique à la fantaisie, les financiers aux aventuriers, les dandys aux boxeurs.

Pierre André



Titre : *Derniers virages, de Jean-Paul Salini*

Auteur : Jean-Paul Salini

Editeur : Jérôme Do Bentzinger Editeur

Nombre de pages : 280

Prix : 25 €

Voici, sans conteste, un des plus beaux livres traitant d'avions de combat et de pilotes de guerre que j'aie jamais lu. Il y eut, entre 1940 et 1950, St. Ex, Clostermann et une poignée d'autres qui surent joindre aux faits eux-mêmes des analyses et des réflexions sur les valeurs abstraites, expliquant comment on vit et on meurt dans le PN, en opérations ou à l'entraînement. Aujourd'hui, il y a des ouvrages qui expliquent les machines en service et leurs accomplissements, mais les sentiments et les pensées qui accompagnent la vie et la mort des équipages, au-delà des succès et des échecs, sont à peine effleurés.

Jean-Paul Salini, pilote de Bearcat en Indo à ses débuts et de réacteurs à PC, système d'armes et missiles avant de partir à la retraite, général, a écrit assez d'articles pour être connu dans le métier. Cependant, il se surpasse dans ce bouquin. Je suggère à chacun des lecteurs du présent Bulletin de lire, pour commencer, la quatrième page de couverture de l'ouvrage. Elle précise le sujet et le pourquoi de son écrit. Elle constitue aussi pour moi un chef d'œuvre de la langue française, en clarté, en nuances, en simplicité... et en trente lignes.

Il n'y a ensuite que patience et plaisir à (re)découvrir les satisfactions et les affres du pilote de chasse - de l'équipier jusqu'au commandant d'unité -, la vie en unité et la camaraderie. Le style reste plein d'humour, de franchise et de concision. On réalise que si les théâtres et les matériels changent, l'esprit, et lequel, reste.

Pascal de Chassey



Titre : *L'armée de l'air en Afrique du Nord – Maroc, Algérie, Tunisie, 1940-1967*

Auteur : Alain Crosnier

Editeur : Histoire et Collections

Nombre de pages : Tome 1, 240 pages, Tome 2, 192 pages

Prix : 44,95 € et 39,95 €

Publié en deux tomes, cet ouvrage fait l'inventaire des unités aériennes présentes au Maroc, en Algérie et en Tunisie de juin 1940 à l'été 1967. Après un rappel des événements de juin 1940 à novembre 1942, le premier tome est consacré à la réorganisation de l'armée de l'air en Afrique du Nord afin de reprendre le combat contre les forces de l'Axe. Y sont plus particulièrement traités les écoles et les centres d'instruction, les premières formations de liaison, d'observation et d'intervention et les escadres de chasse.

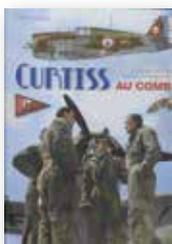
Le second tome est, lui, largement dédié à l'aviation légère d'appui, au bombardement et à la reconnaissance, au transport et aux hélicoptères ainsi qu'aux formations de soutien.

Exhaustif, richement illustré avec près de 2 500 photos, il s'agit au final d'un exceptionnel document de référence sur cette période de l'Histoire de notre armée de l'air et son engagement de l'autre côté de la Méditerranée.

Ouvrage de mémoire où les anciens navigants et mécaniciens de ces unités y retrouveront l'ambiance opérationnelle des années passées sur le sol africain.

Ces deux tomes DOIVENT figurer dans les rayons de la bibliothèque de chaque aviateur.

Pierre-Alain Antoine



Titre : *Curtiss au combat, le Groupe de chasse 1/5 dans la campagne de France*

Auteur : *Olivier Lapray*

Editeur : *Histoire et Collections*

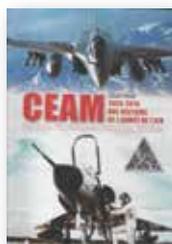
Nombre de pages : *144, très nombreuses illustrations inédites*

Prix : *39,95 €*

Écrit en 2010 en souvenir de l'offensive allemande de mai 1940, cet ouvrage retrace l'Histoire du Groupe de Chasse 1/5 durant la Drôle de Guerre et la Campagne de France. Ce Groupe a remporté 111 victoires de septembre 1939 à juin 1940, le portant en tête des scores de toutes les unités de la chasse française. Si Accart, Marin la Meslée et Dorance sont bien connus des passionnés, l'histoire de leurs camarades des escadrilles SPA 67 et SPA 75 l'est nettement moins. C'est au travers du vécu quotidien de ces hommes que l'auteur souhaite rendre hommage aux équipages de l'armée de l'air engagés au combat, bien souvent au prix de leur vie. Puissent tous les noms évoqués ici ne jamais sombrer dans l'oubli.

Le colonel Olivier Lapray vient de quitter le commandement de la BA 133 de Nancy-Ochey en septembre 2016. Issu de la promotion 1991 de l'École de l'air, il est navigateur système d'armes sur Mirage 2000 D. Il a commandé l'escadron de chasse 2/3 « Champagne » jusqu'en août 1999. Passionné d'histoire, c'est tout naturellement qu'il a effectué des recherches sur le groupe 1/5, ancêtre de l'actuel 2/3 « Champagne ». Le colonel Lapray vient également de publier chez le même éditeur un ouvrage sur Marengo 1800 faisant suite à des ouvrages sur la Grande Armée.

Pierre-Alain Antoine



Titre : *CEAM, le centre d'expériences aériennes militaires, 1933-2013, une histoire de l'armée de l'air*

Auteur : *Louis Pena*

Editeur : *Histoire & Collections*

Nombre de pages : *328, très nombreuses photographies inédites*

Prix : *44,95 €*

Décidément, les colonels commandants la BA 133 de Nancy-Ochey ont une belle plume. Le colonel Louis Pena, a précédé le colonel Lapray à la tête de cette base où se trouve stationnée la flotte de Mirage 2000 D de l'armée de l'air. Navigateur officier système d'armes, il commande une escadrille au sein de l'escadron 3/3 « Ardennes » puis rejoint le Bureau systèmes d'armes de l'EMAA comme officier programme Mirage 2000 N/D. Breveté de l'École de Guerre espagnole, il rejoint une première fois le CEAM puis prend le commandement de l'escadron 1/7 « Provence » sur Rafale en 2007 avant de rejoindre de nouveau le CEAM comme Directeur des expérimentations. Il prend le commandement de la BA 133 de 2012 à 2014. Il a effectué de nombreuses missions de guerre et est issu de la promotion 1988 de l'École de l'air.

Son ouvrage contribue à mieux faire connaître le CEAM, unité au sein de laquelle passent tous les matériels nouveaux mis en service dans l'armée de l'air.

Une pièce jusque-là manquante trouve une place naturelle dans votre bibliothèque. Ce livre exhaustif est une merveille et retrace une histoire souvent tenue secrète mais ô combien importante pour l'armée de l'air.

Pierre-Alain Antoine



Titre : *Nos armées au temps de la V^{ème} République*

Auteur : *Général Michel Forget*

Editeur : *Economica*

Nombre de pages : *196*

Prix : *27 €*

Depuis le début de la Vème République, nos armées ont dû s'adapter sans cesse aux contraintes de situations stratégiques essentiellement fluctuantes auxquelles se sont ajoutées, plus récemment, celles d'un manque de plus en plus grave de ressource financières.

Le général Forget en évoque les conséquences en s'attardant sur les réductions drastiques imposées à leur format par deux fois en 2008 et en 2013 et sur les retards qui s'accumulent dangereusement sur la modernisation de leurs armements et équipements. Il en analyse les raisons afin de dégager les axes d'effort conditionnant le redressement qui s'impose aujourd'hui avec l'émergence de la menace du terrorisme islamiste et l'extension au territoire national des théâtres d'opérations.

Ce livre est aussi pour l'auteur l'occasion de rendre un hommage appuyé à nos armées qui, par-delà les faiblesses et les failles qu'elles révèlent aujourd'hui, se situent au tout premier rang des armées de l'Union européenne grâce à l'expérience exceptionnelle qu'elles ont acquise du fait de leur engagement quasi permanent, tant sur le continent qu'à l'extérieur, grâce aussi à leur professionnalisme et aux qualités intrinsèques de discipline et de réactivité qui sont les leurs.

Cet ouvrage est d'une grande clarté et doit trouver sa place dans la bibliothèque des cadres militaires mais aussi des décideurs.

Pierre-Alain Antoine