



La Gazette du 410

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



Edition de mai 2022

Sommaire

- [P 1- Le mot du président](#)
- [P 2- In memoriam](#)
- [P 3- Nouveaux adhérents](#)
- [P 6-Actualités du secteur](#)
- [P 8- Agendas](#)
- [P 7- Infos AAE](#)
- [P12- devoir de mémoire](#)
- [P23- Rétrospective](#)
- [P26- La page loisirs](#)

Le mot du président

Nouveau départ

Lors du Comité national de mars dernier, le président de l'ANORAA nous exhortait à reprendre nos activités au plus vite, condition indispensable pour renouer avec tous nos adhérents, présents et futurs. Message reçu « 5 sur 5 » par votre secteur qui ne s'était d'ailleurs jamais mis totalement « en drapeau » pendant la parenthèse COVID.

Faisant sienne la maxime « *On ne subit pas l'avenir, on le fait* » (1), le 410 a enchaîné les activités et les projets au cours des derniers mois. Côté activités, vous découvrirez au fil de ce numéro nos interventions auprès des jeunes que ce soit dans le cadre du BIA, des conférences sur la Défense Nationale en collège ou même des EAJ. Vous revivrez aussi notre visite du 24 mars au Mont Valérien, ainsi que celle de la B.A 113 de St Dizier le 26 avril. Par ailleurs, nos projets se multiplient. Le 410 sera comme tous les ans à la manœuvre pour armer le stand ANORAA lors du meeting de la Ferté-Alais les 4 & 5 juin, mais aussi - et c'est une nouveauté - lors du meeting de Melun les 10 & 11 septembre. Votre secteur organisera le 3 novembre prochain une conférence sur « *la Dissuasion Nucléaire française d'hier à aujourd'hui* » dans le cadre du Sénat et sur le modèle du succès de la conférence « *Esterel* » de novembre 2021. Cette intervention sera animée par le Général Michel Nicolas avec la participation attendue de l'actuel commandant des FAS (Forces Aériennes Stratégiques). Enfin, et ce n'est pas le moindre événement, le secteur 410 vient d'entériner un projet de jumelage avec le secteur 380 « Pays de Loire ». Le protocole sera signé lors du prochain meeting de la Ferté-Alais. Je souhaite vivement que ce rapprochement entre nos deux secteurs suscite un intérêt et une participation renouvelés par rapport à la faible implication que connaît aujourd'hui le jumelage 410-RK Birkenfeld avec nos camarades allemands. Enfin et ce n'est pas le plus anodin des projets, notre recrutement de nouveaux membres doit s'accélérer. C'est l'affaire de chacun à travers ses propres réseaux, mais il est également lié à la mise en place par l'ANORAA nationale de nouveaux outils de communication. Deux commissions dédiées « communication » et « recrutement » ont été récemment créés. Je participe à chacune. Lourde tâche que je m'efforcerais de faire aboutir le plus rapidement possible.

Ainsi, à l'image de notre Armée de l'Air et de l'Espace, qui pratique actuellement le grand écart entre Barkhane, le Levant, la mission d'assistance aux Pays Baltes, les missions de sûreté aérienne en métropole, les missions de défense sur le flanc Est de l'OTAN, la permanence de dissuasion nucléaire et l'entraînement opérationnel - nécessitant une bonne dose de réactivité et d'aguerissement - notre secteur 410 est prêt à relever tous les défis de 2022, avec votre concours et votre participation active.

LTT (H) Patrick BUGEON, président du secteur ANORAA 410

(1) Georges Bernanos

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

IN MEMORIAM

Le Lieutenant Alain Deloitte

Par le LTT (H) Patrick BUGEON



Notre camarade le lieutenant Alain Deloitte nous a quittés le 29 décembre 2021 à l'âge de 87 ans. Alain est né à Lille en 1934. Après la guerre, il sera élève au lycée Faidherbe de la ville, puis mènera des études d'ingénieur en électricité et mécanique à l'école Breguet de Paris, études qui le mèneront par la suite à des postes à responsabilités au sein de la société d'éclairage automobile SEV Marchal devenu plus tard Valeo.

Parallèlement, il suivra les cours de l'Ecole des Officiers de Réserve et terminera 2^{ème} de sa promotion pour la région Nord. Incorporé dans l'Armée de l'Air pour un service actif de 28 mois, il sortira Sous-Lieutenant de la base école 720 de Caen. Quelques années plus tard, il rejoint l'ANORAA et sera secrétaire du secteur 410 pendant 13 ans. Esprit curieux et passionné, Alain Deloitte s'intéressera très tôt à l'aviation, puis aux bateaux et à la navigation, enfin à l'automobile, autre passion née de son grand père coureur automobile sur Bugatti. Mais il gardera par-dessus tout une passion et un indéfectible attachement à l'aviation, à l'Armée de l'Air et à l'ANORAA, comme en témoignent son engagement comme secrétaire et les amitiés qu'il a noué par ailleurs au GLAM et à la Postale de Nuit.

Nous garderons d'Alain le souvenir le souvenir d'un camarade d'une grande bonté, toujours positif, qui maniait à merveille l'humour et l'autodérision. Celui aussi d'un homme exigeant avec lui-même qui avait pris pour devise : « *Ne jamais remettre à demain ce que l'on peut faire le jour même ...* »

Adieu Alain, ton souvenir restera longtemps vivant au sein de notre secteur

ILS NOUS ONT REJOINTS EN 2022

Par le LTT (H) Patrick BUGEON

Le dynamisme d'une association se mesure à travers son nombre d'adhérents, mais aussi au regard des nouveaux membres qui nous rejoignent, preuve de l'intérêt que ces derniers portent à nos activités et à l'esprit de camaraderie qui prévaut au sein du groupe.

Après le **Capitaine Eric Touchet** - ancien pilote de chasse, puis pilote d'aviation d'affaires - qui nous a rejoint en 2021, nous avons eu le plaisir d'accueillir 3 « nouveaux » au sein du secteur 410 en ce début d'année 2022. Tous ont une longue expérience de l'aéronautique militaire ou civile ou encore dans la police nationale. Nous leur souhaitons la bienvenue.

Le Colonel Jean Cazenave, ancien commandant de l'escadron Esterel,

Philippe Poncelin a terminé une longue carrière à Air France comme Commandant de bord sur A 380. Il est instructeur au GAMA sur l'aérodrome d'Etampes

Philippe Musseau Commandant de Police Nationale en retraite. Il a occupé différents postes au sein de la Police de l'Air et des Frontières (PAF), notamment celui de directeur départemental de la PAF pour l'Essonne. Il est conseiller municipal et « correspondant défense » de sa commune.

ACTUALITES DU SECTEUR 410

Jeudi 24 mars 2022

Par le COL (H) Jean NERON

Pour faire suite à cette manifestation contre le vandalisme du site (voir infra), où le secteur 410 était représenté, ce dernier a organisé une visite guidée et détaillée du Mont Valérien et du cimetière américain de Suresnes le jeudi 24 mars 2022, au profit des membres de l'ANORAA, de l'ANSORAA et de l'AETA.



Ce fut une journée mémorable pour la douzaine de participants de nos trois associations. La qualité des intervenantes, leurs connaissances de l'histoire et leur intime conviction envers la mémoire des résistants et des soldats américains victimes de ce conflit ont particulièrement retenu l'attention des visiteurs.

S'agissant du cimetière américain, la commune de Suresnes a concédé gratuitement à perpétuité le terrain, permettant ainsi la sépulture de 1541 soldats décédés au cours du premier conflit mondial et de 24 soldats, marins et aviateurs inconnus victimes du second conflit mondial. A noter que l'évolution des techniques et en particulier les tests ADN permettent aujourd'hui des recherches des familles de ces derniers. En outre, un « mur des disparus » perpétue la mémoire de 974 disparus en mer ou sur les champs de bataille durant la Première Guerre

Un grand honneur nous a été fait puisque c'est au son de la Marseillaise et de l'hymne national américain « La Bannière étoilée » que nos adhérents ont effectué le baisser, le pliage et le porter des couleurs américaines (Stars and Stripes) composé de treize bandes horizontales rouges et blanches d'égale largeur disposées alternativement (7 rouges et 6 blanches), et d'une partie supérieure (côté mât) de couleur bleue parsemée de cinquante petites étoiles blanches à cinq pointes arrangées selon neuf rangées horizontales, représentant les cinquante états américains .



Assemblée annuelle du secteur 410

Par le LTT (H) Patrick BUGEON

Le 29 janvier 2022 s'est tenue l'Assemblée Annuelle du secteur 410, en présence du LCL Bruno Philippe président de la région 400 Idf, du LCL Etienne Choain président du secteur de Paris et de l'ADC Claude Lerenard président de l'ANSORAA Essonne qui nous avaient fait l'amitié de leur présence. Françoise Ferronnière, vice-présidente nationale nous a rejoint en seconde partie de réunion. Cette assemblée était aussi l'occasion d'accueillir deux nouveaux membres du secteur MM. Poncelin et Musseau. Afin de marquer l'évènement, le président du 410 avait tenu à rompre avec le cadre habituel de l'ex B.A 217 en choisissant le Musée Safran de Melun-Villaroche.

Après la visite du musée de l'Aviation de Melun (AMPAA) le matin sur l'aérodrome et un buffet déjeunatoire pris dans l'amphi Safran, notre Assemblée Annuelle a débuté à 13h30 pour se terminer à 15h50. Le bureau actuel a été reconduit. Une visite guidée du Musée Safran clôturait cette journée placée sous le signe de la convivialité dans une belle ambiance aéronautique



Le 410 en visite sur la B.A 113 de St Dizier

Par le LTT (H) Patrick BUGEON

Le 26 avril 2022 nous avons rendez-vous avec la B.A 113 de St Dizier. L'évènement était attendu car reporté à deux reprises pour différentes raisons liées à la base et au COVID. Le groupe de 20 participants - format imposé par la B.A 113 - était au complet réunissant pour partie des membres du 410 et pour partie des adhérents d'autres secteurs principalement du 430. Le Général Nicolas, 3200 heures de vol sur Mirage IV et ancien commandant de l'EB 2/94 sur cette base de 1977 à 1981 (escadron de bombardement composé de 5 Mirage IV), nous avait fait le plaisir de se joindre à nous.

Une organisation minutée, bien orchestrée par le Colonel Néron a permis à tous d'être au rendez-vous à 13h30 précises devant le poste de police de la base, après un déjeuner confortable dans un restaurant proche. La visite de cette base « tout Rafale » a permis, après un briefing d'accueil du Lcl de France ORA de la base, de découvrir successivement l'escadron de transformation Rafale 3/4 Aquitaine doté de Rafale B et C (biplace et monoplace), présenté par le commandant d'unité, les simulateurs de vol Rafale, l'escadron de chasse 2/4 La Fayette et l'escadron de soutien technique aéronautique (ESTA) 15/4 Haute Marne où nous avons pu voir de près l'intérieur du cockpit d'un Rafale B en maintenance. Au passage, nous avons retenu quelques éléments techniques notables comme la masse maxi au décollage d'un Rafale : 24 tonnes, la capacité d'emport carburant : 8 tonnes (avec les bidons), le temps nécessaire pour un ravitaillement en vol : 1 minute/tonne....Après la traditionnelle photo souvenir, la visite - sans doute un peu rapide - a pris fin à 17h00.

Une belle journée réussie qui donne envie de poursuivre ce tour de nos bases aériennes initié en 2016 par le 410 avec la visite de la base de Cazaux (B.A 120).



Actions auprès de la jeunesse

Par le LTT (H) Patrick BUGEON

BIA

Comme l'an passé, LCL Jean-Louis Lamire et le LTT Patrick Bugeon sont intervenus dans 4 établissements : lycée d'Arpajon, lycée de Ste Geneviève des Bois, lycée de Savigny s/Orge, collège de Crosnes. Le LCL Jean-Louis Lamire intervenant également au lycée de Rambouillet. Au total, ce sont 200 heures de cours qui auront été dispensées entre octobre 2021 et mai 2022 dans ces cinq établissements.

Dans trois établissements des visites de sites aéronautiques ont par ailleurs été organisées par le LTT-Bugeon, comme le prévoit le protocole de formation. C'est ainsi que les élèves d'Arpajon et de Savigny s/Orge ont visité le musée Safran de Melun-Villaroche, tandis que ceux de Ste Geneviève des Bois et d'Arpajon auront passé une demi-journée au sein de l'aéro-club du Gama à Etampes. De plus, des vols de découverte financés par les établissements dans le cadre d'un « projet d'établissement » auront permis aux élèves d'Arpajon et de Ste Geneviève des Bois de découvrir la 3^{ème} dimension.

Les épreuves écrites du BIA se dérouleront cette année le mercredi 1^{er} juin. Souhaitons bonne chance à tous les candidats.

EAJ (Escadrilles Air Jeunesse)

Rappelons que ces escadrilles, conçues sur le modèle des Cadets de la Royal Air Force, s'adressent à des collégiens et lycéens/étudiants de 12 à 25 ans passionnés par l'aéronautique, en leur permettant de s'initier dès le plus jeune âge à l'aviation et au spatial, tout en partageant les valeurs de l'Armée de l'Air et de l'Espace. Dans un proche avenir, toutes les bases aériennes de métropole et des DOM TOM devraient se doter d'une EAJ.

La participation du secteur 410 à la création de l'EAJ de Villacoublay (B.A 107) à partir de 2023 est un de nos projets. C'est pourquoi, le Ltt Bugeon a collaboré depuis plusieurs mois à la mise en place de l'EAJ de l'Ecole Militaire aux côtés du Lcl Choain référent EAJ pour la F.A 117, afin de se familiariser avec la mise en place d'une telle structure.

A VOS AGENDAS

Par le LTT (H) Patrick BUGEON

Le secteur 410, fidèle à sa vocation, entend relancer la dynamique de l'activité après deux années de quasi-stagnation. L'objectif d'une activité par mois est notre fil rouge. Par ailleurs, nous nous appliquerons à mutualiser nos projets avec d'autres associations d'anciens de l'AAE voire d'autres secteurs de l'ANORAA. Merci de **noter dès maintenant ce programme** sur vos agendas. Il serait navrant qu'une participation homéopathique nous contraigne à annuler tel ou tel projet.

Voici le calendrier tel qu'il est défini à ce jour. D'autres activités non encore définitivement finalisées peuvent venir l'enrichir au fil des semaines à venir.

- 29 janvier : assemblée annuelle du secteur au Musée Safran de Melun-Villaroche
- 24 mars : visite du Mt Valérien
- 26 avril : visite B.A 113 St Dizier
- 26-29 mai : jumelage 410-RK Birkenfeld
- 4-5 juin : meeting de La Ferté-Alais-Cerny, stand ANORAA
- 25 juin : Randonnée vallée de la Drouette au sud-ouest de Rambouillet, entre Rambouillet et Epernon.
- 10-11 septembre : meeting Paris-Villaroche Air Legend, stand ANORAA
- 24 septembre : repas cohésion avec conjoints + visite musée de Barbizon
- 3 novembre : conférence « Histoire de la dissuasion nucléaire » au Sénat
- 10-11 novembre : veillée de Briis sous Forges et commémoration Armistice de 1918

FLASH INFOS AIR & ESPACE

Informations recueillies par le LTT (H) Patrick BUGEON
Sources : communiqués de presse du ministère des Armées et presse nationale



Une augmentation du format de l'aviation de combat française paraît inéluctable

Par Laurent Lagneau · 13 mars 2022



Dans le cadre de la réforme des armées conduite en 2008, l'armée de l'Air & de l'Espace [AAE] a dû réduire le format de son aviation de combat, fermer une quinzaine de bases aériennes [dont celles de Dijon, Cambrai, Colmar, Reims, etc] et supprimer 18'500 postes. Cela s'est traduit par la dissolution de plusieurs escadrons, alors dotés d'avions dont la fin de vie opérationnelle était proche [comme pour le Mirage F1, par exemple... ou encore certains Mirage 2000].

En outre, au nom du principe de « stricte suffisance » de la dissuasion nucléaire, et à la faveur de l'entrée en service progressive du Rafale B, les Forces aériennes stratégiques [FAS] ne comptent plus que deux unités dotées du missile ASMP-A [Air-Sol Moyenne Portée Améliorée], après la dissolution des escadrons 1/4 « Dauphiné » et 3/4 « Limousin ».

La réforme de 2008 était censée adapter le format des forces françaises au contexte international de l'époque, tout en générant de substantielles économies [ce qui ne s'est pas produit...].

Or, les contrats opérationnels qui avaient été fixés par le Livre blanc sur la défense, publié la même année, furent largement dépassés par la suite, fragilisant ainsi les forces françaises.

« Nous sommes engagés sur trois théâtres d'opérations extérieures alors que les contrats opérationnels n'en prévoient qu'un, engagés à partir de 3 bases aériennes projetées au lieu d'une, avec 20 avions de combat au lieu de 12 » et le tout avec « une intensité d'engagement trois à quatre fois supérieure à la norme d'activité annuelle pour les avions de chasse », avait ainsi souligné le général André Lanata, en 2017, alors qu'il était chef d'état-major de l'armée de l'Air.

Ayant pour finalité d'amorcer la remontée en puissance des forces françaises dans un contexte marqué par le retour de la compétition entre puissances [et de l'hypothèse de la « haute intensité »], la LPM 2019-25 a fixé l'ambition 2030, laquelle prévoit de doter les forces aériennes de 225 Rafale [185 pour l'armée de l'Air et 40 pour la Marine nationale] et de 55 Mirage 2000D rénovés. La question est de savoir si un tel format est suffisant...

Ces dernières années, pour tenir son contrat opérationnel, l'AAE a profité de la polyvalence du Rafale pour solliciter davantage les deux escadrons des FAS, ceux-ci ayant été régulièrement engagés sur des théâtres d'opérations extérieurs, tout en assurant des missions relevant de la posture permanente de sûreté aérienne [PPSA]... mais sans renoncer évidemment pour autant à tenir l'alerte nucléaire, qui exige des entraînements aussi soutenus que réguliers.

« Ces sollicitations ne laissent chaque matin aux commandants d'escadrilles, responsables de l'organisation de l'activité aérienne des équipages, qu'un nombre d'avions juste suffisant pour assurer l'entraînement à bon niveau de leurs équipages, d'autant que le volume d'heures de vol nécessaires pour atteindre ce niveau sur un avion omni-rôle est nécessairement plus important que sur un chasseur mono-mission. Outre les conséquences en termes de sécurité des vols, cette limitation porte en elle le germe de difficultés à maîtriser pleinement un système d'arme complexe », prévient ainsi le général Bruno Maigret, ancien commandant des FAS, dans son livre « Opération Poker ».

En outre, avant d'en arriver à un éventuel raid nucléaire, des opérations conventionnelles seront certainement menées... Ce qui entraînera une attrition, et donc une baisse du nombre d'avions de combat disponibles. Dans le même temps, il faudra que l'AAE soit en mesure de tenir l'alerte nucléaire ainsi que la protection de l'espace aérien national.

« Le nombre d'appareils en excédent par rapport aux appareils nécessaires » à ces deux missions [PPSA et alerte nucléaire] « représente la marge disponible permettant au président de la République d'agir dans le mode conventionnel avant d'entamer un dialogue stratégique d'une autre nature », souligne le général Maigret. Et cela ne peut donc que poser la question du format de l'aviation de chasse.

Au minimum, et comme un Rafale ne peut se trouver à deux endroits différents au même moment, il faudrait sans doute au moins deux escadrons de chasse supplémentaires, ceux-ci pouvant suppléer ceux des FAS dans leurs missions conventionnelles. Ce qui suppose un investissement minimum [et au doigt mouillé] de 6 à 7 milliards d'euros. Car, outre l'achat des avions [Rafale] et des munitions, cela suppose de recruter, de former et d'entraîner des nouveaux pilotes... mais aussi des techniciens [et plus généralement, tous les spécialistes qui leur permettront de décoller]. Et cela entraîne d'autres problèmes à régler, comme les capacités en matière de formation et les infrastructures.

À ce sujet, une autre question porte sur l'affectation de ces deux hypothétiques escadrons, après les nombreuses dissolutions de bases aériennes... Celles de Luxeuil et d'Orange pourraient cependant éventuellement convenir dans la mesure où, par le passé, elles ont abrité jusqu'à trois escadrons [contre un seul actuellement]. En tout cas, ces fermetures de ces plateformes aéronautiques, il y a dix ans, peuvent être préjudiciables de nos jours, étant donné qu'elles privent actuellement l'AAE d'une capacité de dispersion de ses moyens.

Mais où sont les 23 nouveaux Caracal attendus par l'armée de l'air ?

Par Michel Cabirol - La Tribune

Sur les 23 Caracal attendus dans le cadre du remplacement de la flotte vieillissante de 20 Puma et de trois hélicoptères à usage gouvernemental (Super Puma), seuls huit appareils ont été commandés par le ministère des Armées en avril 2021 dans le cadre du plan de soutien à l'aéronautique.



Pour l'armée de l'air, le compte n'est pas bon. Sur les 23 Caracal et H225 attendus dans le cadre du remplacement de la flotte vieillissante de 20 Puma et de trois hélicoptères à usage gouvernemental (Super Puma), seuls huit appareils ont été commandés par la Direction générale de l'armement (DGA) en avril 2021 dans le cadre du plan de soutien à l'aéronautique. Il y a urgence d'autant qu'après plus de quarante ans de service, le maintien en condition opérationnelle (MCO) du Puma est extrêmement difficile et très coûteux pour un résultat plus que mitigé. Le renouvellement de cette capacité en souffrance traîne [depuis plusieurs années déjà](#). Si la commande des huit Caracal a été anticipée (2021 au lieu de 2023), la livraison du premier appareil a été en revanche décalée d'un an (2024 au lieu de 2023, puis 2025 et 2026).

"Là encore, c'est la loi de programmation militaire qui a été au rendez-vous : annoncée en juin 2020 dans le cadre du plan de soutien à l'aéronautique, la commande anticipée de huit hélicoptères Caracal a permis de pérenniser 960 emplois pendant 3 ans", avait souligné la ministre des Armées, Florence Parly à Marignane le 14 janvier dernier.

La commande des huit Caracal par la DGA était importante pour Marignane. Pourquoi ? *"Sur les 290 prises de commandes de 2020, nous n'avons vendu que quatre Super Puma là où, chaque année, nous en livrons 25 à 30. Le Super Puma est le poumon de Marignane"*, avait expliqué en avril 2021 Bruno Even dans une interview accordée à La Tribune. Outre le contrat au profit de l'armée de l'air (huit Caracal), le H225 a été également commandé fin mars par un client de longue date, les Gardes côtes japonais (2 exemplaires). Soit 10 exemplaires. Airbus Helicopters a également engrangé début décembre aux Émirats Arabes Unis une commande de 12 Caracal, qui sera mise en vigueur cette année.

Sept Caracal commandés en 2022

Par ailleurs, l'option sur quatre Caracal, qui figurait également au plan de relance, n'a toujours pas été exercée. Elle devrait l'être en 2022 pour un montant de l'ordre de plus de 250 millions d'euros. Tout comme la commande des trois hélicoptères à usage gouvernemental (HUG) pour un montant de 156,6 millions. L'opération couvre également un soutien initial des trois H225. Sur une flotte de 23 Caracal et H225 attendue, 15 appareils devraient être commandés d'ici à la fin de l'année. L'armée de l'air rappelle par ailleurs que le Puma a un coût à l'heure de vol bien moindre que celui du Caracal. Ce qui est logique entre *"une deux chevaux (2 CV) et une Porsche"*, explique-t-on à La Tribune.

Sept Caracal commandés en 2022

Par ailleurs, l'option sur quatre Caracal, qui figurait également au plan de relance, n'a toujours pas été exercée. Elle devrait l'être en 2022 pour un montant de l'ordre de plus de 250 millions d'euros. Tout comme la commande des trois hélicoptères à usage gouvernemental (HUG) pour un montant de 156,6 millions. L'opération couvre également un soutien initial des trois H225. Sur une flotte de 23 Caracal et H225 attendue, 15 appareils devraient être commandés d'ici à la fin de l'année. L'armée de l'air rappelle par ailleurs que le Puma a un coût à l'heure de vol bien moindre que celui du Caracal. Ce qui est logique entre *"une deux chevaux (2 CV) et une Porsche"*, explique-t-on à La Tribune.

Enfin, les forces spéciales vont par ailleurs pouvoir enfin commander un Caracal en remplacement de celui détruit en opération au Burkina-Faso en 2014 et disposeront à nouveau d'une flotte de cinq appareils de ce type. Cette commande ne rentre pas dans les 23 appareils attendus.

Neufs ou d'occasion pour les huit derniers

Pour les huit derniers, cela discute ferme entre l'armée de l'air et la DGA. Si la première souhaite des hélicoptères neufs (tout comme Airbus Helicopters), la seconde propose des appareils d'occasion. *"C'est en débat"*, explique-t-on à La Tribune. Soit l'armée de l'air récupère des Caracal de l'armée de terre, soit Airbus Helicopters en trouve sur le marché, notamment de l'oil & gas, mais les H225 d'occasion se font aujourd'hui plus rares. Soit enfin le constructeur redirige vers l'armée de l'air des hélicoptères qui n'ont pas pu être livrés à l'Ukraine, qui a commandé en juillet 2018 21 H225 d'occasion. A l'issue des livraisons des huit premiers Caracal, le remplacement du reste de ces deux flottes par des Caracal et H225 devrait se poursuivre après 2026.

Sprint final pour le C-160 Transall

Par le COL (H) Jean NERON

L'avion de transport, qui a fait les beaux jours de l'Armée de l'air pendant 55 ans, a entamé hier un tour de France des bases et des villes qui ont compté dans sa carrière.



La tournée d'adieu a débuté avec l'appareil ayant reçu une décoration spéciale sobre et élégante.

Le parcours présente finalement de nombreux points communs avec le tour de France cycliste, avec pas moins de 24 villes visitées en un peu moins de trois semaines. Seule différence notable, on sait déjà qui sera le maillot jaune à la fin de chaque étape, le C-160 étant à chaque fois le seul en piste.



La première journée a amené l'avion d'Evreux à Orléans, puis d'Orléans à Lorient Lann-Bihoué en passant par le Mont Saint Michel (Saint Michel, patron des parachutistes). La dernière étape, prévue le dimanche 3 avril, reliera une dernière fois Evreux à Orléans. Entretemps, l'avion aura rendu visite à un grand nombre d'écoles militaires (Cognac, Rochefort, Saintes, Salon de Provence...) pour se montrer aux plus jeunes, futurs officiers et sous-officiers.

DEVOIR DE MEMOIRE

Le Mont-Valérien dégradé par des anti-pass sanitaire

Par le COL (H) Jean NERON

Au cours de la nuit du 12 au 13 décembre 2021, une imposante inscription anti-pass sanitaire a été taguée par des vandales sur le monument à la mémoire des résistants.

Le jeudi 13 janvier 2022, une cérémonie organisée par le Président de l'Association Nationale de la Mémoire du Mont Valérien (ANMMV) a permis à de nombreuses personnalités des mondes civil et militaire de se recueillir devant la flamme et dans la crypte de ce haut lieu de Mémoire de la Résistance.

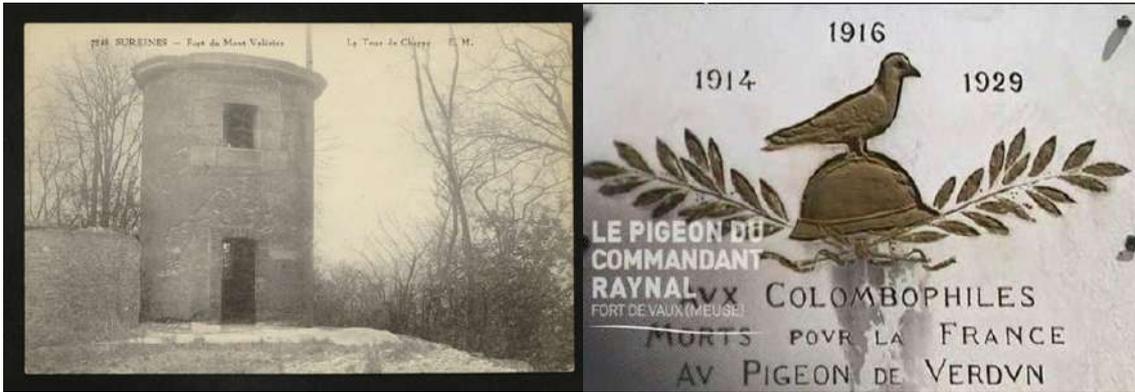


Mais avant de poursuivre, il est apparu intéressant de présenter succinctement le Mont Valérien, son histoire et principalement le symbole qu'il représente pour notre Nation.

En 1814, Paris, faute d'une véritable ceinture fortifiée, tomba aisément aux mains des troupes prussiennes et russes, l'empereur abdiquant et partant en exil vers l'île d'Elbe. Tirant les leçons de cette défaite, Louis Philippe décida de compléter les défenses de la capitale par une ligne de forts. Point haut (161 m.) situé à l'ouest de la capitale, le Mont Valérien, lieu de culte médiéval, est retenu pour accueillir une de ces forteresses. Une citadelle est ainsi édifiée entre 1841 et 1846.

La construction en forme de pentagone peut abriter jusqu'à 2 000 hommes, une puissante artillerie et des centaines de tonnes de munitions. C'est le plus important des forts dédiés à la protection de Paris.

Le fort du Mont Valérien dispose d'une tour de Chappe, permettant la desserte télégraphique Paris/Brest/Cherbourg. Il dispose également d'un autre moyen de transmission qui sera utilisé lors du siège de Paris (1870-1871), le pigeon voyageur qui acheminera plus d'un million de messages. Au cours du premier conflit mondial, plus de 30 000 pigeons sont utilisés par les armées. Au cours du second conflit mondial, 16 500 pigeons anglais seront parachutés en France et permettront de renseigner Londres. Aujourd'hui, un colombier « vitrine » perpétue la tradition et conte l'histoire de la colombophilie militaire.



Sur un terrain du versant est du mont Valérien, don de la municipalité de Suresnes, le cimetière américain de Suresnes est aménagé lors de la Première Guerre mondiale afin d'accueillir les dépouilles de soldats américains.

Inauguré en 1919 à l'occasion du « Mémorial Day » par le président des Etats-Unis Woodrow Wilson, le cimetière américain de Suresnes compte depuis 1917, 1541 sépultures de soldats américains tombés au cours de la première Guerre mondiale. Blessés lors des combats, ces soldats furent rapatriés dans les hôpitaux parisiens où la plupart périrent suite à leurs blessures ou à diverses maladies. Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, un nouveau carré est consacré. Les dépouilles de 24 soldats inconnus y sont inhumées. Le cimetière américain de Suresnes est le seul lieu de sépulture en Europe à associer les deux guerres mondiales.



Pendant la Seconde Guerre mondiale, le fort du Mont-Valérien, plus exactement la « clairière des fusillés », est le lieu de plus d'un millier d'exécutions d'otages et de résistants.



Transportés depuis les prisons et les camps de la région parisienne les prisonniers étaient amenés à l'intérieur des fortifications où une clairière servait de lieu discret pour les fusillades. Lors d'exécutions massives, certains d'entre eux furent enfermés dans la chapelle désaffectée où ils passèrent leurs derniers instants, gravant sur les murs d'ultimes messages. Afin d'éviter que les sépultures ne deviennent des lieux de rassemblement et des symboles du martyr de la Résistance, les corps des fusillés furent disséminés de façon anonyme dans différents cimetières de la région parisienne.

Dès la Libération, le général de Gaulle décida d'implanter au Mont-Valérien un monument dédié aux morts de la guerre de 1939-1945. Le 11 novembre 1945, quinze dépouilles symbolisant les phases du conflit furent inhumées dans une crypte provisoire aménagée dans une casemate (un seizième corps s'y ajouta en 1952). Ces seize corps de combattants, originaires de France et des colonies, symbolisent les différentes formes des combats pour la Libération. En 1954, une urne contenant des cendres prélevées dans des camps de concentration y fut déposée. Le projet initial, relancé après le retour au pouvoir du général de Gaulle en 1958, donna lieu à l'inauguration du Mémorial de la France combattante, le 18 juin 1960.

Adossé au glacis, face à une vaste esplanade, le monument de grès rose des Vosges de 100 mètres de long est ponctué par 16 hauts-reliefs de bronze aux dessins allégoriques, illustrant la lutte contre l'ennemi. Au centre s'élève une croix de Lorraine monumentale devant laquelle brûle la flamme de la Résistance. A l'intérieur, la crypte accueille les cénotaphes de 16 Morts pour la France et les cendres des déportés.

15 dépouilles symbolisent la France au combat de 1939 à 1945, les soldats de la campagne 1939/1940, ceux des Forces Françaises Libres, les résistants de l'intérieur, les combattants de l'armée de Libération.

Parmi ces français à qui la France doit sa liberté figure le commandant Arnaud Henri, breveté pilote en septembre 1930, membre de la patrouille d'Etampes en 1939, commandant de la 4^{ième} escadre de chasse en 1943 sur P 47 Thunderbolt, qui participe aux campagnes de Tunisie, d'Italie, de Corse et de France. Ayant effectué 200 missions de guerre, il est abattu par la Flak à Altkirch le 12 septembre 1944. Il était Chevalier de la Légion d'Honneur et titulaire de la Croix de guerre 39/45. Il est le parrain de la promotion 1974 de l'Ecole Militaire de l'Air.

Une résistante est également choisie pour évoquer le martyr de la déportation.

Un 16^{ième} corps, celui de Grethen Edmond, inspecteur de la garde indochinoise, fusillé par les japonais en 1945 en Indochine est transféré au mont Valérien le 9 mars 1942.

Sur demande du Général de Gaulle, un emplacement resté libre devait accueillir le dernier survivant des compagnons de la Libération.

Le 11 novembre 2021, cette crypte a ainsi accueilli la dépouille du dernier des 1038 compagnons de la Libération, Hubert Germain.

Chaque année, le président de la République y participe à un hommage national.

Si le Mont Valérien est le principal site d'exécutions de la région parisienne, bien d'autres lieux ont été utilisés à cet effet, dont le stand de tir de Balard, le fort de Vincennes ...

Une base de données des fusillés du Mont Valérien est disponible sur le site « Mémoires des hommes », seconde guerre mondiale, téléchargement de bases, fusillés du Mont Valérien.

Le 14 décembre 2021, la découverte de l'inscription : ANTI PASS avec les deux "s" dessinés pour ressembler au sigle "SS" a fait rapidement fait réagir jusqu'au sommet de l'État. Le président de la République Emmanuel Macron a qualifié d'"insulte à la mémoire de nos Héros et à la mémoire de la Nation" ces dégradations. "Souiller ce lieu sacré de la République, c'est porter atteinte à ce qui nous unit. Les auteurs seront retrouvés puis jugés », a-t-il ajouté, dans un tweet.

A l'heure actuelle, les tags ont certes été nettoyés, plainte a été déposée, l'enquête se poursuit. Cependant, faute d'images enregistrées, la tâche des enquêteurs s'annonce ardue. Un projet d'installation de caméras de surveillance est désormais à l'étude.

Le 14 décembre 2021, la découverte de l'inscription : ANTI PASS avec les deux "s" dessinés pour ressembler au sigle "SS" a fait rapidement fait réagir jusqu'au sommet de l'État. Le président de la République Emmanuel Macron a qualifié d'"insulte à la mémoire de nos Héros et à la mémoire de la Nation" ces dégradations. "Souiller ce lieu sacré de la République, c'est porter atteinte à ce qui nous unit. Les auteurs seront retrouvés puis jugés », a-t-il ajouté, dans un tweet.

A l'heure actuelle, les tags ont certes été nettoyés, plainte a été déposée, l'enquête se poursuit. Cependant, faute d'images enregistrées, la tâche des enquêteurs s'annonce ardue. Un projet d'installation de caméras de surveillance est désormais à l'étude.



C'est pour marquer l'attachement du peuple français à ce symbole fort que représente le monument pour la Résistance et pour le sacrifice des français qui ont payé de leur vie le courage de dire non à l'occupant que le 13 janvier 2022 le président de l'Association Nationale de la Mémoire du Mont Valérien a convié de nombreuses associations du monde combattant et de nombreuses personnalités civiles à une moment de recueillement devant la flamme du souvenir, dans la clairière des Fusillés et dans la crypte du mémorial.



Outre par la présence de Madame Françoise Ferronière, vice présidente de l'ANORAA, l'Armée de l'Air et de l'Espace a été représentée par de nombreux drapeaux, dont :

- l'ANORAA secteur 410 Essonne
- l'ANSORAA secteur île de France
- L'association du régiment de chasse Normandie Niémen

Pour ceux qui seraient intéressés par une visite complète du mémorial, contacter Alain Faber, Président national de l'association :

Tél : (33) 01460841071

secretariat@anmmv.eu

www.memoire-mont-valerien.fr

9 cours de l'île Seguin

92100 Boulogne Billancourt

Le devoir de mémoire est un concept né à la fin du second conflit mondial grâce à l'initiative des déportés de Buchenwald et Mauthausen qui ont prononcé des serments visant à entretenir la solidarité née dans les camps de concentration et à poursuivre la lutte contre le fascisme. Le mouvement des déportés s'est ainsi donné une finalité commémorative qui relève du culte des morts : « 1° : Honorer la mémoire des français assassinés et maintenir présent à l'esprit de tous les français et françaises les actes de barbarie dont se sont rendus coupables les assassins nazis et leurs collaborateurs. 2° : empêcher par cette propagande et ce rayonnement le retour des conditions politiques et sociales qui ont permis l'instauration des régimes partisans de ces méthodes d'autorité ».

RETROSPECTIVE

Eugene Bullard

Par le COL (H) Jean NERON

15 novembre 1916 : Eugene Bullard est le tout premier pilote noir admis comme pilote dans l'armée française.

Eugène Bullard, afro-américain né dans l'Etat de Géorgie en 1895 émigre de manière rocambolesque vers l'Europe, d'abord à Londres puis à Paris pour échapper à son milieu et effectue différents métiers (cavalier dans un cirque, boxeur) avant de s'engager dans la Légion étrangère. Son père lui répétait que la France était le seul pays au monde où l'on jugeait sur les compétences, les qualités et le mérite, et non la couleur de peau.

Il participe ainsi aux batailles de la Somme et de Champagne et est blessé à Verdun en 1916.

Inapte à servir dans l'infanterie après sa blessure, il devient mitrailleur puis pilote dans l'aéronautique militaire française où il obtient deux victoires aériennes.

Refusé par les Américains dans le Lafayette Flying Corps après leur entrée en guerre à cause de sa couleur de peau, il est muté à l'arrière sur pression des autorités militaires américaines qui ne veulent pas voir un noir piloter un avion de chasse.



Gré. Mém.	ARM - AUT.
Nom	Bullard
Prénoms	Jean Eugène
Grade	Captaine 24.6.17
Recrutement	Classe 1914 N° M au Recrut 11255
Classe	1914 N° M au 2 ^e Groupe d'Aviation
Engagé	10.10.14 au 1 ^{er} étranger
Appelé	
Passé à l'Aviation	le 2.10.16 en qualité de pilote
Emploi à l'Aviation	le 5.5.17 Division 11
Venu de	le 29.7.17
Né le	9 octobre 1894
A	Columbus (Ga) fils de William
Célibataire, marié, veuf, divorcé, père de	garçons et filles
Profession avant la mobilisation	31 ^e de chie
Diverses mutations depuis la Mobilisation :	
	1 ^{er} étranger - Cazans - Dijon - Saint-Chatham
	Cherbourg
Décorations	Chevalier Légion d'honneur Médaille Militaire
	Croix de guerre Ordinaire
Citations	2.3.16 7.1.16
Signature	<i>Eugène Bullard</i>
Adresse de la personne à aviser :	Paris Bullard William 6/12 6 ^e Avenue - Columbus - Ga Procheville 22 ^e rue Popin Paris 11 ^e 21A
Mutations au G. D. E.	
Livret matricule	
Arrivé, le	20.10.14
Parti, le	26.8.17
A	G. D. E.
Signature	

Il s'installe à Paris après-guerre et dirige un cabaret accueillant les célébrités du moment (Joséphine Baker, Louis Armstrong) jusqu'à ce que la Seconde guerre mondiale le voie rempiler.

Parlant et comprenant parfaitement l'allemand, il fournira des informations précieuses aux renseignements militaires français sur les allemands fréquentant son bar.

Malgré son âge, il s'engage au 51e R.I. mais est à nouveau gravement blessé en défendant Orléans. Il sera exfiltré aux États-Unis via l'Espagne.

Loin d'être inactif, il milite au sein du mouvement gaulliste américain « France Forever » et fait lever des fonds pour la France Libre.

Pensionné par la France, il vit misérablement de petits métiers à New-York où la ségrégation l'empêche d'exprimer ses très nombreux talents. Il sera passé à tabac par la police lors d'une première manifestation pacifiste pour les droits civiques.

Il meurt misérablement en 1961 après avoir ravivé la flamme du soldat inconnu en 1956 à Paris, avoir été fait Chevalier de la Légion d'honneur en 1959 et qualifié de « véritable héros français » par le général de Gaulle en 1960.

Sous prétexte de l'avoir intégré dans l'US Air Force « à titre posthume » en 1994, les Américains lui ont érigé une statue en 2019 en Géorgie et le qualifiant de premier pilote « afro-américain ». Or, Eugène Bullard a été de son vivant et jusqu'à sa mort un militaire français décoré et pensionné comme tel, et quelle que fût sa couleur de peau.

La collection RING HISTOIRE naîtra début 2021.



Eugene Bullard sur la tombe du soldat inconnu sous l'Arc de triomphe, en 1954



Pierre tombale d'Eugene Bullard.

L'Ouragan, le premier avion français à réaction

Par le COL (H) Jean NERON

Impossible d'écrire un article relatif à l'aéronautique militaire sans évoquer au préalable Monsieur Marcel Bloch.



Né Marcel Ferdinand Bloch le 22 janvier 1892 et mort le 17 avril 1986, Marcel Dassault, ingénieur et homme politique français, fut une importante personnalité de l'aéronautique militaire.

Passionné par les exploits des aviateurs de l'époque, il décide dès 1909 d'embrasser une carrière aéronautique. Après avoir suivi les cours de l'école d'électricité Bréguet (aujourd'hui Ecole Supérieure d'Ingénieurs en Electrotechnique et Electronique : E.S.I.E.E.) puis intégré l'Ecole Supérieure Aéronautique et de construction mécanique (SupAéro, aujourd'hui Institut Supérieur de l'Aéronautique et de l'Espace, I.S.A.E. SupAéro), il est incorporé au 2^e groupe aéronautique à Reims. En 1915 et en association avec Henri Potez, il dessine l'hélice Eclair qui effectuera son premier vol le 1^{er} février 1916, en réponse à un appel d'offre de l'aviation de l'époque. Ce sera l'origine de l'épopée Marcel Dassault.

La paix revenue, il quitte le domaine aéronautique et se lance dans le commerce de meubles, l'immobilier, les carrosseries automobiles.

Le ministère de l'Air, crée par Raymond Poincaré en 1928, est pour lui l'occasion de revenir dans le domaine de l'aéronautique en créant un bureau d'études, la Société Anonyme des Avions Marcel Bloch (S.A.A.M.B.) à laquelle la Société Nationale des Constructions du Sud Ouest (S.N.C.A.S.O.) fera développer ses projets, dont le Bloch MB 150 et ses dérivés.

La société Bloch sera nationalisée lors du Front Populaire et incorporée à la S.N.C.A.S.O. Marcel Bloch, administrateur délégué, en devient alors l'un des principaux dirigeants.



Après la défaite de la France et l'armistice, Marcel Bloch se retire à Cannes en zone libre et se rallie au général de Gaulle. Il sera arrêté et incarcéré par le gouvernement de Vichy, assigné à résidence, libéré sous caution puis à nouveau incarcéré. Il refuse de collaborer avec l'envahisseur. Après avoir connu le fort de Montluc à Lyon puis le camp de Drancy, il est déporté à Buchenwald durant huit mois. Libéré avec le camp en avril 1945, il ne doit sa survie qu'à la protection de Marcel Paul, résistant communiste, qui a reconnu en lui le patron de gauche, réputé pour ses bons rapports avec les syndicats. À sa sortie du camp, il ne pèse plus que 35 kg et ses jambes sont paralysées. Il dira plus tard que "Marcel Bloch est mort à Buchenwald". Est-ce l'une des raisons qui l'incitent à changer de nom, de religion et de famille politique ?

En 1945 à 53 ans, paralysé par une maladie post-diphtérique, il reprend ses activités aéronautiques. Pour oublier la période noire de la guerre, Marcel Bloch et sa famille décident de changer de nom. Reprenant le pseudonyme porté par son frère, le général Paul Bloch dans la Résistance, il devient Marcel Dassault en 1949.

Il décide également de diversifier ses activités en devenant patron de presse (*Semaine de France* puis *Jours de France*) et homme politique (sénateur des Alpes Maritimes puis député de l'Oise). C'est sous son nouveau nom que l'aviation à réaction lui apporte la reconnaissance internationale de son génie.

A la fin de la guerre, l'industrie aéronautique française nourrit de grandes ambitions. Le gouvernement alors conduit par le général de Gaulle fait de la reconstruction de l'industrie aéronautique française une priorité nationale. Les bureaux d'études travaillent sur plus d'une centaine de projets civils et militaires entièrement nouveaux allant de l'avion école à l'avion de transport transocéanique, en passant par le chasseur léger et le bombardier lourd, tous en plusieurs prototypes. Estimant pouvoir jouer un rôle dans l'aviation à réaction, Marcel Dassault obtient du ministère de l'Air la possibilité de participer au concours d'avions de chasse d'interception. Il estime qu'une opportunité lui est offerte à condition de ne pas tomber dans le travers de la réalisation d'appareils aux ambitions déraisonnables.

Parmi les projets figurait le 6020 Espadon de la SNCASO.

Le 6020 Espadon de la SNCASO :

Le SNCASO Espadon est un prototype d'intercepteur français. Son cahier des charges, établi en 1946 était le suivant :

Vitesse	: supérieure à 900 Km/h,	Plafond	: 10 000 m
Autonomie	: 1 heure	Décollage	: moins de 1 200 m
Armement	: 6 canons de 20 mm ou 4 canons de 30 mm Nombre d'exemplaires : 230, voire 355		

Le premier vol du SO 6020 eut lieu le 12 novembre 1948, mais le prototype et ses différentes versions améliorées ne répondant pas aux caractéristiques souhaitées, il n'entra jamais en service et le projet fut abandonné en mars 1949. Il atteint cependant 0,96 Mach en léger piqué ! Il termina sa carrière comme banc d'essais moteurs puis comme cible sur le champ de tir de Suippes.

Le SO 6025, équipé d'un moteur fusée SEPR 25 effectua son premier vol avec moteur fusée le 10 juin 1952. Le 15 décembre 1953, Charles Goujon lui fit franchir le mur du son en vol horizontal (non officiel).

L'Espadon fut donc le premier avion européen à passer le mur du son en palier.



Seul exemplaire de l'Espadon conservé, le SO.6025 (Ailes Anciennes Toulouse).

Les difficultés rencontrées par l'Espadon amenèrent les services officiels à se retourner vers le Dassault Ouragan et le SNCASE 535 Mistral.

Le 535 Mistral de la SNCASO (Vampire de De Havilland) :

Évolution du De Havilland DH.100 *Vampire* Mk 5, le tout premier jet de l'armée de l'air, le SE.535 *Mistral* est construit à Marignane entre 1951 et 1953. Son réacteur, fabriqué sous licence, développe davantage de poussée que le De Havilland *Goblin* et ses équipements sont français. A partir du n°98, l'avion est équipé d'un siège éjectable. Les 247 *Mistral* construits équipent l'armée de l'air entre 1952 et 1961. Ils sont notamment utilisés en Algérie pour l'attaque au sol.

Il effectue son premier vol le 1^{ier} avril 1951

Motorisation : 1 turboréacteur Rolls-Royce Nene 104B de 2,2 t de poussée

Vitesse maximale : 915 km/h

Plafond pratique : 13400 m

Distance franchissable : 1400 km

Armement : 4 canons Hispano-Suiza de 20 mm, 4 lance-roquettes, 2 bombes de 450 kg



Le MD 450 Ouragan :

Les premières épures de l'appareil sortent en octobre 1947. Le premier marché, pour l'étude, la réalisation et la fourniture de trois avions de chasse d'interception, est signé par Marcel Dassault, le 30 décembre. La construction du prototype débute le 7 avril 1948, six mois seulement après les premiers dessins.

Réutilisant les standards des avions Bloch de la période 1936-1940 et profitant de l'expérience acquise sur les chasseurs de la famille MB 150 et ses dérivés, la petite équipe Dassault conçoit une cellule aussi simple que possible : un petit avion, léger, peu cher, aussi performant que le moteur le permettra.

La voilure est installée en bas du fuselage de façon à permettre l'implantation en dessous d'un train d'atterrissage articulé et s'escamotant latéralement dans ses emplantures (pour les jambes) et dans le bas du fuselage (pour les roues). Le fuselage, entièrement de section circulaire, est dessiné à partir d'une entrée d'air située à l'avant (permettant une captation optimale sans aucune couche limite parasite) ; il contient une double manche à air encadrant le baquet pilote, des réservoirs de carburant et une chambre pour l'installation du réacteur Nene. La cabine pilote est pressurisée car l'avion doit monter à 12 000 m. Le fuselage supporte l'ensemble des empennages (vertical et horizontal, ce dernier étant finalement implanté sur la dérive, donc bien dégagé très au-dessus du sillage de la voilure basse).



Le prototype MD 450 01 Ouragan, piloté par Kostia Rozanoff, effectue son premier vol le 28 février 1949 à Melun-Villaroche. L'équipe Dassault a été capable de concrétiser le projet en dix-huit mois. Les résultats des tests effectués par le Centre d'essais en vol de l'Etat étant satisfaisants, le secrétariat d'Etat à l'Air décide, le 31 août 1949, de commander une présérie de 12 appareils afin de pouvoir disposer d'un nombre suffisant d'avions pour la mise au point opérationnelle : emport d'armements, tirs air-air et air-sol, évaluations diverses par l'armée de l'Air. Le marché est signé le 15 décembre 1949. Ces appareils, fabriqués dans les usines Dassault de la région parisienne, permettent de prendre la mesure de l'aviation à réaction.

Alors que l'Ouragan est en cours de développement, le Parlement français adopte, en août 1950, un Plan quinquennal (1951-1955) portant fixation d'un programme aérien. L'aggravation du contexte international (guerre de Corée) accélère les décisions. Le 31 août 1950, le secrétariat d'Etat à l'Air commande 150 Ouragan, commande portée ensuite à 450 appareils puis, en 1952, réduite de 100, remplacés par des Mystère II. L'aide militaire américaine (MDAP) aux pays de l'Europe de l'Ouest, par le biais de contrats « Off-Shore », assure le financement de 185 appareils.

Le premier Ouragan de série vole à Mérignac le 20 décembre 1951, toujours piloté par Kostia Rozanoff. La fabrication est répartie entre Dassault et les différentes sociétés nationales de constructions aéronautiques. L'assemblage final se fait chez Dassault à Mérignac. La première unité de l'armée de l'Air à être équipée est la 12e Escadre de Cambrai en novembre 1952. C'est son premier avion à réaction de conception et de réalisation nationales. Il équipe également les 2^e et 4^e escadres de chasse. Il sera remplacé par le Mystère IV dès 1955 et versé à l'école de l'air à Salon de Provence et à l'école de Chasse à Meknès. L'Ouragan équipe pendant deux ans la Patrouille de France (1955 et 1956).



En 1954, pour la première fois depuis les années 30, la France exporte des avions de combat. Le 25 juin, l'Inde commande 71 Ouragan rebaptisés Toofani (traduction hindi d'Ouragan). Equipé d'un Nene 105A de 2350 kgp (plus léger et plus puissant), il est livré dès de 1954. En 1957, l'Inde commande 33 exemplaires provenant des stocks de l'Armée de l'Air. Il vit le combat en 1961, lors de l'invasion de l'île de Diu, lors d'attaques contre des rebelles à Assam et Nagaland. Il a effectué des missions de reconnaissance en 1962 lors de la guerre indo-pakistanaise. Le 24 avril 1965, un exemplaire fut capturé par les Pakistanais, qui l'exposent toujours au musée de Peshawar. Il sera par la suite remplacé par le Mystère IV, et retiré des inventaires en 1965.

Israël se résigna à commander 24 MD-450B, prélevés sur la dotation Armée de l'Air, (ce qui, en fin de compte, lui rend service car cette procédure lui permet de substituer aux appareils cédés des avions plus récents de la gamme Mystère) et reçus juste avant le conflit de 1956. Les israéliens auraient préférés des F-84F, ou des Sabre canadiens, voire même des Attacker ou des Mystère II. Il fut donc pris par intérim, en attendant le futur Mystère IV. Il entra en service au sein de l'escadron 113 Guêpes, puis, en 1965, au sein d'un deuxième escadron "Têtes de lion". Bien qu'inférieur au Meteor dans des missions d'interception, il eut plusieurs victoires en air-air : d'abord contre un Vampire égyptien le 12 avril 1956, contre des MiG-15 pourtant supérieur également, et même contre un MiG-21 ! Retiré des premières lignes vers la fin des années 1950, il se révéla très bon dans des missions air-sol grâce à sa stabilité. 51 autres exemplaires d'occasion furent rachetés par la suite. L'Ouragan reprit du service en 1967, lors de la guerre des 6 jours. Ils furent retirés du service en 1973, remplacés par les A-4 *Skyhawk*. Un des Ouragan servit également à tester le camouflage désormais en vigueur au sein de l'aviation israélienne.



MD-450 Ouragan sur une base aérienne israélienne en juillet 1956

18 appareils israéliens furent vendus au Salvador en 1975, constituant ses premiers avions de guerre à réaction. Ils servirent lors de la guerre civile de 1980 à 1992. La plupart furent détruits au sol par les rebelles communistes en 1982 et les survivants furent retirés à la fin de la guerre civile. L'un d'eux a survécu et est exposé.

Le MD 450-30L:

Le 18 février 1950, Marcel Dassault signe un marché pour la fourniture d'un avion de chasse de nuit MB 451. Il s'agit d'un appareil biplace, qui doit être équipé d'un radar de nez, ce qui exige des entrées d'air latérales.

Pour tester les nouvelles entrées d'air, l'avant de l'Ouragan n° 11 est modifié. L'avion prend alors la désignation MD 450-30 L et vole, pour la première fois, le 24 janvier 1952, à Melun-Villaroche, aux mains de Charles Monier.

L'augmentation de poids de l'appareil et l'absence de radar incite la Société à concentrer ses efforts sur un modèle plus avancé de la même famille, le MD 453 Mystère de Nuit.

Le Barougan :

Au début des années 1950, on étudia la possibilité d'opérer des avions à réaction à partir de terrains non macadamisés, ce qui n'était pas possible jusqu'à présent. Plus concrètement, ces appareils devaient être utilisés en Algérie.

Le SN 5 000 de la SNCASE Baroudeur utilisait un chariot largable.

Le Barougan, étudié en 1954-1955 comme concurrent du Baroudeur, utilisait des roues jumelées à pneus à basse pression sur le train principal ainsi qu'un parachute de freinage. Ces roues se rétractaient dans un carénage sous la racine des ailes.

Un premier Ouragan de série, le n°140, est modifié en ce sens et vole pour la première fois le 24 février 1954 entre les mains de Paul Boudier. 3 autres Ouragan, les n°336, 223 et 225, sont également modifiés et testés en Algérie, y compris à Colomb-Béchar. Les tests durèrent jusqu'en 1958.

Ni le Baroudeur ni le Barougan ne furent construits en série, à cause de restrictions budgétaires. Certains Barougan furent remis à leur standard d'origine. Mais le dernier aurait été utilisé pour des actions militaires.

L'Ouragan, premier avion militaire à réaction de conception française à être produit en série et exporté, marqua le renouveau de l'aéronautique française. 350 appareils ont été produits. L'avion fut trouvé plaisant et agréable à piloter, et se révéla une plate-forme stable, très adaptée aux missions d'attaque au sol et d'une conception robuste, capable de survivre à des obus de 37 mm.



Il y a 93 ans, le 9 mars 1929 : Mermoz survit à la cordillère des Andes

Par le LTT (H) Serge MIRVAUX



A peine remis de leur première aventure pour franchir la montagne qui sépare l'Argentine du Chili et empêche l'acheminement du courrier entre Buenos Aires et Santiago, Jean Mermoz - chef pilote de l'Aéropostale en Argentine - et son mécanicien Alexandre Collenot repartent le 9 mars à 10 heures. Le trajet par le sud emprunté depuis la Patagonie est jugé trop long par Mermoz. Jean veut passer par le nord. Il sait que les sommets sont trop haut pour son Laté 25 qui plafonne à 4 200 mètres, mais il est convaincu qu'il trouvera une faille,

un couloir, une brèche dans laquelle il s'engouffrera.

La barre verticale se dresse devant eux, superbe. Mais Mermoz a beau scruter la montagne, il ne trouve aucun passage accessible au Latécoère. Alors, pourquoi ne tenterait-il pas d'attraper un courant ascendant qu'il prendrait comme un ascenseur et qui le propulserait au-delà des 4 200 mètres ? Le premier courant est trop faible, le deuxième également, le troisième libère l'appareil. L'avion est comme happé et franchit la barre. Mais de l'autre côté c'est la chute !

Mermoz cabre l'avion et coupe les gaz, le Laté heurte une paroi, rebondit une fois, deux fois puis roule et s'affaisse sur un plateau. Collenot et Mermoz se regardent, se tâtent. Ils sont vivants et entiers. C'est encore un miracle. Mais ils n'ont guère le temps de se réjouir. La plateforme de pierre sur laquelle ils ont atterri est cernée par des ravins. Collenot ne pense pas que le Latécoère soit réparable, surtout dans leur situation. Ils se mettent en route, mais au bout de 500 mètres, Mermoz s'arrête. Par -15°C, sans vivres ni équipements, ils n'ont aucune chance. Une seule solution : réparer.

Collenot examine méticuleusement l'appareil, sort ses outils du coffre et se met au travail secondé par le pilote. La nuit, transis, ils poursuivent à la lumière de la lune. Au petit matin, Collenot, moins aguerri que Mermoz, saigne du nez et des oreilles - le mal des hautes cimes - mais il pense pouvoir remettre le moteur en marche. Deux jours durant, il continue à s'affairer tandis que Mermoz étudie le terrain.

La réparation achevée, Collenot et Mermoz se débarrassent de tout ce qui est inutile. Ils dépècent l'avion. Moteur ! Il ronronne. L'avion glisse. Le premier tremplin est passé, puis le deuxième et le troisième. Mermoz pousse sur le manche, redresse et, hissé par le vent, sort de la cordillère. A midi, l'appareil se pose à leur point de départ, Copiapo. Leur visage, leurs mains, leur corps tout entier est une plaie, car ils ont déchiré leurs blousons pour colmater les fuites du radiateur ! Au mois d'avril, Mermoz recevra un Potez 25 qui peut monter à 6 000 mètres. Avec ce nouvel avion, il parachèvera le franchissement de la cordillère des Andes.

Quelques mois avant sa disparition dans l'Atlantique sud le 7 décembre 1936, Jean Mermoz sera élu vice-président de l'AORAA, prédécesseur de l'ANORAA.

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

Livre. « Du Vampire au Mirage 4000 – Sous le signe de la chimère, les 20 000 heures de vol de Jean-Marie Saget »
(Source newsletter Dassault Aviation)



Aviateur de l'Armée de l'Air, pilote d'essai pour Dassault, instructeur de voltige... Ce livre rend hommage au parcours de Jean-Marie Saget et à sa contribution à l'innovation.

Paru en 2016, cette biographie signée du journaliste et instructeur François Besse dresse le portrait d'un pilote qui aura servi l'aéronautique hexagonale comme peu d'hommes peuvent s'en vanter ! L'histoire entre Jean-Marie Saget et l'aviation démarre au sortir de la Seconde Guerre mondiale. Nous sommes en 1946 quand il s'initie au pilotage, à seulement 17 ans, auprès de son père. Diplômé trois ans plus tard, il prend la direction des États-Unis où il approfondit ses connaissances aux manettes du North American T6 puis du PD Mustang, entre autres.

À son retour en France, au début des années 1950, Jean-Marie Saget devient pilote de chasse dans l'Armée de l'Air, aux commandes du Vampire (de conception britannique) puis du Dassault Ouragan, premier avion à réaction « Made in France » ! Au milieu de la décennie, il est embauché comme pilote d'essai et chef pilote par la Société des avions Marcel Dassault (future Dassault Aviation).

Chez Dassault, ce pilote de haut vol effectue les essais de plusieurs prototypes, contribue à mettre au point des avions militaires ou encore des jets d'affaires. En plus de 20 000 heures de vol, sa carrière l'aura notamment fait voler sur le Mystère IV, l'Étendard IVM, les Mirage III et IV, le Falcon 900, le Jaguar ou encore les Mirage 2000 et 4000 !

En 1989, il devient conseiller technique pour Dassault avant de prendre sa retraite trois ans plus tard. Il se consacre alors à l'aéro-club de Nangis (Seine-et-Marne), qu'il préside, où il continue de former de nombreux pilotes à la voltige – à bord du Mudry Cap 10.

Officier de la Légion d'honneur et commandeur de l'Ordre national du Mérite, Jean-Marie Saget nous a quittés en 2020, à l'âge de 91 ans. Cet ouvrage, agrémenté de 900 photos et d'extraits de documents techniques, nous éclaire un peu plus sur ce personnage hors normes et sur un pan de l'histoire de Dassault Aviation.

Livre. « Du Vampire au Mirage 4000, sous le signe de la chimère – les 20 000 heures de vol de Jean-Marie Saget » Auteur, François Besse. Autoédition.

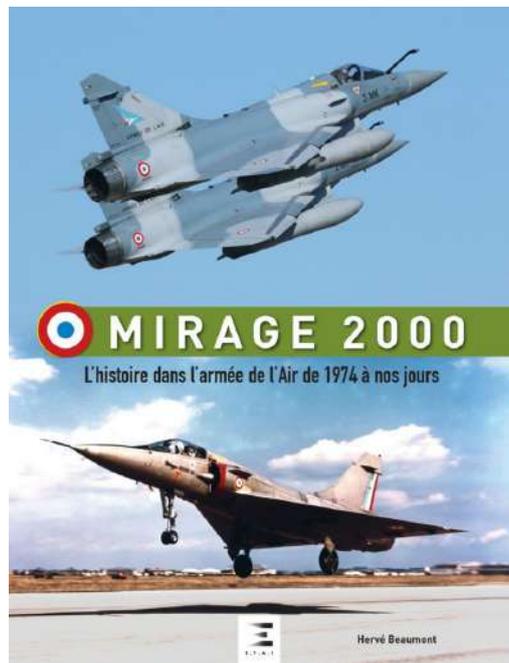
Dassault Aviation : Newsletter passion

Un ouvrage pour découvrir - ou redécouvrir - le Mirage 2000 par l'un des spécialistes les plus reconnus d'un appareil qui a largement contribué à façonner la légende de Dassault Aviation.

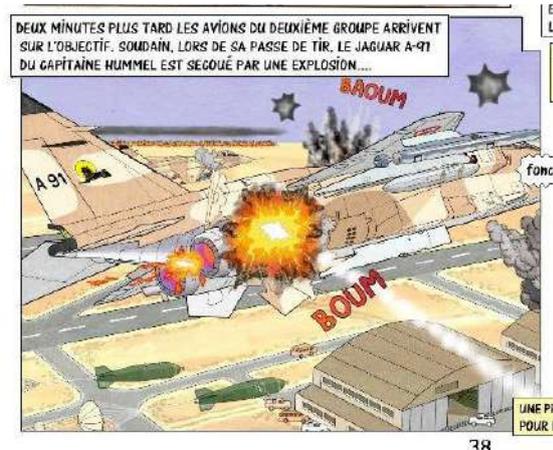
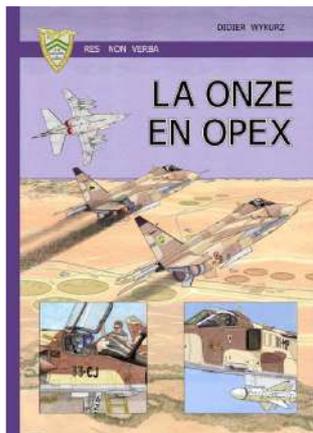
Un ouvrage pour découvrir – ou redécouvrir – le Mirage 2000 par l'un des spécialistes les plus reconnus d'un appareil qui a largement contribué à façonner la légende de Dassault Aviation.

Une taille comparable à celle du Mirage III, plus de 300 exemplaires fournis à l'Armée de l'Air, plus de 250 autres exportés... C'est peu dire que le Mirage 2000, toujours en service, a été – et continue d'être – un véritable succès ! Dans la foulée de l'expérimental Mirage 4000, le premier prototype du Mirage 2000 signe son envol en 1978. Il faut attendre l'année 1984 pour voir sa première version (2000 C) entrer en service.

En tout, pas moins de douze escadrons de chasse de l'Armée de l'Air ont été équipés des différentes versions de l'appareil. Pour le compte de l'Armée française, il a servi notamment lors des guerres du Golfe, de Bosnie, du Kosovo et même d'Afghanistan.



BD 11ème Escadre de Chasse



Composée de quatre escadrons, le 1/11 «Roussillon», le 2/11 «Vosges», le 31/1 «Corse» (stationnés à Toul Rosières et le 4/11 «Jura» (stationné à Bordeaux-Mérignac), la 11^{ème} escadre de chasse a été équipée du Jaguar entre 1975 et 1997.

Sa devise : « RES NON VERBA » (des actes plutôt que des paroles) illustre bien la participation des équipages et de cet aéronef à de nombreuses opérations extérieures (Lamantin en Mauritanie, Tacaud au Tchad, Barracuda en RCA, Manta et Epervier au Tchad, Desert Storm et Aconit en Irak, Turquoise au Rwanda, Crécerelle en ex Yougoslavie ...).

L'auteur de cette BD, Didier Wykurz, mécanicien du 4/11 Jura, ancien Apprenti Mécanicien de l'Ecole de Saintes, promotion 82, relate quelques unes des OPEX menées par la Onze et ses Jaguar. Après avoir consacré les premières pages à sa formation au sein des écoles de Saintes et de Rochefort, il y raconte les deux opérations qu'il a vécues : le Tchad avec les épisodes dramatiques de la mort du capitaine Croci, le bombardement de N'Djaména et les raids sur Ouadi Doum, puis la guerre du golfe et la difficile mission sur Al-Jaber. Il y aborde en outre la vie en escadron, la Saint-Eloi, les remises d'insignes ...

Nul doute que la lecture de cette rappellera à certains de nombreux souvenirs et permettra à nos jeunes générations de découvrir le déroulement des OPEX quelques décennies auparavant. Des bulles explicites, des dessins dignes des BD de Tanguy et Laverdure, je ne puis que conseiller sa lecture. (48 pages, 26,5 euros plus frais de port).

Se la procurer : Autoédition www.didier-wykurz.fr

L'album peut être envoyé en relais chronopost et il est livré dans un délai de 4 à 5 jours dans un commerce de proximité (port : 4,5 €) ou en colissimo, en 2 jours ouvrés, en BAL (port : 7 €)



Devenez membre de

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

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

Adhérez ou faites adhérer au secteur ANORAAE Essonne

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



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

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

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