

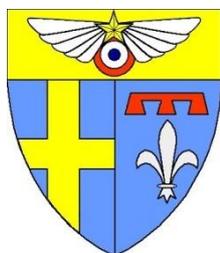
**Association Nationale des Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air  
& de l'Espace**



## **Secteur 550 VAR**

**Secteur jumelé avec le secteur 140 BAS-RHIN**

### **ANORAAE – VAR INFORMATIONS**



**Siège social :**

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

**2ème SEMESTRE 2022**

**N° 67**

**Président :  
Colonel Yvan ESCRHUELA**

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

## INFORMATIONS

### BULLETIN DE LIAISON DU SECTEUR 550 VAR

### DEUXIEME SEMESTRE 2022 - N° 67

#### SOMMAIRE

Rubriques	Pages	Articles	Rédacteur
<b>NOTRE SECTEUR</b>	2	• Sommaire	J. Fontanaud
	3	• Editorial	Y. Escrhuela
	4	• Activités du secteur	J. Fontanaud
	5-6	• Nos cérémonies en images	«
	7-8	• Hommage au colonel Roulet	Y. Escrhuela
	9-10	• Max Holste	«
	11-13	• Hommage à G.Guynemer	Y. Escrhuela
14-16	• Jubilé des Vieilles Tiges	M. Servant	
<b>ARMEE DE L'AIR</b>	17-19	• Mémorial des aviateurs	M. Caplet
	20-21	• Le G.B.A. P.Real à Salon	J. Fontanaud
	22-23	• Colonel A.L.Michel à Istres	«
	24-27	• Le 3 <sup>ème</sup> E.D.S.A. » Lure »	M. Premoselli
<b>MEMOIRE AERONAUTIQUE</b>	28-29	• « Margot » pilote F.F.L.	Y. Escrhuela
	30-31	• Opération « Torch »	«
	32-33	• Opération « Minerve »	J. Fontanaud
	34-37	• Le Blenheim à Koufra	«
	38-40	• Le Régiment « Normandie »	«

Photo de couverture : *Un Yak et un Rafale pour les 70 ans du N.N. Quel symbole...*

<b>Siège social</b>	Maison du Combattant Place de Douaumont – TOULON
<b>Directeur de la publication</b>	Jean FONTANAUD
<b>Rédaction</b>	Yvan ESCRHUELA, Marc PREMOSELLI Jean FONTANAUD, Georges GUIOT
<b>Réalisation</b>	Jean FONTANAUD - Georges GUIOT.
<b>Tirage + diffusion internet</b>	20 exemplaires

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

## **Chers Amis de l'ANORAAE du Var,**

Les fêtes de fin d'année approchent et sans plus tarder, je vous souhaite à toutes et tous un joyeux Noël et tous mes vœux de santé, joie et bonheur pour la nouvelle année qui s'annonce.

OUI, je souhaite terminer cette année 2022 sur une note positive et surtout pas tomber dans le pessimisme vers lequel nous poussent les évènements internationaux et nationaux.

Ces derniers mois nous ont encore démontré l'importance de notre défense. Si nous voulons exister dans le concert des Nations, nous devons disposer d'une Armée et plus particulièrement d'une Armée de l'Air et de l'Espace à la hauteur de nos ambitions, capable de défendre nos intérêts et nos concitoyens.

Nos dirigeants ont pris conscience de la faiblesse de nos moyens militaires et sont prêts à augmenter les budgets consacrés à la défense. Mais n'est-il pas trop tard ? Est-ce suffisant ?

Notre belle Armée de l'Air et de l'Espace, engagée sur plusieurs fronts montre des valeurs d'engagement, de qualité et d'efficacité qui forcent le respect. Avec des moyens limités, nos aviatrices et aviateurs assument toutes les missions qui leur sont confiées. Les réservistes sont de plus en plus sollicités et le ministre des Armées, réserviste lui-même dans la Gendarmerie, a bien confirmé que leur rôle et leur contribution allaient s'accroître dans les années à venir.

Encore faut-il que nos concitoyens prennent conscience de cet esprit de défense qui a du mal à se développer dans notre pays. La Liberté a un prix et les Français doivent comprendre que cela passe par un engagement au service de la République.

Le rôle de l'ANORAAE est de contribuer au maintien des liens Armée/Nation. C'est le but de nos actions liées au devoir de mémoire en rappelant les sacrifices de nos aînés qui ont donné leur vie pour que nous puissions vivre dans un pays de Liberté. Bien souvent ce n'est pas qu'un rappel, l'oubli a fait son office. Il s'agit de découvrir les actions héroïques de ces Femmes et de ces Hommes qui sont allés jusqu'au bout de leur engagement. Le devoir de transmission nous entraîne dans des actions au profit de nos collégiens et lycéens.

L'avenir de notre nation c'est eux. A nous de leur transmettre les valeurs républicaines que nous ont été inculquées par notre belle institution.

Ce bulletin y participe. N'hésitez pas à le diffuser autour de vous

J'ai une amicale pensée pour nos aînés, nos amis touchés par la maladie et pour toutes celles et ceux qui, soit en mission, soit en OPEX ne pourront pas passer les fêtes en famille.

*BON NOËL ET BONNE ANNEE 2023*

Yvan Escrihuela

# NOTRE SECTEUR

## ÉCHOS DU SECTEUR

### PRINCIPALES ACTIVITÉS DU SECTEUR

09/07/22	Obsèques du colonel Charles Roulet à Besse sur Issole (D)
14/07/22	Prise d'armes et remises de décorations à Toulon (D)
14/07/22	Fête nationale à Draguignan, (D)
17/07/22	Hommage national aux Justes de France Toulon Préfecture
18/07/22	Hommage aux fusillés à la nécropole nationale de Signes (D)
16/08/22	Cérémonies commémoratives de la libération de Draguignan (D)
26/08/22	Prise de Commandement du général Directeur de l'Ecole de l'air à Salon
28/08/22	Cérémonie commémorative de la libération de Toulon (D)
03/08/22	Commémoration des combats de Bazeilles à Toulon Mourillon
11/09/22	Anniversaire de la disparition du capitaine Georges Guynemer (D)
25/09/22	Journée nationale d'hommage aux Harkis à Toulon (D)
01/10/22	Jubilé des associations patriotiques du Beausset
05/10/22	Obsèques du colonel Jean-Pierre Berthomieu, Président AASSDN du Var
23/10/22	Anniversaire de l'attentat du Drakkar à Beyrouth stèle de Toulon (D)
01/11/22	Hommage aux morts pour la France au cimetière de Lagoubran (D)
06/11/22	Hommage aux morts de l'opération Torch au Lavandou
09/11/22	Messe en hommage au général de Gaulle à la cathédrale de Toulon
11/11/22	Anniversaire armistice de 1918 et dépôt de gerbe pour les Services Spéciaux (D)
21/11/22	Hommage aux disparus de l'aéronautique navale à Hyères-Costebelle
26/11/22	Séminaire des Présidents de secteur aux Gueules Cassées à La Valette du Var
05/12/22	Hommage national aux morts en AFN à Toulon, Draguignan (D)

Notre Drapeau est sorti 10 fois à Toulon & 4 fois à Draguignan.



#### **Dans notre secteur :**

- Décès du colonel Charles Roulet le 4 juillet 2022 à Besse sur Issole.
- 18.10.22. Décès de Françoise épouse du commandant Autechaud DCD en 2021.

#### **Notre secteur s'associe aux deuils de nos camarades et de leur famille.**

#### **Nos prévisions :** *A vos agendas.*

- Cocktail annuel cercle Amiral Ronarc'h le mercredi 18 janvier 2023 à 16h00,
- Assemblée générale du secteur à la maison des Médaillés Militaires le samedi 25 février 2023.
- 13 mars 2023, exposition sur les Forces Aériennes de la France Libre (FAFL) à Draguignan en l'honneur d'un ancien compagnon né à Draguignan.

## ACTUALITES EN IMAGES DANS L'AIRE TOULONNAISE



14 juillet à Toulon



Hommage aux fusillés de Signes – 18.07.2022



Commémoration libération Toulon – 28.08.2022



Dépôt de gerbe stèle Guynemer Toulon 19.09.2022



Hommage national aux Harkis – 25.09.2022 à Toulon



Aux morts du Drakkar à Beyrouth Toulon 23.10.2022



Hommage aux morts pour la France 01.11.2022



ANORAAE & ANSORAAE 11 novembre Toulon G.Peri

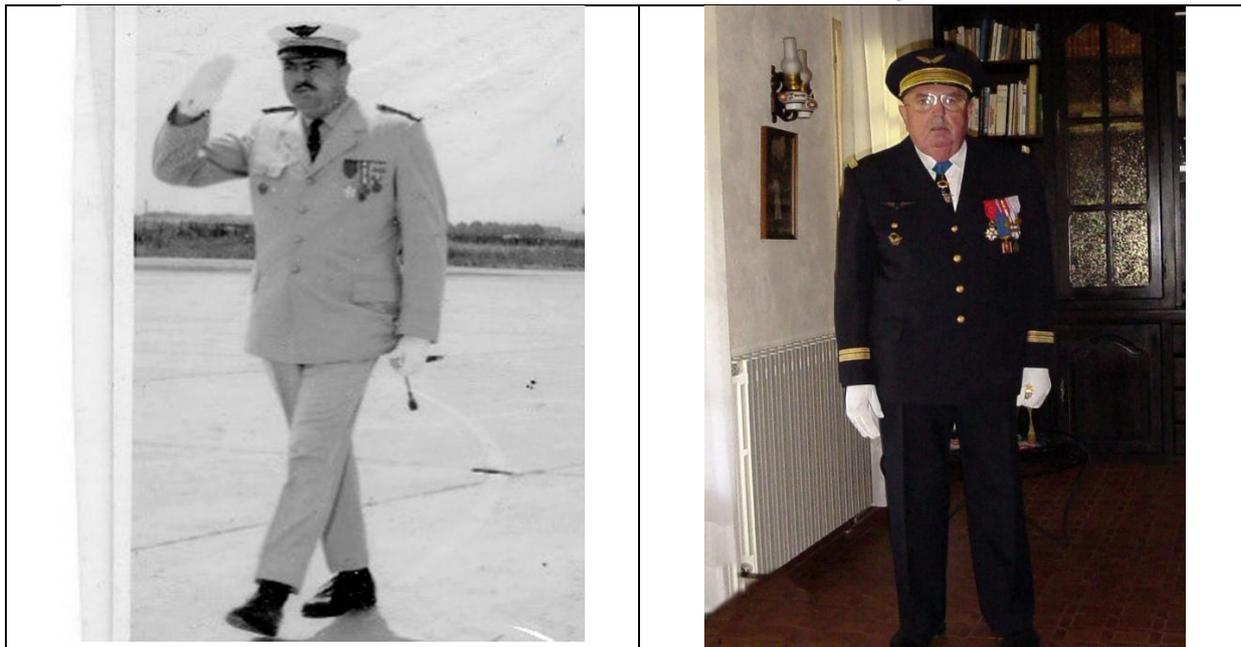


Au nom des services spéciaux de la Défense Nationale avec le Directeur de la Maison du combattant

Photos : Marcel MORVAN

Montage : Jean Fontanaud

## ADIEUX AU COLONEL CHARLES ROULET -24 SEPTEMBRE 1932 – 4 JUILLET 2022



Promotion E.M.A. 1957 « LCL Georges CANEPA »

### **Une vie au service de l'Aéronautique.**

Il est des passions qui vous prennent dès le plus jeune âge et ne vous lâchent jamais. Charles ROULET, en a fait l'expérience avec la « passion de l'Air »

De **1940 à 1945**, période oh combien difficile, même si elle se passe sous le soleil de notre beau département du Var. Le jeune Charles s'adonne sans limite à l'aéromodélisme, à la construction de planeurs et d'avions au sein de l'aéroclub de Toulon et du Var.

**24 novembre 1946.** Date restée gravée à jamais dans sa mémoire. C'est le premier vol à l'aéro-club du Var. Cette passion de l'aéronautique sera un moteur pour la poursuite des études car c'est décidé : Charles fera une carrière professionnelle dans l'Aviation. C'est ainsi qu'après une préparation militaire, il s'engage le **12 février 1952** en qualité d'élève pilote dans l'Armée de l'Air.

Brevet de pilote en juillet 1953. Brevet de pilote de chasse en mars 1954.

Charles ROULET connaîtra deux escadrons prestigieux : le 2/4 Lafayette et le 1/5 Vendée. **1957**, début d'une nouvelle aventure par l'accession au statut d'officier (promotion 57 « LCL Georges CANEPA »), qualification pilote Multimoteurs et intégration dans le Transport Aérien Militaire

Ses premières armes de « transporteur », c'est en Algérie qu'il les fait. Tout d'abord sur Broussard MH1521 au sein de l'Escadron de Liaison et d'Observation 5/45, puis sur Nord 2501 et Bréguet (761 et 765) dans les groupes de transport « ALGERIE » et « MAINE »

Le conflit terminé, retour en France et poursuite d'une carrière d'officier pilote du COTAM qui lui fera connaître d'autres types d'avions, le DC6 entre autres et des fonctions moins passionnantes d'encadrement et d'administration. Les plus marquantes de ces responsabilités seront sans doute le commandement de l'Escadron de Liaisons Aériennes 1/44 « MISTRAL » et le poste de Chef des Moyens Opérationnels de la Base Aérienne 114 à Aix les Milles.

A partir de 1970, le souvenir de ses débuts à l'aéroclub du Var le taraudent et l'envie de retrouver les sensations primaires du pilote l'entraînent vers le planeur et son parcours l'amènera au championnat du monde de vol à voile en montagne en terminant aux portes du podium et 1<sup>er</sup> des militaires.

Instructeur de vol privé et professionnel, instructeur de vol à voile, c'est tout naturellement que la hiérarchie lui offre le poste d'officier SFACT (**S**ervice de la **F**ormation **A**éronautique et du **C**ontrôle **T**echnique), poste qu'il occupera dans plusieurs Etats-Majors de Région aérienne.

**1982**, départ en congé du personnel navigant de l'Armée de l'Air. Mais la vie aéronautique est loin d'être terminée !!!

**Une belle carrière d'aviateur avec 23500 heures de vol** (sur plus de 125 types d'appareil) dont 1500h de nuit, 1329h de vol à voile.

**457 missions de guerre** en 1554h de vol.

17179h d'instructeur sur avions civil et militaire.

Officier de la Légion d'Honneur, Commandeur de l'Ordre National du Mérite, Croix de la Valeur Militaire avec 3 citations, Médaille de l'Aéronautique, Croix du Combattant, Médaille d'Argent jeunesse et sport.

Instructeur bénévole, puis chef pilote de l'Aéro-club du Var, rappelez-vous, celui où il effectuait son premier vol en 1946 !!!

La carrière du Colonel Charles ROULET est un exemple d'engagement dans une passion dévorante, mais combien excitante, au service de l'Aéronautique, au service de l'Armée de l'Air, au service de la France.

Soucieux de transmettre cette passion et son expérience aux jeunes générations, il s'est dépensé sans compter pour que les jeunes du XXIème siècle marchent sur la voie qu'il a tracée de belle manière.

Je veux associer à cet hommage Paulette, son épouse, dont il me parlait à chacune de nos rencontres. Paulette qui l'a toujours soutenu dans cette passion. Pour la petite histoire, Paulette a obtenu son brevet de pilote juste avant lui. Avec plus de 600h de vol, elle s'est aussi très impliquée au service de l'aéronautique.

Bravo l'aviateur. Respect mon colonel, vous êtes un modèle pour beaucoup d'entre nous. Merci de nous avoir montré le chemin et bon vol vers le paradis des aviateurs.



Cérémonie religieuse à Besse sur Issole et sa tombe au cimetière

*Yvan Escrihuela*

**Max HOLSTE**, l'avionneur de génie au caractère bien trempé.

Retracer la carrière de ce grand ingénieur en quelques lignes relève du défi. Aussi le Groupement Pierre POUYADE des VIEILLES TIGES du Var a eu l'excellente idée de nous proposer une superbe exposition mettant en exergue ses différentes réalisations aéronautiques.

Le but de cette exposition était de présenter aux habitants de Hyères et de sa région un ingénieur aéronautique de talent dont le souvenir tend à s'effacer de la mémoire collective. Qui sait que Max HOLSTE a vécu les dernières années de sa vie dans le Var et qu'il repose au cimetière de Hyères ?

Il y a quelques années, la D.G.A.C. Direction Générale de l'Aviation Civile, avait proposé une exposition à Paris. Hubert CHALLE vice-président des Vieilles Tiges et Jean DELEAU de Hyères, ancien pilote de chasse aux nombreuses heures de vol sur Broussard ont été les maîtres d'œuvres d'un évènement qui a réuni de nombreux passionnés de l'aviation.

Nous étions nombreux à écouter la conférence de monsieur Edouard SUILVA, archiviste de la mission mémoire de la DGAC et grand connaisseur de Max HOLSTE.

Cette conférence ajoutée aux panneaux disposés dans la salle du forum du Casino de Hyères nous a fait traverser plus d'un demi-siècle d'histoire d'aviation. Une vie de constructeur acharné au caractère difficile, très personnel, ce qui le conduira à se fâcher avec ses collaborateurs. Mais Max HOLSTE gardera jusqu'au bout la fibre inventive avec toujours un projet. Broussard MH 1521, Frégate Nord 262, Bandeirante ou Xingu sont des noms d'appareils qui disent quelque chose aux aviateurs de l'Armée de l'Air. Le point commun à ces avions : MAX HOLSTE, le concepteur.

Pour en savoir plus sur la vie et les réalisations de ce génie, je vous conseille de lire la revue ICARE qui y consacre son N°242



Yvan ESCRHUELA

## HYERES 14 OCTOBRE - EXPOSITION MAX HOLSTE EN IMAGES



Exposition des Vieilles Tiges à Hyères...



La vie professionnelle de M.H. avec les Vieilles Tiges



Mr Edouard SUILVA, notre conférencier DGAC



Echanges avec Jean-Pierre Holste, neveu de Max



Mr Hubert CHALLE Président Nal adjoint à l'accueil



Page de garde de la revue ICARE

Sources images :

- Vieilles Tiges
- Montage J.Fontanaud

## HOMMAGE AU CAPITAINE GUYNEMER A TOULON



### **Une Nation ne peut être forte sans mémoire ni racines.....**

Le capitaine Georges Guynemer est entré dans la légende le 11 septembre 1917 et il nous donne l'occasion chaque année de rendre hommage non seulement à sa mémoire, mais aussi à cette génération d'hommes et de femmes qui ont porté le combat dans la troisième dimension. C'était la naissance et le développement de l'Aéronautique militaire. On ne parlait pas encore d'Armée de l'Air et encore moins de l'Espace !!!

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

Objet de culte, l'aviateur est élevé au rang d'icône nationale afin de maintenir le moral d'un pays entièrement mobilisé par l'effort de guerre, et d'offrir aussi bien aux « Poilus » qu'à la population un héros d'exception, capable d'incarner le courage et la volonté, qualités présumées des Français. Les générations d'aviateurs qui se sont succédées depuis plus d'un siècle, possèdent dans leur ADN, les valeurs que nous a montrées le capitaine GUYNEMER.

Nos aînés des **Forces Aériennes de la France Libre** et du **Normandie Niémen** ont su se hisser au niveau de GUYNEMER plus de vingt ans après lui. Qui se souvient du capitaine ROBERT de Six-Fours, du colonel PIJEAUD de Sanary, du colonel DOUARRE de Carqueiranne. Sans oublier Pierre POUYADE, chef emblématique du Normandie Niémen et député du Var. Ne les oublions pas. Ils ont porté haut les couleurs de notre département au péril de leur vie.

Pour les aviateurs de 2022, Guynemer est un symbole, un modèle. Bien sûr le Rafale n'a rien à voir avec le SPAD, les doctrines d'emploi de l'arme aérienne ont bien évoluées. Le domaine d'action s'est nettement élargi au point d'y ajouter le domaine spatial.

Mais les pilotes et les techniciens chargés de la mise en œuvre de l'arme aérienne sont toujours habités de l'esprit Guynemer.

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

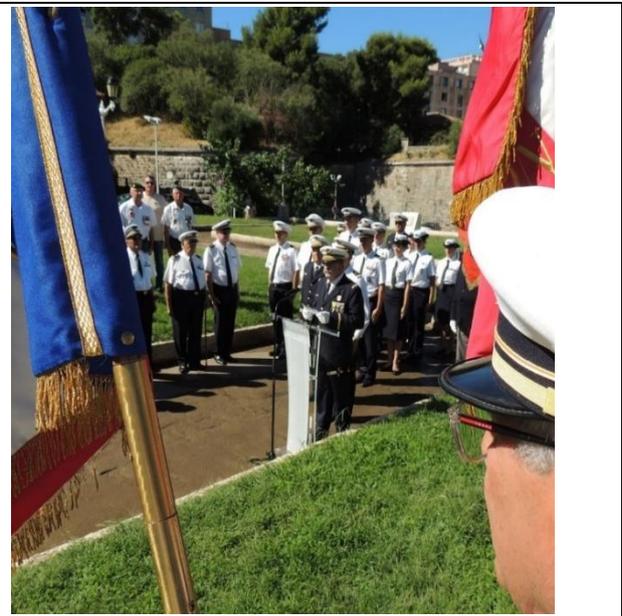
Dans ces moments troublés que notre monde traverse, nous avons besoin, surtout les jeunes générations, de repères, de symboles. Le capitaine Georges Guynemer fait partie de ces repères. Il nous a montré le chemin en allant au bout du sacrifice suprême au service de la France.

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

Pour respecter la tradition et le devoir de mémoire, tous les ans, un aviateur fait lecture de votre dernière citation. Aujourd'hui, devant cette stèle à votre mémoire, le major Nicolas **SPINA** médaillé militaire, va nous en faire la lecture. Il sera assisté du lieutenant **TEVA PROM** jeune pilote d'hélicoptère de l'Armée de l'Air et de l'Espace. Ainsi nous ajoutons au devoir de mémoire, le devoir de transmission.



Hommage à Georges Guynemer par le colonel Y. Escribuela



Lecture de la citation par le Major Nicolas Spina



Aux morts...



La Marseillaise



Dépôt de gerbe par les Présidents J.L. Ameglio & Y. Escrihuela avec le GDA Guy Benquey et le LTT Teva Prom



Image souvenir avec nos camarades d'active et les élus de la ville de Toulon

**Texte :** Yvan Escrihuela  
**Montage :** Jean Fontanaud

## JUBILE PATRIOTIQUE AU BEAUSSET

Samedi 1<sup>er</sup> octobre, après une messe célébrée à l'Eglise du village, les dirigeants et les sociétaires des principales associations patriotiques se sont retrouvés près du monument aux morts avec les élus pour célébrer :

- Le 30<sup>ème</sup> anniversaire de la création du Souvenir Français,
- Le 100<sup>ème</sup> anniversaire pour les anciens combattants,
- Le 60<sup>ème</sup> anniversaire des Médailleurs Militaires et les 170 ans au niveau fédéral,
- Le 100<sup>ème</sup> anniversaire des Vieilles Tiges dans le Var.



Les Présidents aux côtés des élus et des représentants de toutes les associations départementales

### Présentation des Vieilles Tiges

Après l'armistice du 11 novembre 1918, nombre de pilotes démobilisés ont la nostalgie de la période héroïque de la grande guerre et en octobre 1920, certains d'entre-eux, sous l'impulsion de Léon Bathiat, ont l'idée de fonder une association avec un objectif double : « *créer une entraide parmi les membres et aider au développement de l'aviation parmi les foules* » avec un critère très sélectif, avoir été breveté pilote avant le 2 août 1914. Le but initial était bien de renforcer l'efficacité des actions visant à l'amélioration des conditions morales et matérielles des membres de la famille aéronautique et les « *Vieilles Tiges* » feront d'ailleurs partie en 1937, aux côtés des Vieilles Racines et des Ailes Brisées, des dix associations fondatrices de l'Union des Œuvres de Bienfaisance de l'Aéronautique. Tous les grands de l'aviation de l'époque figurent dans l'annuaire des V.T. de 1922 : **Ader, Fonck, Morane, Frantz, Sadi-Lecointe, Santos-Dumont**, et beaucoup d'autres. Heureusement dans leur sagesse, nos grands anciens avaient dès l'origine prévu de donner une suite à l'association après la disparition du dernier carré des « *précurseurs* ».

Aujourd'hui, les buts de l'association sont tout à la fois :

- D'entretenir le devoir de mémoire dans notre pays qui a écrit les premières pages de l'histoire de l'aviation,
- D'aider les jeunes pilotes via l'attribution de bourses,
- D'assurer la cohésion entre ses membres.

En 1950-51, l'association se développant, s'est structurée en groupements régionaux et notre développement passe assurément par eux. On distingue chez nos membres, issus pour la plupart du personnel navigant civil et militaire de toutes spécialités mais aussi tout simplement des passionnés d'aéronautique. Enfin, je vais répondre à une question que l'on me pose souvent concernant notre dénomination « *Vieilles Tiges* » qui fait référence à la manière de se saluer dans l'argot parisien au début du XXème siècle, à l'instar d'autres expressions de l'époque « *vieilles branches* », *vieux pote* » et autres.

Dans les années 60-70, nos anciens auraient peut-être choisi celle de « *Chibanis* » qualifiant les pilotes expérimentés mais nous ne pouvons changer notre appellation, même si elle peut sembler désuète, à la fois pour des raisons juridiques, (*nous sommes une association reconnue d'utilité publique depuis 1926*) mais aussi sentimentale envers nos anciens et nous espérons bien que les « *Vieilles Tiges* » donneront encore naissance demain à des « *jeunes pousses* ».

Le groupement varois Pierre POUYADE, porte le nom du « patron » emblématique du Normandie-Niemen, la formation de l'Armée de l'air titulaire du plus grand nombre de victoires pendant la deuxième guerre mondiale et qui s'est battue sur le front de l'Est aux cotés et avec le soutien logistique de l'armée de l'air soviétique.

Il faut rappeler les liens de véritable fraternité qui se sont tissés dans un environnement particulièrement hostile entre des pilotes français dont une grande partie était issue de la vieille noblesse, et les mécaniciens russes, des moujiks qui leur étaient totalement dévoués, et que seule cette guerre, la « Grande Guerre Patriotique » comme ils l'appellent, les a réunis. Le groupement varois a organisé des cérémonies pour célébrer le quarantième anniversaire de la disparition du général POUYADE qui était bandolais.

Le groupement varois fut créé en **1951** par Blaise Trabaud qui en tant qu'instructeur forma de nombreux « As ».

Avec ses amis Henrionnet et Forre, il créa la section varoise des « *Vieilles Tiges* » dont il assura la présidence jusqu'en 1952. Il fut aussi fondateur en 1934 de l'Aéro-club du Var qu'il présida, et participa à toutes les créations des centres d'entraînement.

L'association, à ce jour, est toujours aussi dynamique et entretient des liens forts avec les composantes aériennes de l'armée, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et d'autres institutions aéronautiques.

Actuellement, nous parrainons des jeunes motivés et passionnés, les « *Jeunes Pous* » futures « *Vieilles Tiges* ».



Les Présidents devant le monument aux morts



Avec le Mr Edouard Friedler, maire du Beausset et le député Frank Giletti qui vient de remettre les médailles de l'Assemblée Nationale aux Présidents des associations.

**Texte :** Marc Servant, Président du Groupement Pouyade.

**Montage :** Jean Fontanaud

## 29 JUIN – INAUGURATION DU MEMORIAL DES AVIATEURS



Lecture de l'Ordre du jour n° 13 du CEMAAE

Tombés en accomplissant de leur mission

Allocution du colonel Michel Caplet, Premier vice-président faisant fonction de Président de l'Association du Mémorial des Aviateurs.

Monsieur le général Stéphane Mille, Chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace, mon général  
Madame Anne-Catherine Robert-Hauglustaine, Directrice du Musée de l'Air et de l'Espace, madame la Directrice,  
Messieurs les officiers généraux,  
Madame Bernadette Perret,  
Mesdames et Messieurs en vos grades et qualités,  
Chères familles,  
Et, autorisez-moi, chers amis de l'Association du Mémorial des Aviateurs,

Nous mesurons l'importance de l'évènement qui nous rassemble au Musée de l'Air et de l'Espace ce mercredi 29 juin 2022 et la grande satisfaction de chacun d'entre nous d'avoir le privilège d'y prendre part. Mais les sentiments qui nous animent sont assombris par une dramatique nouvelle qui nous est parvenue le samedi 18 juin à la première heure de la matinée. Nous apprenions le décès du Président de l'Association du Mémorial des Aviateurs, l'AMA, le général de corps aérien en 2<sup>ème</sup> section Jean Rondel, emporté par un accident cardiaque à l'âge de 59 ans, information brutale nous laissant sans voix. Jean Rondel avait été élu administrateur de l'AMA lors de l'assemblée générale tenue le 31 mars 2021, puis élu Président lors du conseil d'administration réuni le 30 avril, il y a donc un peu plus d'un an. Jean Rondel succédait alors au général René Perret, décédé le 22 octobre 2020 des suites d'une longue maladie. Le président Jean Rondel s'était immédiatement saisi de son nouvel engagement, s'ajoutant à nombre d'autres, en portant l'accent sur la recherche de financements et en prenant son bâton de pèlerin pour mieux faire connaître le projet de mémorial au sein de ses réseaux.

Quels auraient été les propos de notre Président, à cette place, la sienne. La lourde et délicate tâche d'intervenir m'incombe. Le Président Jean Rondel aurait certainement rappelé à grands traits la genèse et l'évolution de l'ambitieuse réalisation qui nous réunit et que vous allez découvrir dans quelques instants.

Fin 2010, le général André Mérola est le premier à établir un constat : celui de la grande inégalité avec laquelle les aviateurs morts en service aérien commandé, notamment durant la guerre froide, sont honorés, certains ayant leur nom gravé sur une stèle, pas tous loin s'en faut. A l'évidence, il manque un mémorial national. En janvier 2012, le général André Mérola réunit quelques camarades généraux auxquels il expose son constat et l'esquisse d'un projet. Le général René Perret l'évoque avec le général Jean-Paul Paloméros, Chef d'état-major de l'armée de l'Air. L'idée commence à prendre corps, mais il faut encore lui laisser le temps de mûrir. En septembre, le général Denis Mercier est le nouveau patron de l'armée de l'Air. Le projet le séduit immédiatement et il demande que soit créée une association pour le porter. L'initiateur du projet souhaite passer le relais à plus jeune.

Le général Yvon Goutx prend la suite avec, devant lui, une tâche immense. Tout est à bâtir : rédiger les documents nécessaires à la création de l'association, identifier des bonnes volontés, trouver les financements. Dès lors, les réunions s'enchaînent. L'Association du Mémorial des Aviateurs, acronyme AMA, est créée le 15 février 2016 : le général Yvon Goutx est élu président et le général René Perret premier vice-président. Une petite équipe pionnière se consacre aux travaux de recherche et de rédaction. Aujourd'hui entièrement renouvelés, ces pionniers doivent être assurés de nos chaleureuses félicitations et de nos remerciements.

Courant 2014, le général Denis Mercier choisit l'implantation du Mémorial des Aviateurs : ce sera le Musée de l'Air et de l'Espace. Le mémorial comporte un volet architectural, le monument qui vient d'être inauguré, œuvre de l'artiste français Jean-Baptiste Métais et un volet consistant en une borne mémorielle que nous allons découvrir. Est éligible au Mémorial tout « aviateur militaire mort dans l'accomplissement de sa mission », qu'il soit ou non du personnel navigant, ayant appartenu à l'Aéronautique militaire et à l'Armée de l'air dont elle est l'héritière, aujourd'hui l'armée de l'Air et de l'Espace, de 1909 à nos jours. Nous ajoutons les aviateurs qui ont marqué l'arme aérienne, désignés « Grandes figures », dont la liste sera arrêtée en concertation avec l'armée de l'Air et de l'Espace.

Lors du conseil d'administration de l'AMA tenu le 21 novembre 2017, le général Pierre Niclot, administrateur, propose de faire évoluer la présentation en espace mémoriel. Il s'en explique : « Une simple borne en libre consultation a peu de chance de susciter l'intérêt d'un public non initié. La scénographie proposée est basée sur une logique d'interactivité sensorielle immersive, beaucoup plus attractive et pédagogique. Elle plonge le visiteur dans un univers d'images, avec une continuité historique de plus de cent années ». Le Musée de l'Air et de l'Espace, hébergeur du projet, souscrit à cette importante évolution : à sa vocation muséale s'ajoute ainsi une vocation mémorielle. La réalisation technique est confiée à une société experte : Master Image Programmes.

Jusqu'à un passé relativement récent, les travaux de recherche historique et de rédaction des dossiers des aviateurs éligibles au Mémorial ont été réalisés presque exclusivement par des aviateurs retraités. Comment contribuer à concrétiser l'ambition de l'armée de l'Air et de l'Espace au devoir de transmission mémorielle vers les jeunes générations ? Fin 2020, l'AMA propose d'associer les élèves officiers de l'École de l'air et de l'espace à ces travaux de recherche et de rédaction, proposition relayée par le Centre d'études stratégiques aérospatiales de l'armée de l'Air et de l'Espace et très rapidement acceptée par le chef d'état-major. Le 24 septembre 2021 le Président Jean Rondel et Madame le général Dominique Arbiol, Directrice générale de l'École de l'air et de l'espace, signent une convention de partenariat. Un partenariat de même nature est amorcé avec l'École de formation des sous-officiers de l'armée de l'Air et de l'Espace, implantée à Rochefort-sur-Mer. D'autres partenariats sont appelés à suivre.

Tout ce que je viens de résumer, placé sous le signe d'une grande exigence, ne s'est pas réalisé sans aides et appuis :

Merci à l'association Les Ailes Brisées, son Président le général Jean-Pierre Martin et sa déléguée générale Madame Rose Nap, pour le soutien moral, financier et matériel très important apporté depuis l'origine, notamment en hébergeant le siège de l'AMA,

Merci au général Manuel Alvarez, Directeur des ressources humaines de l'armée de l'Air et de l'Espace, pour nous avoir ouvert l'accès du Bureau des archives et des réserves de l'armée de l'air (BARAA), source primaire à la richesse insoupçonnée et pour avoir libéré un contrat d'engagement spécial dans la réserve au profit de l'AMA et pour emploi au BARAA,

Merci à Madame le général Dominique Arbiol, Directrice générale de l'École de l'air et de l'espace, et au commandant Christian Brun, docteur en histoire, pour avoir rendu opérationnel le partenariat précité,

Merci au général Julien Sabéné, Directeur du Centre d'études stratégiques aérospatiales de l'armée de l'Air et de l'Espace et à son adjoint le colonel Cédric Colardelle, pour l'écoute permanente, les nombreux services rendus et l'appui décisif dans l'obtention d'un important financement,

Merci à l'Établissement de communication et de production audiovisuelle de la Défense, au Service historique de la Défense, au Musée de l'Air et de l'Espace, au Service d'information et de relations publiques des Armées, pour l'accueil réservé et l'accompagnement précieux dans nos très nombreuses recherches,

Merci à nos sponsors : Olivier Martin pour MDBA, Aude Lebas pour AIRBUS, Christophe Robin et Pierre Bourlot pour le GIFAS. Rien ne se fait sans financements.

Enfin, merci aux familles, auxquelles le Mémorial est dédié. Plus de deux cents d'entre elles nous ont apporté une contribution, facilitant ainsi notre tâche. Certaines nous ont livré un poignant témoignage : « Quelle excellente et émouvante idée que la réalisation d'un Mémorial de l'Armée de l'air. Même si, depuis 53 ans, la vie a continué, je n'ai jamais oublié mon mari, ni l'immense traumatisme subi. Merci de tout cœur à tous pour votre immense travail ».

La vaillance de nos trois présidents successifs, les généraux Yvon Goutx, René Perret et Jean Rondel permet que nous nous retrouvions pour inaugurer une œuvre ambitieuse et émouvante. Imprégné de l'enseignement d'Antoine de Saint-Exupéry « On ne voit bien qu'avec le cœur », chaque membre de la petite équipe de bénévoles – véritable compagnon du devoir - a beaucoup donné de sa personne pour faire d'un projet inaccessible une réalité. A dire vrai, nous ne savions pas que c'était impossible, alors nous l'avons fait. Dans notre société consumériste qui fait la part belle à l'immédiateté, dont nombre de ses membres recherchent une boussole, nous autres bénévoles de l'AMA nous vivons comme un privilège d'avoir, chacun à notre place, contribué à forger une œuvre qui place en son centre la valeur première, c'est-à-dire l'humain.

Pour conclure, empruntons à l'écrivain et académicien Jean d'Ormesson :

**« Il y a quelque chose de plus fort que la mort, c'est la présence des absents dans la mémoire des vivants ».**

Colonel Michel Caplet, historien, retraçant l'historique du Mémorial dont il est la cheville ouvrière



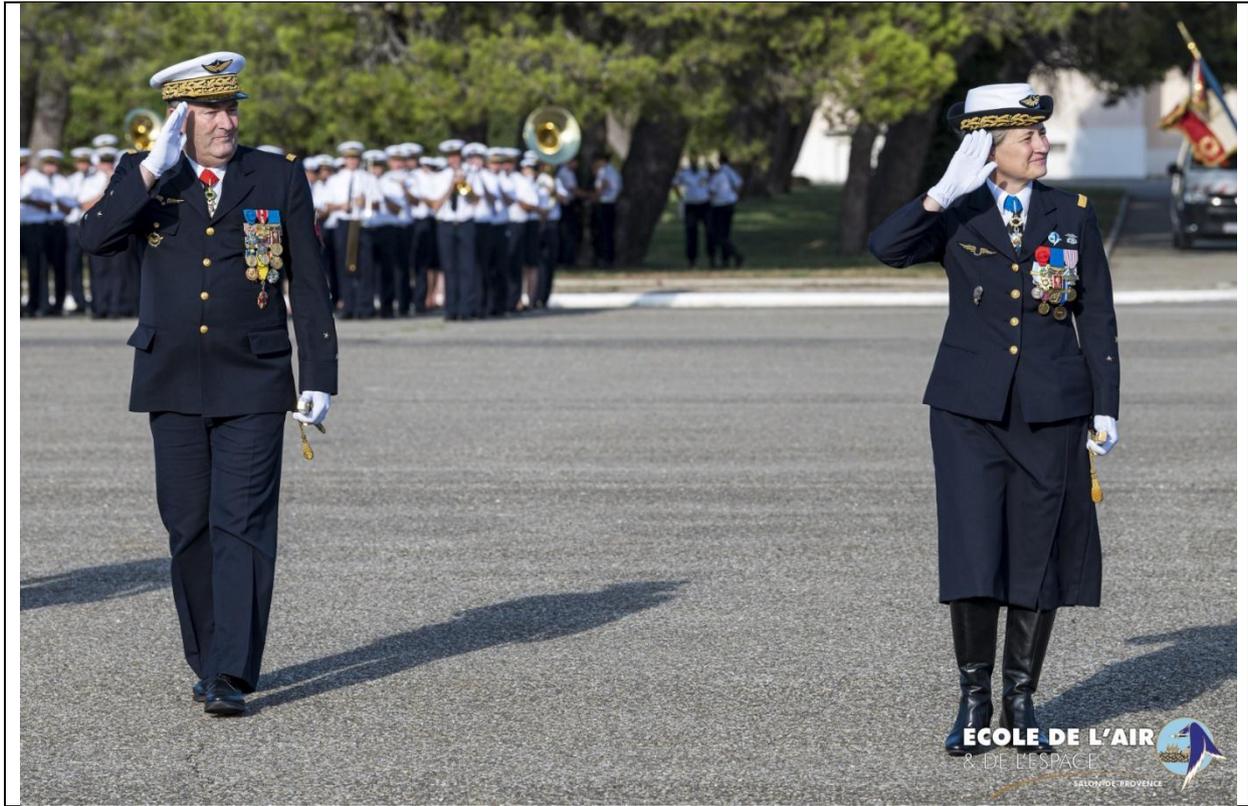
Madame la Directrice du Musée de l'air coupe le ruban tenu par le CEMAEE et Michel Caplet



Sources :

- texte de Michel Caplet
- images Armée de l'air

## PRISE DE COMMANDEMENT A SALON DE PROVENCE



Madame le général Dominique ARBIOL fait ses adieux avec le CEMAAE Stéphane MILLE

Le 25 août 2022, se déroulait la passation de commandement de la base aérienne de Salon de Provence, en présence du chef d'état-major de l'armée de l'air et de l'Espace (CEMAAE).



Vous reconnaitrez pour votre Chef....



### **Général de brigade aérienne Pierre Réal**

Né le 11/04/1972 à Paris 12<sup>ème</sup>  
Situation de famille : M3E  
Origine : Ecole de l'air – promotion 1992 (Ltt MAJOUREAU)  
Spécialité : PN CHASSE  
GBA depuis le 01/04/2022

**Affectation** : Commandant la Base aérienne 701 de Salon-de-Provence et Directeur général de l'Ecole de l'air et de l'Espace.

#### **Diplômes militaires** :

- Diplôme d'aptitude aux emplois d'officier supérieur 01/08/2001.
- Brevet d'études militaires supérieures 01.08/2008.

#### **Langues étrangères** :

- Profil linguistique standardisé anglais : 3333 le 08/07/2005.
- Profil linguistique standardisé autre langue (préciser) : Nil.

#### **Déroulement de carrière** :

- 1992 – 1995 : Ecole de l'air Salon de Provence – un semestre d'échange à l'US Air Force Academy (1993)
- 1995-1996 : Ecole de chasse Tours.
- 1996-1997 : Ecole de transition opérationnelle Cazaux.
- 1997-2004 : Officier pilote en escadron – Reims.
- 2004-2007 : Adjoint à l'officier de programme Rafale et officier programmes pods de reconnaissance et pods de désignation laser (2006-2007).
- 2007-2008 : 15<sup>ème</sup> promotion Collège interarmées de défense.
- 2008-2011 : Commandant en second puis commandant de l'escadron de reconnaissance 2/33 « Savoie » - Reims.
- 2011-2014 : Adjoint au chef de cabinet du chef d'état-major des armées.
- 2014-2016 : Commandant de la base aérienne et de la base de défense de Dijon.
- 2016-2018 : Chef du bureau stratégies « *non conventionnelles* » - Direction générale de relations internationales et de la stratégie.
- 2018-2019 : Auditeur 68<sup>ème</sup> session CHEM – 71<sup>ème</sup> session IHEDN (politique nationale)
- 2019-2022 : Adjoint auprès du Chef d'état-major particulier du Président de la République.

#### **Décorations** :

- Officier de la Légion d'Honneur – 04/11/2021.
- Officier de l'Ordre National du Mérite – 30/10/2018.
- Médaille de l'aéronautique – 01/01/2016.
- Croix de guerre TOE – 01/09/1999.

#### **Séjours opérationnels** :

- Opération Trident (Kosovo-Serbie) : 1999.
- Tchad : 1998, 2002, 2003, 2008.
- Arabie Saoudite : 1999, 2001.
- Afghanistan : 2009, 2011.
- 2500 heures de vol, 120 missions de guerre.

## - PRISE DE COMMANDEMENT A ISTRES

	<p>Le 25 août, le général Stéphane MILLE, CEMAAE, a remis le commandement de la base aérienne 125 d'Istres au colonel Anne-Laure MICHEL.</p> <p>Le nouveau commandant de base a remis le commandement de l'Escadron de Ravitaillement en vol (ERV) 4/31 « <i>Sologne</i> » au Lieutenant-colonel Paul POTEAU et de l'Escadron de transformation Phénix (ETP) 3/31 « <i>Landes</i> » au Lieutenant-colonel Cyril GRU.</p>
---	--

	<p><b>Devenir pilote de ligne</b> : une ambition de longue date :</p> <p>Durant ses années collège et lycée, Anne-Laure Michel veut devenir pilote de ligne, la seule voie ouverte aux femmes. Quand elle arrive au lycée, la première femme pilote de chasse, Caroline Aigle, fend les airs...</p> <p>Prépa scientifique au Prytanée militaire de la Flèche, elle passe ensuite le concours de l'Ecole de l'air. En 2001, commence la formation en vol, sur avion à hélice ;</p> <p>En 2002, elle apprend à piloter l'Alpha Jet et en 2003, obtient le brevet de pilote de chasse.</p> <p>Affectée à l'escadron « <i>Normandie-Niemen</i> » à Colmar, elle pilote le Mirage F1.</p>
--	--

- Durant cette période, elle effectue de nombreuses missions « OPEX » : Tchad, Afghanistan, Libye et Mali.
- Formée comme pilote opérationnel, devient chef de patrouille et en 2007 obtient son brevet de « Mission Commander » (Pouvoir partir en mission avec jusqu'à 100 avions de tous types et de tous pays).
- Commandant d'Escadrille à Colmar, Division combat en Etat-major,
- Commandant du Centre de Formation Aéronautique Militaire à Salon,
- Cabinet du Chef d'Etat-major de l'Armée de l'air et de l'Espace.
- Situation familiale : Mariée un enfant.



Avec le CEMAEE et Monsieur le Préfet



Le colonel Marty lui épingle l'insigne de la base



Départ en mission

### Décorations :

- Chevalier de la Légion d'Honneur,
- Officier de l'Ordre National du Mérite,
- Valeur Militaire,
- Médaille de l'Aéronautique.



## *Témoignage du Capitaine Marc PREMOSELLI (H)*

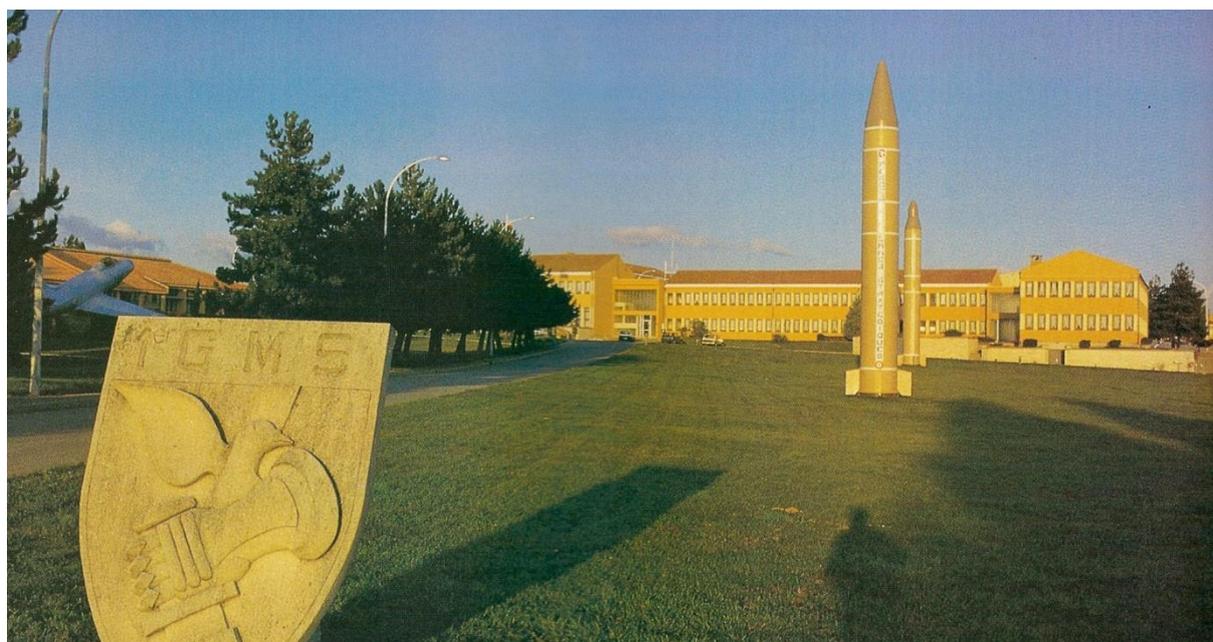


## *Le 3<sup>ème</sup> Escadron de Défense Sol-Air 03/950 « Lure »*

Le 01 novembre 1978, l'Escadron de **Missiles Sol-Air** 03/950 « Lure » s'implante sur la Base aérienne 200 d'APT Saint-Christol. Cette unité est la troisième à s'implanter sur une BA après l'EMSA 01/950 « Crau » sur la BA 125 d'Istres et l'EMSA 02/950 « Sancerre » sur la BA 702 d'Avord.

La Base aérienne 200 Apt-Saint-Christol est située sur le territoire de la commune de Saint-Christol près de la ville d'Apt dans le Vaucluse.

C'est sur cette base que stationne le 1<sup>er</sup> Groupement de Missiles Stratégiques auquel sont subordonnés les dix-huit silos des missiles stratégiques de la dissuasion nucléaire répartis sur les trois départements du plateau d'Albion (Alpes de Haute Provence, Drôme et Vaucluse).



Placés sous le commandement opérationnel du **Commandement Air des Forces de Défense Aérienne**, la mission des EMSA est la défense sol-air des Bases Aériennes contre des attaques à basse et très basse altitude.

Les Escadrons de Missiles Sol-Air (EMSA) vont mettre en œuvre le Système d'Arme Crotale qui est un système d'arme Sol-Air à courte portée. Développé par THOMSON CSF, il sera commandé par l'Armée de l'Air pour équiper 12 escadrons entre 1977 et 1985.

Un Escadron est constitué de deux sections Crotale. Chaque section est constituée d'une Unité d'Acquisition et de deux Unités de Tir. Chaque UT met en œuvre quatre missiles Matra R440.



### **Fonctions de l'Unité d'Acquisition**

- Détection, identification, évaluation de la menace (12 cibles simultanées) grâce à son radar Doppler
- Coordination tactique
- Désignation des objectifs aux Unités de Tir
- Prise de la décision de tir



### **Fonctions de l'Unité de Tir**

- Acquisition, accrochage et poursuite radar de l'objectif
- Mise en œuvre du missile
- Suivi et guidage du missile jusqu'à l'interception

### **Le missile R440 Crotale**

- Moteur-fusée mono étage à poudre
- Masse au lancement : 85 kg
- Longueur : 2.89 m – Diamètre du corps : 150 mm – Envergure : 540 mm
- Vitesse maximum : Mach 2.3 – Charge à fragmentation : 13.9 kg
- Portée pratique : entre 8 et 10 km en distance et 3000 m en altitude



En 1987, les EMSA deviennent des EDSA (Escadron de Défense Sol-Air) en intégrant les Sections de Défense Sol-Air équipées de Bitubes de 20 millimètres « Cerbère » qui étaient auparavant armées par les fusiliers commandos de l'air.



### Le Bitube de 20 mm « Cerbère »

- Le Bitube 76T2 est un groupe de pointage et de conduite de tir à visée manuelle et extrapolation automatique, armé d'obus de 20 mm
- Cadence de Tir : 750 coups/minute
- Nombre d'Obus : 540
- Sa portée efficace est de 1500 m

A l'issue de ma formation d'Elève Officier de Réserve sur la BA 105 d'Evreux, je suis affecté le 01 avril 1978 à l'EMSA 03/950 « Lure », pour devenir Officier de Tir.

Du 01/04/1979 au 30/11/1979, j'intègre au côté des militaires d'active la formation continue mise en place par les ingénieurs et techniciens de l'assistance technique « Thomson CSF » sur site.

Du 21/05/79 au 01/06/79 je rejoins le Centre de Formation de la Défense Sol-Air au sein de l'EMSA 02/950 « Sancerre » sur la BA 702 d'Avord pour suivre la formation Officier de Tir Crotale sanctionnée par le **Certificat d'Aptitude Crotale « Officier de Tir »**. **Je suis classé premier du stage.**

A l'issue de mon service national, je signe un contrat d'engagement spécial d'entraînement volontaire dans la réserve de l'armée de l'air qui me permettra de servir comme officier de réserve au sein de l'Escadron de **Défense Sol Air « LURE »** du 01/12/1979 au 30/09/1996.

Durant mon service national, je participe au premier défilé de l'Escadron le 14 juillet 1979 sur les Champs Elysées ainsi qu'à la première campagne de Tir de l'Escadron en Novembre 1979 au **Centre d'Essais des Landes à Biscarosse**.

Je participe également au Contrôle des Missiles « Crotale » sur la BA 266 de Lamanon (13113).

Au cours de ces nombreuses périodes, je participe de manière régulière aux missions opérationnelles de l'Escadron avec la fonction d'Officier de Tir et principalement aux **Campagnes de Défense Aérienne**.

DATEX (**D**éfense **A**érienne du **T**erritoire contre une force **E**xtrangère constituée des aéronefs de l'OTAN),

DASIX (**D**éfense **A**érienne contre les aéronefs de la **SIX**ème Flotte américaine),

HARMONIE (Défense Aérienne du 1° GMS contre les aéronefs de l'Armée de l'Air).

Le 22 février 1996, le président de la République annonce la **fermeture** et le démantèlement des installations du plateau d'Albion. Les derniers étages propulsifs quittent le **plateau d'Albion** en décembre 1997 ; la dernière tête nucléaire, en février 1998. Les travaux de démantèlement durent deux ans et se terminent en 1999.

**Le 13 juin 1997 l'EDSA 03/950 « LURE »** est dissout au cours d'une cérémonie émouvante qui, aujourd'hui encore, est présente dans nos mémoires.

Pour l'ensemble des personnels d'active, réservistes et retraités venus nombreux c'est une page de notre histoire qui s'en va par-delà le ciel azur et les champs de lavandes du plateau d'Albion.



*Le fanion de l'Escadron est remis au Colonel DELCOURT  
Commandant la BA 200 (1996-1998)*

*Par*

*Le Capitaine MARLE dernier commandant de l'EDSA 03950 « Lure »*

*L'Escadron est officiellement dissous*

## MARGOT DUHALDE SEULE FEMME PILOTE DES FORCES FRANÇAISES LIBRES



Seule femme pilote des Forces françaises libres pendant la Seconde Guerre Mondiale, Margot DUHALDE, s'est éteinte à Santiago du Chili à 97 ans.

La passion de l'aviation aura été le moteur de Margot DUHALDE, à une époque où il n'était guère facile pour une femme de devenir pilote. « Je disais 'avion' avant de dire 'maman', selon ma mère » et « aussi loin que je me souviens, j'ai toujours voulu voler », avait-elle confié dans un entretien.

Née le 12 décembre 1920 à Rio BUENO [Chili] au sein d'une famille paysanne aux origines basques, Margot DUHALDE a tout juste 16 ans quand elle parvient à convaincre ses parents de la laisser partir pour Santiago, où elle compte apprendre à piloter.

Seulement, elle ne reçoit pas l'accueil qu'elle imaginait à l'Aéro-club de Santiago. Mais sa rencontre avec César COPETTA, un Français expatrié qui fut le premier à avoir piloté un aéroplane au Chili, en 1910, sera déterminante.

À l'aube des années 1940, Margot DUHALDE compte une cinquantaine d'heures de vol à son actif. Alors que la guerre fait rage sur le Vieux Continent, elle décide de rejoindre le général de Gaulle. Au consulat de la France libre à Santiago, cachant un problème de vue (elle est astigmatique), elle s'engage en tant que pilote. Elle quitte donc le Chili pour Buenos Aires, où elle embarque à bord d'un bateau devant rallier Liverpool, en mai 1941.

En Angleterre, où elle doit composer avec les différences culturelles, Margot DUHALDE connaît une nouvelle déception : les Forces aériennes françaises libres (FAFL) refusent de l'admettre pour combattre. Après des semaines intensives de formation, au cours desquelles elle apprend à piloter des avions de combat, elle est donc affectée à l'Air Transport Auxiliary (ATA), une unité chargée de convoyer les avions neufs ou réparés pour le compte de la Royal Air Force.

« Notre mission était de dégager les usines, le plus vite possible, pour que les Allemands ne les bombardent pas. En une journée, nous pouvions piloter cinq sortes d'avions différents », expliquera-t-elle plus tard.

Pour ces missions de convoyage, les pilotes de l'ATA ne recevaient qu'une formation théorique sur les appareils devant leur être confiés... À eux de se débrouiller ensuite avec les indications des manuels techniques.

Au total, Margot DUHALDE aura pris les commandes de « plus de 1.500 appareils anglais ou américains et de tous types, chasseurs, bombardiers, avions de transport et d'instruction » et elle « demeure la seule pilote militaire française ayant opéré en tant que « Ferry Pilot » pendant la Seconde Guerre mondiale », souligne l'article « Femmes et pilotes militaires dans l'armée de l'Air », publié par la Revue historique des armées.

Ayant accumulé les heures de vol (mais aussi les accidents – au moins une dizaine), Margot DUHALDE retrouve le Chili après la guerre. Forte de son expérience, elle rejoint la compagnie aérienne LIPA-SUR, puis la force aérienne chilienne (FUERZA AEREA de Chile – FACH), au sein de laquelle elle obtiendra ses galons de colonel.

En 2006, Margot DUHALDE a été promue commandeur de la Légion d'Honneur par le président Chirac.

« Nous apprécions la grande contribution qu'elle a apporté à l'aviation chilienne et nous reconnaissons son courage pour réaliser son rêve de toute une vie, briser les stéréotypes et montrer la voie à d'autres femmes », a commenté le gouvernement chilien, à l'annonce de son décès.

La FUERZA AEREA de Chile a souligné « ses grandes qualités personnelles, qui la rendaient digne de l'estime de ceux qui l'entouraient et les membres de notre institution. »



Yvan ESCRIBUELA

Rappel d'un article paru dans le magazine  
FORCES AÉRIENNES / HISTOIRE MILITAIRE  
PAR LAURENT LAGNEAU · 6 FÉVRIER 2018

## C'ETAIT IL Y A 80 ANS L'OPÉRATION TORCH, TOURNANT DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

L'opération TORCH est le nom de code donné au débarquement des Alliés le 8 novembre 1942 dans les territoires français d'Afrique du Nord (Maroc et Algérie). Ce débarquement a été un premier revers stratégique majeur de l'Allemagne hitlérienne.

Il y a quatre-vingt ans, les troupes américaines et anglaises, parties de leurs bases de Gibraltar, débarquaient à Alger, à Oran et à Casablanca, dans une Afrique du Nord entièrement entre les mains des représentants du gouvernement de Vichy. Ce débarquement (opération TORCH) a permis d'envisager l'ouverture d'un premier « second front » souhaité par STALINE, au sud de la machine de guerre nazie. Il a contribué au succès de la contre-offensive victorieuse contre les troupes de Rommel en Égypte à partir de la fin de 1942. Il a préparé les débarquements en Sicile (juillet 1943) puis dans le sud de l'Italie et en Corse (septembre 1943). En ce sens, il a été, trois mois avant la capitulation allemande à Stalingrad, une « bissectrice de la guerre », c'est-à-dire un premier revers stratégique majeur de l'Allemagne hitlérienne.

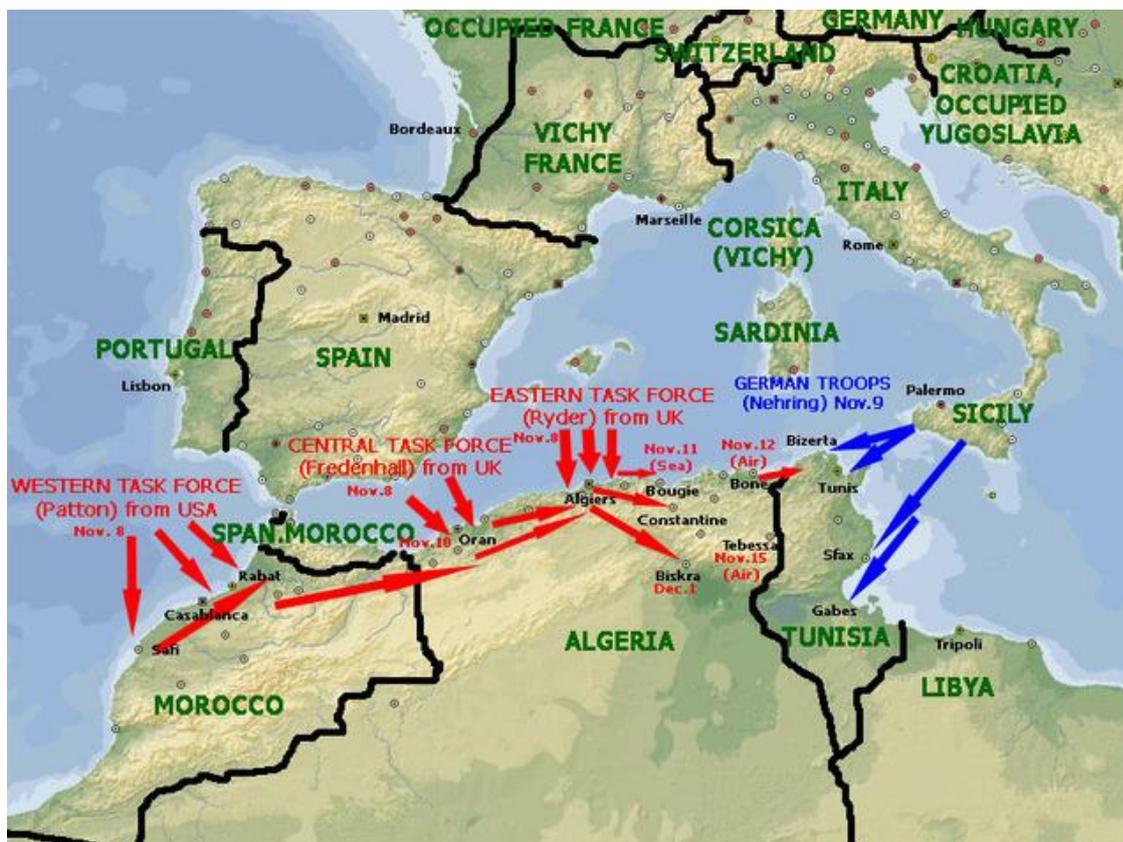
Ce débarquement s'est fait au travers de violents combats, à Oran et au Maroc, ayant entraîné des milliers de morts. Les Alliés s'y sont heurtés à une résistance opiniâtre des troupes vichystes, très nombreuses (plus de 100 000 hommes) et bien équipées en Afrique du Nord, et qui avaient reçu de Vichy l'ordre impératif de résister aux Alliés.

À Alger, au contraire, une opération audacieuse menée par de jeunes patriotes a permis la neutralisation, dans la nuit du 8 novembre 1942, de l'essentiel du dispositif militaire vichyste, le mettant ainsi hors d'état de résister en temps utile aux troupes alliées. Une poignée de 400 jeunes résistants algérois a ainsi tenu la ville sous son contrôle pendant l'essentiel de cette nuit. Quand le matin est arrivé, les troupes de Vichy ont pu difficilement reprendre le contrôle de la situation, mais les premiers contingents américains avaient déjà pris pied sur le port et la ville était, à la fin de la journée, sous contrôle allié, pratiquement sans effusion de sang.

Les plus hauts responsables vichystes, comme le général Juin (futur maréchal de France mais alors fidèle exécutant des ordres de Pétain) et l'amiral Darlan, présent par hasard à Alger, qui n'était pas moins que le deuxième personnage du régime de Pétain, se virent contraints de faire cesser à Alger toute résistance militaire (12 000 soldats) au débarquement allié et, quelques jours plus tard, de donner l'ordre de faire de même à Oran et Casablanca, au terme de combats aussi sanglants qu'inutiles.

Tandis que les autorités vichysoises locales s'empressaient de remettre la Tunisie aux mains des troupes allemandes (qui n'en furent chassées qu'en mai 1943, juste assez pour déporter un bon nombre de juifs tunisiens), l'essentiel de l'Afrique du Nord échappait ainsi au contrôle indirect du nazisme. Contrainte et forcée par le nouveau rapport des forces, l'Armée d'Afrique dut se rallier aux Alliés, non sans arrière-pensées pour certains.

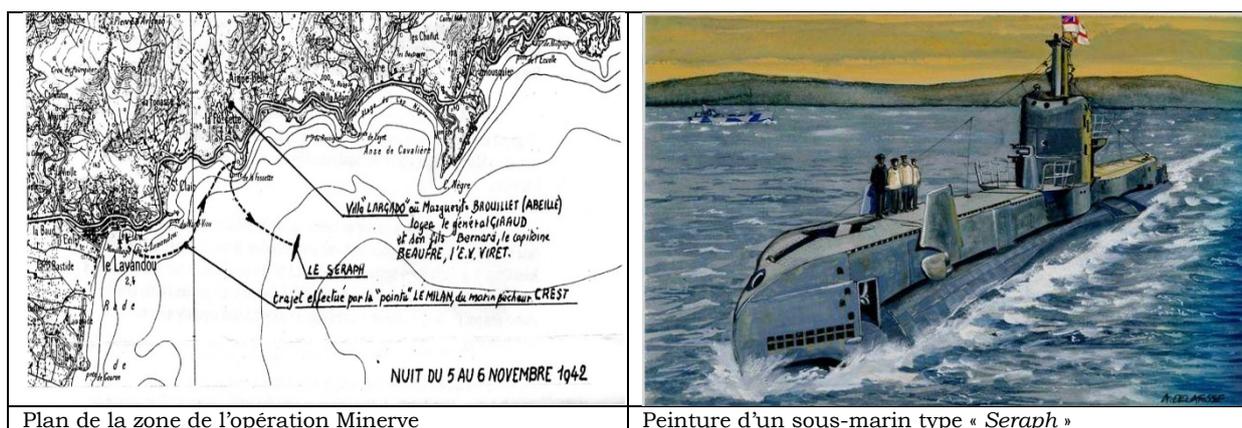
De Gaulle fut tenu à l'écart de ces premières terres « françaises » libérées. Il faudra attendre la fin de « l'ère Giraud » pour que ce « vichysme sans Vichy » prenne fin, à l'été 1943.



Sources : documents d'archives et journalistiques glanées sur internet

Yvan ESCRHUELA

## Opération MINERVE



Plan de la zone de l'opération Minerve

Peinture d'un sous-marin type « Seraph »

Il y a 80 ans, ce jour du 6 novembre 1942, évadé le 17 avril de la forteresse de Koenigstein, en Allemagne, le Général **Henri GIRAUD** quittait la plage de la Fossette au Lavandou à bord du Milan II, le bateau de pêche de Jules CREST, par une mer très mauvaise.

Récupéré par le sous-marin anglais Séraph, puis par un hydravion Catalina, il arrivait dans la matinée du 7 novembre à Gibraltar, et avait de longs entretiens avec le **Général EISENHOWER**. Le 9 novembre, il rejoignait Cherchell puis Blida, toujours accompagné par le capitaine Beaufre, et son fils, le sous-lieutenant Bernard Giraud, et l'Enseigne de Vaisseau VIREY.

L'O.R.A. et le réseau Alliance avaient organisé les évasions du Général. Alliance était dirigé par une femme au courage exemplaire, Marie-Madeleine FOURCADE, Jules CREST lui, avait été recruté en mars 1942 par Ulysse RICHARD, contrôleur principal des contributions directes du Lavandou.

Arrivé le 4 novembre au soir au Lavandou, le Général était hébergé à la villa Largado chez Marguerite BOUILLET. L'opération devait avoir lieu dans la nuit du 5 au 6 à 21 heures, Jules CREST et son ami ROSSI mettaient le Milan II à la mer et allaient se poster à la Fossette à l'abri du vent. Ils attendaient jusqu'à 4 heures 30 : la liaison n'ayant pas été établie avec le sous-marin par l'officier de liaison Pierre DALLAS, l'opération était reportée avec succès le lendemain soir.

Au matin du 6 novembre, la tempête de vent d'Est et la pluie font rage. Il faut comme l'écrivit Jules « *accomplir la mission coûte que coûte* ».

Le soir, le fils du général, Bernard Giraud, l'Enseigne de Vaisseau Viret, le capitaine Beaufre, M. Richard et Jules Crest mettent l'esquif à l'eau.

Défiant une nouvelle fois la surveillance des services secrets allemands, Jules Crest se rend de nouveau à la Fossette. Le général Giraud attend dans la villa Lagardo, le signal de départ.

« Cornac » parvient à établir le contact avec le « Seraph ». Tout le monde embarque sur Milan II. Jules se fait indiquer l'endroit où se trouve le sous-marin ; Direction Sud-Est, à 1 Mille 500. A bord c'est le silence.

Jules fait « attaquer » le sous-marin par « Cornac » au moyen de signaux lumineux, qui répond par deux fusées de faible hauteur. Bientôt, on aperçoit la masse noire du submersible au milieu des lames. Jules mène l'accostage avec précision. « *Dès que je suis à proximité, je m'accroche à la rambarde. Les vagues me passent au-dessus des genoux, il me fallait fixer une amarre du bateau. Deux matelots anglais me tiennent en respect avec la froideur d'un fusil mitrailleur dans les reins. Je leur parle, mais ils ne comprennent pas le français* ».

Dès que l'amarre est fixée, Jules redescend dans son bateau et aide au transbordement dans des conditions difficiles. Le Général monte à bord le dernier. Blessé à la jambe droite, il manque de tomber à l'eau, dans l'obscurité, la poigne du pêcheur le retient in extremis.

L'opération est couronnée de succès. Jules Crest qui a fait preuve d'un courage exceptionnel, regagne à la rame son port après avoir débarqué « *Cornac* » à La Fossette. Au petit matin, il effacera les traces noirâtres dues aux frottements contre la coque du « *Seraph* ».

Comme il aimait le dire « ni vu, ni connu », il savait que l'affaire ne devait pas être ébruitée au risque de mettre toute sa famille en péril.

Le 7 novembre, le Général Giraud sera hissé à bord d'un hydravion et atterrira à Gibraltar, en compagnie du Capitaine Beaufre, tous deux auront de longs entretiens avec Eisenhower avant de rejoindre Cherchell et Blida en Algérie.

Jusqu'au débarquement en Provence, le 15 août 1944, (*Opération Anvil-Dragoon*), Jules Crest poursuivra son service. L'hôtel de ses beaux-parents « Mon Désir », servait de point d'appui et de renseignement pour le 2<sup>ème</sup> Bureau.

A l'occasion de la Libération de la Provence, Jules Crest participera, aux côtés des Commandos, au nettoyage des Iles de Port-Cros et Porquerolles.

Plus tard, il guidera 150 hommes à la presqu'île de Giens où il connaît la disposition du champ de mines. Finalement, sa famille ne le reverra qu'au mois de Novembre, Missions accomplies.

Jules Crest est décoré en Décembre 1946 de la croix de guerre avec l'étoile de vermeil et cité pour sa contribution pendant 18 mois à la recherche du renseignement sur le littoral, pour son remarquable esprit de sacrifice et un courage toujours égal, et pour avoir contribué dans une large part à l'évasion d'un Officier Général assurant avec sa propre embarcation la bonne réussite de l'opération « *Minerve* »

En 1964, Jules Crest est élevé au grade de chevalier de la Légion d'Honneur par le général de Gaulle lors de sa venue à Toulon.

Quant au général Giraud, il succédera, en décembre 1942, à Darlan, comme Commandant civil et militaire de l'Afrique française.

Nota : le réseau « Alliance » paya d'un lourd tribut ses actes de résistance et en particulier pour son implication dans l'évasion du général Giraud. Le lieutenant Pierre Dallas dit « Cornac » et le Commandant Faye furent fusillés respectivement en 1944 et 1945, parmi les nombreux martyrs de la guerre secrète, exécutés sommairement ou morts en déportation.

Ne pas oublier ces modestes mais indispensables acteurs, enfants du pays, volontaires au péril de leur vie et de celle de leur entourage pour des actions marquant leur volonté de résistance envers un ennemi impitoyable afin de retrouver une France libre : voilà la volonté exprimée par Monsieur Gil BERNARDI, maire du Lavandou et le conseil municipal en inaugurant le 9 novembre 1997, cette nouvelle stèle, en présence des familles des intéressés, des autorités civiles et militaires et d'une délégation de l'Amicale des Anciens des Services Spéciaux de la Défense Nationale (AASSDN).

Cette année, devrait voir aboutir la mise en place d'une plaque nominatif « *Chemin de la liberté et du Général Giraud* » à la Fossette.

*Chaque année, nous nous retrouvons au Lavandou avec la famille du Général pour commémorer cette page d'histoire.*

Jean Fontanaud

**Sources** : Archives Amicale des Anciens  
Des Services Spéciaux de la Défense Nationale.  
(AASSDN)

## BLenheim SUR KOUFRA EN 1941

### Objectif KOUFRA.

Telle est la situation début 1941, alors que le colonel Leclerc souhaite en découdre au plus vite avec les forces de l'Axe. Suite aux directives du général de Gaulle, il nourrit l'ambitieux projet de fondre sur les arrières des Italiens en Libye. Cependant, ses maigres moyens l'obligent à limiter son objectif à un raid sur Koufra, oasis perdue au milieu du désert, dont l'aérodrome sert d'escale aux avions italiens qui ravitaillent l'Abyssinie.

Leclerc, très impressionné par les compagnies sahariennes italiennes, souhaite calquer l'organisation de sa petite troupe sur leur modèle. Les « *Sahariana* » intègrent notamment un certain nombre d'avions pour la reconnaissance et les liaisons (*Caproni Ca 309 Ghibli*) et pour la défense (*Fiat CR 42*)



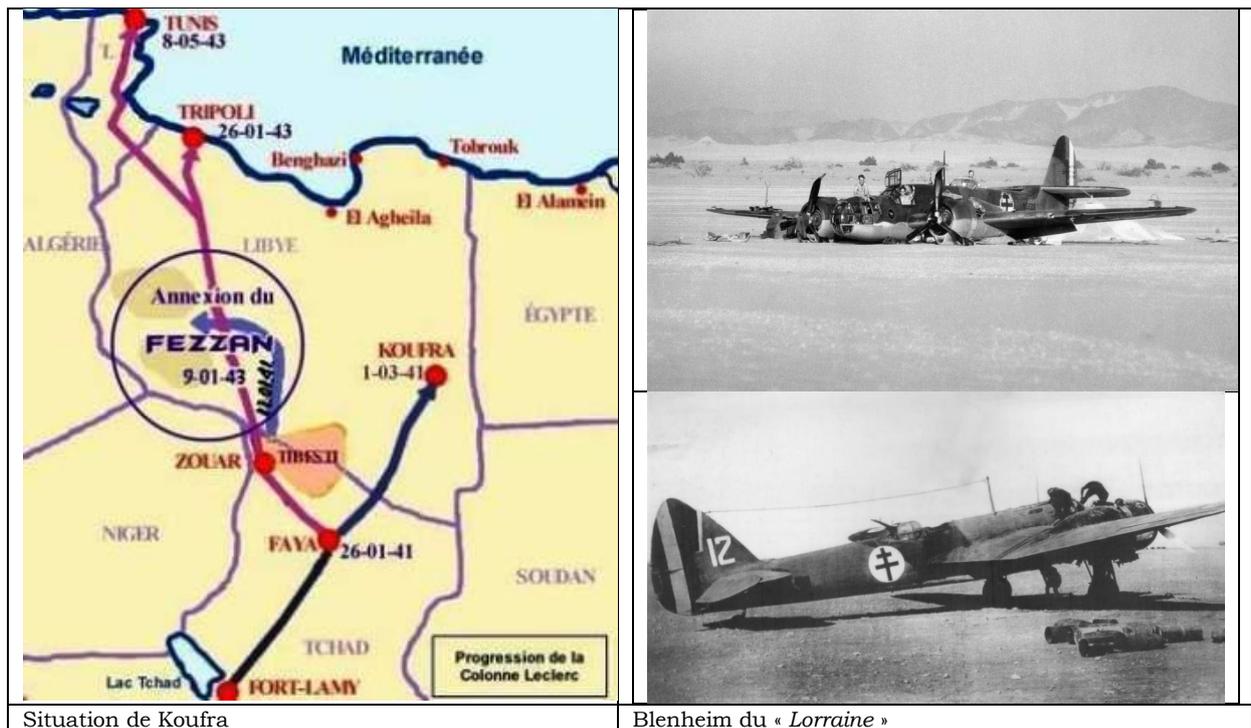
Caproni Ca 309 Ghibli



Le Fiat CR 42

Toutefois, Leclerc a des idées bien précises sur l'emploi de l'aviation qui ne sont pas toujours compatibles avec les moyens et les conditions que les aviateurs trouvent au Tchad. Très rapidement, leurs relations se détériorent. Le bouillant colonel qui a horreur qu'on lui résiste, ceci valant autant pour les hommes que pour la mécanique et la météo, ne prête aucune attention aux récriminations des aviateurs.

Quand le capitaine Lager tente de lui expliquer que non seulement son unité n'a pas les moyens de bombardier Koufra, mais que le simple fait de trouver l'oasis relèverait du miracle. Leclerc le fustige d'un cinglant : « *si l'aviation ne peut pas faire son travail, je m'en passerais !* » Les deux protagonistes ont des excuses. Leclerc, alors capitaine, attend toujours l'appui aérien qui lui avait été promis un jour de mai 1940. Quant aux aviateurs, ils ne disposent d'aucune carte fiable, leurs réserves en carburant, munitions et bombes sont insuffisantes, peu d'entre eux possèdent l'expérience suffisante pour naviguer en zone désertique sans radio, sans balise et pratiquement sans repères, sur une distance de 700 km dans des conditions aérologiques extrêmes.



Situation de Koufra

Blenheim du « Lorraine »

Pour les aviateurs, Koufra c'est l'inconnu. *« L'isolement de Koufra est extraordinaire ; c'est une situation qui n'a pas sa pareille dans tout le Sahara. Koufra est à peu près exactement au cœur mathématique du désert libyque. Ainsi, le « ça » de de Gaulle devant Leclerc à Douala était un des objectifs les plus isolés et inconnus du monde...le reste des cartes est du papier jaunâtre avec de grandes inscriptions : région sans eau et sans végétation. De Fort-Lamy à Koufra, c'est le désert absolu »*

### **Bombes sur Koufra.**

Le 28 décembre 1940, deux Blenheim de la 1<sup>ère</sup> escadrille quittent Fort-Lamy pour le fort avancé d'Ounianga-Kébir. A bord de l'un deux a pris place le colonel Leclerc qui va ainsi faire connaissance avec sa future base de départ. Le 31 décembre, les deux appareils partent pour deux longues missions de reconnaissance. Le premier, piloté par le capitaine Lager, survole Koufra, à 650 km au nord. Le second ((N3624), parti pour le poste italien d'El Aouenat, à 500 km au nord-est, ne rentre pas. Les recherches ne donneront rien et, un mois plus tard, les Français apprendront que le sous-lieutenant Jacques de Stadiou, le lieutenant Robert Meurant et le sergent Jean Privé ont été faits prisonniers par les italiens, à la suite d'un atterrissage forcé consécutif à une panne. Ils apprendront beaucoup plus tard que l'équipage a été recueilli dans un grand état d'épuisement, dix jours après son accident. Envoyés à Benghazi, où ils sont condamnés à mort puis graciés, les trois aviateurs échouent dans un camp de prisonniers en Italie. Ils parviendront à s'en évader et Stadiou regagnera même le groupe *Lorraine*.

Le mois de janvier 1941 est consacré à la constitution des stocks de carburant, de bombes et de munitions. Compte tenu de la faiblesse des moyens de transport, le capitaine Lager estime qu'il ne pourra pas être en mesure d'assurer plus de vingt missions de bombardement.

Le dernier jour du mois voit les neuf Blenheim des deux escadrilles enfin réunies sur la base d'Ounianga-Kébir. Ils sont rejoints par deux Lysander et deux Potez 29 du détachement du Tchad, mis à la disposition du GRB1 (Groupe de Reconnaissance et de Bombardement), pour les évacuations sanitaires, ainsi que par un Bristol Bombay détaché par le Squadron N° 216 pour le ravitaillement des troupes.

Le 2 février, huit Blenheim lourdement chargés décollent péniblement d'Ounianga pour la première mission de guerre du GRB1. Un appareil, victime d'ennuis mécaniques, doit rebrousser chemin et seulement trois trouvent et bombardent Koufra, sans grande réussite.

Se sachant découvert par les Italiens, à court d'eau et d'essence, Leclerc demande l'aide de l'aviation pour le ravitailler, mais il demande aussi un nouveau bombardement du terrain de Koufra. Effectuée le 5 février, cette deuxième mission va tourner au cauchemar.

Vers 10 heures du matin, deux appareils de chaque escadrille décollent. Bien vite, l'adjudant-chef Grasset, dont les moteurs chauffent, se fait distancer, il finit par renoncer et rentrer à Ounianga à 14 heures.

Le lieutenant de Saint-Péreuse, également en ennuis avec ses moteurs, se pose dans la nature, à environ 50 km au nord de Tekro, à l'ouest de la piste qui conduit au puits de Sarra, où se trouve alors la colonne Leclerc. Il ne sera retrouvé que trois jours plus tard par un Lysander.

Le Blenheim T1867 annonce par radio qu'il a bombardé l'objectif, mais vers 16 heures parvient un message plus alarmant : « *nous sommes perdus !* » Ce message est répété de plus en plus faiblement, puis c'est le silence. Malgré les recherches entreprises, l'appareil ne sera jamais retrouvé. Son équipage non plus.

En fait, le sort du sous-lieutenant Gérard Claron, du sergent-chef Fernand Devin et du sergent Georges le Calvez ne sera élucidé qu'en...mars 1959, lorsqu'une patrouille de goumiers découvrira l'épave et les squelettes des trois malheureux aviateurs.

Un seul avion sur les quatre est rentré, car le sous-lieutenant Jean Hirlemann a dû se poser près du poste de Gouro, à 120 km au nord-est de d'Ounianga.

La mission commandée pour le lendemain doit être annulée en raison d'une tempête de sable. Elle est remise au 10 février. A 10h25, les six Blenheim restants décollent sous les ordres du commandant Astier de Villatte pour bombarder le fort d'El Tag. Cinq avions exécutent le bombardement, mais aucun coup au but n'est noté. L'avion du lieutenant Roques reçoit quelques balles venues du sol.

Les stocks de munitions et de carburant étant épuisés et l'état des Blenheim justifiant une révision générale, le GRB1 reçoit l'ordre de regagner Fort-Lamy le 12 février. En fait, trois seulement y parviennent. Les trois autres rallieront au rythme de l'acheminement des rechanges ; le dernier mettra plus d'un mois.

**Koufra capitulera le 1<sup>er</sup> mars 1941.**



Les Mécaniciens du *Lorraine* à la réparation

Le groupe « *Lorraine* »



Mise en place des bombes sur un « Blenheim »

*Jean Fontanaud*

**Sources :** Aéro-Journal HS n° 6

## 80ème ANNIVERSAIRE DE LA CREATION DU REGIMENT DE CHASSE « NORMANDIE-NIEMEN »



2022 est l'année du 80<sup>ème</sup> anniversaire de la création du « régiment de chasse » « *Normandie-Niemen* », unité de combat parmi les plus décorées de France, symbole de la fraternité franco-soviétique, symbole de la France libre. Il a été créé à l'initiative du général de Gaulle, du général Martial Valin, du général Ernest Petit, du lieutenant-colonel Charles Luguët et du capitaine Albert Mirlesse. Ce « régiment était » composé de volontaires français ayant répondu à l'appel du général de Gaulle.

Ils étaient issus de tous les milieux sociaux (nobles, ouvriers, étudiants) et venaient des quatre coins de la France. Ils avaient tous une volonté commune : se battre pour la France ! Ils ont fait rayonner la France pendant la seconde guerre mondiale. C'est notre devoir de leur rendre hommage et de faire rayonner leur mémoire auprès des générations futures.

Le général de Gaulle considérait comme important que les militaires français servent sur tous les fronts de la guerre. Il décide donc d'engager des forces sur le front de l'Est, en URSS, où d'après lui se jouait le destin du monde. Après un intermède diplomatique, le Groupe de Chasse N°3 (GC3) est créé le 1<sup>er</sup> septembre 1942 par décret du général de Gaulle sur la base aérienne Rayak au Liban.

Il fallait trouver un nom au Groupe. Selon la tradition, chaque unité des Forces Aériennes françaises libres (FAFL) doit porter le nom d'une province française. Le premier commandant du Groupe, Joseph Pouliquen, suggère le nom de sa province natale, la Bretagne, mais ce nom est déjà attribué à un autre Groupe. A l'unanimité, il est alors décidé de donner le nom de « *Normandie* », la province voisine. Les 2 léopards d'or sur fond de gueules, signes héraldiques de la noblesse et du courage décorent le blason du GC3. L'emblème du « *Normandie* » est solennellement remis aux pilotes le 24 octobre 1942 lors de la cérémonie officielle de la création du Groupe de chasse « Normandie » en présence du colonel Edouard Corniglion-Molinier, commandant des FAFL au Moyen-Orient.

Le premier Groupe « Normandie » est parti à bord de 3 avions le 28 novembre 1942 de Téhéran via Bakou. Il atterrit les 29 et 30 novembre 1942 à Ivanovo (ville située à 250km au nord-est de Moscou) sous le commandement de Joseph Pouliquen (1897-1988) et de Jean Tulasne (1912-1943). Il est composé de 14 pilotes et du personnel technique (interprètes, médecin, techniciens, etc ...) Entre 1942 et 1945, les FAFL ont envoyé 96 pilotes.



On reconnaît le 4<sup>ème</sup> à gauche le futur général Risso



Les pilotes du groupe

Après leur arrivée à Ivanovo, le Groupe « Normandie » suit un entraînement. Leur participation aux combats débute en avril 1943.

Après avoir testé différents types d'appareils- dont certains anglais ou américains – proposés par les autorités soviétiques, le commandant d'unité Jean Tulasne choisit le Yak soviétique.



5240 missions réalisées avec le Yak 3



Un Rafale et un Yak pour le 70<sup>ème</sup> anniversaire

En écartant toutes considérations diplomatiques, Jean Tulasne n'a fait que suivre les recommandations du général de Gaulle : choisir le meilleur sans se soucier de la nationalité de son constructeur. Le Yak, ce petit chasseur conçu par l'ingénieur soviétique Alexandre Yakovlev se montre l'avion le plus approprié aux missions et au théâtre d'opérations qui attendent le « Normandie ».

En août 1943, suite à une décision commune du commandement français et soviétique, l'ensemble du personnel technique français est remplacé par du personnel soviétique. Des pilotes français et des mécaniciens russes sont alors réunis dans une même unité. C'est une première dans l'Histoire.

**Nota** :Risso Joseph : Colonel Cdt BA 901 Drachenbronn en 63-64.

Directeur colonel adjoint Sécurité Militaire en 67.

G.B.A.membre du secteu 540



Les pilotes français avec leurs mécaniciens soviétiques

*« Les mécanos font preuve d'une véritable vénération pour leurs pilotes. C'est leur pilote et il ne faut pas y toucher, ça leur arrive de veiller sur notre sommeil, les armes à la main. Ils partagent notre joie après chaque victoire et l'on en a vu plus d'un pleurer la disparition de son pilote. Tout seul, dans l'alvéole tristement vide après une mission sans retour »* décrit dans son ouvrage Roland de Poype.

En juin 1944, à l'occasion de la libération de la Lituanie, une bataille brutale et sanglante s'était déroulée pour la prise du fleuve Niemen. Afin de récompenser l'unité pour sa contribution importante à la couverture aérienne lors du franchissement du fleuve par les forces soviétiques, Joseph Staline autorise l'ajout du nom « *Niemen* » à celui de « *Normandie* ». Le Groupe de chasse (appelé régiment chez les soviétiques) devient alors Régiment « *Normandie-Niemen* ».

Entre 1943 et 1945, le régiment « *Normandie-Niemen* » participe à plusieurs grandes campagnes aériennes : OREL – SMOLENSH – ORSHA-NIEMEN – INSTERBOURG – KOENISBERG – PILLAU.

Le 15 juin 1945, le régiment quitte l'Union soviétique avec ses Yak-3 offerts par les autorités russes en signe de reconnaissance et d'amitié entre la France et l'URSS. Le 20 juin 1945, le régiment est accueilli au Bourget en héros.

#### **Décorations du régiment :**

Légion d'Honneur, Ordre de la libération, Médaille militaire, Croix de guerre 1939-1945 avec 6 palmes.

#### Ordres soviétiques :

Ordre de Lénine, Etoile d'Or de Héros de l'Union soviétique, Ordre du Drapeau rouge, Ordre d'Alexandre Nevski, Ordre de la Guerre patriotique, Ordre de l'Etoile rouge, Médaille de la Victoire, Médaille pour la prise de Königsberg.



## **Secteur 550 VAR**