



L'ENVOL 580

ASSOCIATION NATIONALE DES OFFICIERS DE
RESERVE DE L'ARMÉE DE L'AIR ET L'ESPACE

Bulletin de liaison et d'information
du Secteur 580-Gard-Lozère
N° 72 - NOVEMBRE 2023



Rafale

Sommaire

Mot du président page 4

PARTIE ACTUALITES

Cérémonie d'hommage au capitaine Georges Guynemer page 6

Sortie en Camargue page 9

Général Valentin SEILER Commandant la 6ème Brigade blindée page 11

Général Pierre REAL Commandant la Base aérienne 701 de Salon de Provence

et directeur de l'Ecole de l'air et de l'espace page 12

Colonel Guillaume VANCINA Chef de corps du 2ème REI page 13

PARTIE AUJOURD'HUI

Une page se tourne pour l'armée de l'Air et de l'Espace page 14

Rafale F4 page 16

Protéger page 17

PARTIE HISTOIRE

Quand le « Piège » se referma sur Marrakech (2ème Partie) page 18

René Dorme page 22

Lexique aéronautique page 26

Rédacteur en chef : LCL (H) Patrick Pelloux.
Directeur de publication : LCL (H) Patrick Pelloux.

Mot du président

Cette année 2023, en continuité avec les deux années précédentes, a été marquée par des événements mondiaux majeurs qui ont profondément influencé notre société et notre engagement commun. Cette année, nous avons encore été témoins de bouleversements qui animent notre planète.

Géopolitiques en premier lieu, avec la guerre en Ukraine dont la fin n'est pas annoncée et qui laisse nos démocraties dans l'interrogation, le doute et renforce le pessimisme de nos populations. Les tensions se multiplient dans le Caucase, l'Afrique, le Moyen Orient et l'Asie comme si l'Humanité



avait décidé de se dissoudre dans une multitude de conflits. Nos décideurs ont enfin compris que la Paix est illusoire et qu'il faut renforcer nos outils de défense et les adapter à ce monde en mouvement.

Economiques, l'inflation a été et reste un sujet brûlant, affectant nos économies nationales et les budgets de chacun d'entre nous. La mondialisation est inéluctable mais revenir à une production locale, valoriser les métiers en tension et surtout faire que l'Ecole redevienne source du savoir mais aussi celle de la promotion, de l'épanouissement de l'individu, soient une nécessité afin de ne pas dépendre des incertitudes qui animent la planète



Climatiques, ses caprices sont nombreux, marqués par des vagues de chaleur intenses, des inondations, des feux de forêts gigantesques et destructeurs. Oui les enjeux liés au climat sont nombreux et là devrait intervenir, loin des bonnes paroles, des discours, des commissions créées à cet effet, la vraie mondialisation et l'entraide des peuples.

Les moments de commémoration qui nous ont rappelé l'importance de préserver notre histoire et nos valeurs. Il faut être fier de constater que de nombreux membres de notre association ont montré leur engagement en participant activement aux cérémonies commémoratives tout au long de l'année. Cela démontre notre respect pour nos anciens combattants et notre détermination à préserver la mémoire collective.



Un moment particulièrement émouvant de cette année a été la cérémonie en hommage au capitaine Georges Guynemer, qui a eu lieu le 16 septembre à Aigues-Mortes. Cette commémoration a rappelé l'héroïsme de notre héros national et a renforcé notre engagement envers les valeurs qui l'ont guidé.

En cette fin d'année, gardons en mémoire que nombre de nos camarades d'active ou de la réserve opérationnelle nous protègent chaque jour au péril de leur vie sur et en dehors du territoire. Une pensée pour nos camarades morts en service pour défendre cette idée que la démocratie doit vivre libre de toutes contraintes idéologiques.

En conclusion, l'année 2023 a été riche en événements et en défis. Nous sommes fiers de notre engagement et nous attendons avec impatience les opportunités que l'avenir nous réserve pour continuer à œuvrer en faveur de la paix, de la solidarité et de la préservation de notre patrimoine.

LCL Patrick PELLOUX

PARTIE ACTUALITES

CEREMONIE D'HOMMAGE AU CAPITAINE GEORGES GUYNEMER A AIGUES-MORTES



A Aigues-Mortes, le 16 septembre 2023, une cérémonie, émouvante, a marqué la commémoration de la mort du capitaine Georges Guynemer, organisée par l'Association Nationale des Officiers de réserve de l'armée de l'air et de l'espace (ANORAAE Secteur 580 Gard-Lozère) en collaboration avec la Mairie d'Aigues-Mortes.

De nombreuses associations patriotiques et leurs drapeaux distinctifs ont répondu présents pour rendre hommage à l'un des plus grands héros de l'aviation militaire française.



Elle s'est déroulée dans une ambiance empreinte de dignité, rassemblant des citoyens de tous horizons pour honorer la mémoire du capitaine Georges Guynemer, pilote de chasse légendaire de la Première Guerre mondiale.

La présence du Conseil municipal de la jeunesse et de nombreux élus locaux a souligné l'importance de perpétuer le souvenir de ces héros qui ont marqué l'histoire de la France.





Elle a débuté par un rappel émouvant de la vie et des exploits du capitaine Georges Guynemer. Né en 1894, Georges Guynemer est devenu une légende de l'aviation française pendant la Première Guerre mondiale. Il a volé pour la France à bord de son avion de chasse, le célèbre SPAD, et est crédité de 53 victoires confirmées en combat aérien.

Le courage, la détermination et le patriotisme de Georges Guynemer ont fait de lui un modèle pour de nombreux pilotes de chasse. Sa devise, "Faire Face" gravée sur son avion, symbolise son engagement à défendre sa patrie jusqu'au bout.

Trois gerbes de fleurs ont été déposées devant le monument aux morts, symbolisant le respect et la gratitude envers son courage et son dévouement envers la France.



Ont été associé à ce moment de recueillement, l'ensemble des militaires et civils morts au service de la France. Les drapeaux des associations patriotiques flottant fièrement, rappelaient l'engagement indéfectible envers les valeurs de la République.

Après la cérémonie, lors du vin d'honneur, le président de l'ANORAAE a pris la parole pour rappeler l'importance de l'aviation militaire dans l'histoire de la France, ainsi que la vie et la mort de tous ces héros qui ont sacrifié leur vie pour la patrie.

Cette cérémonie d'hommage au capitaine Georges Guynemer a une fois de plus rappelé l'importance de perpétuer le devoir de mémoire et de transmettre aux générations futures l'héritage de ces militaires, toutes armes confondues, et des nombreux civils qui ont donné leur vie pour la France. Elle a également renforcé les liens entre les associations patriotiques, la mairie d'Aigues-Mortes et le Secteur Gard-Lozère de l'ANORAAE dans la préservation de cette mémoire collective précieuse.



Plaque souvenir remise à monsieur Alain Bailleu représentant la mairie d'Aigues-Mortes afin de la remercier



LCL Patrick PELLOUX

SORTIE EN CAMARGUE



Le dimanche 1er octobre 2023, l'Amicale des anciens de la Base aérienne 726 et l'Association nationale des officiers de réserve de l'Armée de l'air et de l'espace ont conjointement organisé une journée en Camargue. Cette journée d'exploration de la magnifique région camarguaise a réuni des passionnés de la nature et de la culture locale.

Le point de départ de cette aventure était la pittoresque ville d'Aigues-Mortes, réputée pour ses remparts médiévaux et son histoire militaire. Les participants se sont retrouvés à mi-journée pour l'embarquement à bord d'un bateau qui les attendait sur le canal d'Aigues-Mortes. Ce canal, au cœur de la Camargue, est le point de départ idéal pour explorer cette région unique.



La journée a débuté par une paisible navigation le long du canal, offrant aux participants l'occasion de profiter des paysages exceptionnels de la Camargue. Au fil de la balade, la guide a présenté la faune et la flore uniques de la région, mettant en avant les oiseaux migrateurs, les vastes étendues de marais salants, ainsi que les

traditions pastorales des manades, les élevages de taureaux et de chevaux.

La Camargue étant une réserve naturelle d'importance internationale, les participants ont eu l'opportunité d'admirer de près la diversité des espèces d'oiseaux qui y vivent ou y font escale pendant leurs migrations.



Après cette matinée riche en découvertes, les participants ont eu le plaisir de déguster un repas délicieux à bord du bateau.



C'était l'occasion parfaite de se détendre, d'échanger des souvenirs et des anecdotes, et de profiter de la convivialité entre les participants.



La journée s'est achevée en douceur avec le retour à quai à 17h00, laissant aux participants des souvenirs inoubliables de cette aventure unique en Camargue.



LCL Patrick PELLOUX



GÉNÉRAL VALENTIN SEILER

COMMANDANT LA 6^{ÈME} BRIGADE BLINDÉE

De 2009 à 2011, il exerce la fonction de chef du bureau opérations-instruction du 1er REC ; au cours de son affectation, il est engagé en Côte d'Ivoire, comme chef opérations.

En 2011, il est affecté à l'Etat-major des armées (EMA) à Paris, où il contribue à l'élaboration de la loi de programmation militaire 2014-2019. Promu au grade de colonel en 2012, il achève son affectation à l'EMA au Centre de planification et de conduite des opérations (CPCO), où il suit les opérations menées en Afrique. Il

commande le 1^{er} REC de 2015 à 2017 et est engagé en opérations en République Centrafricaine à la tête d'un groupement tactique interarmes.

Marié et père de quatre filles, le général Valentin Seiler est né le 27 février 1972 à Strasbourg.

Il est admis à l'Ecole spéciale militaire de Saint-Cyr Coëtquidan en 1992 (promotion Capitaine Stéphane). Après une année de formation à Saumur dans le domaine du combat blindé, il rejoint le 1er Régiment étranger de cavalerie à Orange en 1996.

Chef de peloton blindé, il est engagé en opérations au Tchad, au Congo-Brazzaville et en République Centrafricaine. En 1998, il est affecté à la 13e Demi-brigade de Légion étrangère à Djibouti pour deux ans. De retour au 1er REC, il prend le commandement du 3e escadron en 2001. Il effectue avec son unité une mission au Détachement de Légion étrangère de Mayotte, puis est engagé, en 2003, en opérations en Côte d'Ivoire.

Dans le cadre de l'enseignement militaire supérieur, il effectue un mastère à HEC (2005-2006). Il suit ensuite l'Advanced command and staff course au Joint services command and staff college à Shrivenham (UK), tout en effectuant un Master of arts in Defence studies au King's college London, University of London (2006-2007).

A l'issue de sa formation en Grande-Bretagne, il rejoint l'Etat-major de l'armée de terre (EMAT) à Paris, où il sert comme officier traitant à la Division Performance- Synthèse.

En 2017, il rejoint le cabinet du chef d'état-major de l'armée de Terre pour prendre la fonction de chef adjoint de cabinet.

Après une année d'auditeur au Centre des hautes études militaires et à l'Institut des hautes études de la défense nationale (2019-2020), il rejoint l'EMA comme officier de cohérence opérationnelle (OCO) en charge de l'engagement au combat dans le milieu terrestre, puis comme secrétaire général des OCO.

Il est promu au grade de général de brigade le 1er juin 2022. A partir du 11 juillet 2022, il commande les dix centres d'entraînement spécialisés de l'armée de Terre, à Mourmelon-le-Grand.

Le 7 juillet 2023, il prend le commandement de la 6e brigade légère blindée à Nîmes, où il exerce également les fonctions de commandant de la base de défense Nîmes-Laudun-Larzac, de délégué militaire départemental du Gard et de commandant d'armes de la place de Nîmes.

Le général Valentin Seiler est officier de la Légion d'honneur, chevalier de l'ordre national du mérite et titulaire de la croix de la valeur militaire avec deux citations.

GÉNÉRAL PIERRE REAL

COMMANDANT LA BASE AÉRIENNE 701 DE SALON DE PROVENCE ET DIRECTEUR DE L'ÉCOLE DE L'AIR ET DE L'ESPACE



Commandant de la Base aérienne 701 Salon de Provence et directeur de l'Ecole de l'air et de l'espace depuis le 25 août 2022. Promotion 1992 de l'Ecole de l'air.

Pierre Réal est issu de la promotion 1992 de l'Ecole de l'air. Après l'obtention de son brevet de pilote, il rejoint l'Ecole de chasse de Tours puis celle de l'Escadron de transformation opérationnelle de la base de Cazaux.

De 1997 à 2004, il est affecté à l'Escadron de chasse 02.033 « Savoie » de Reims où il occupe diverses fonctions dont celles de commandant d'escadrille et d'adjoint au chef des opérations.

De 2004 à 2007, il est affecté au Bureau des programmes de l'Etat-major de l'armée de l'air, d'abord comme adjoint à l'officier programme « Rafale » puis il prend les fonctions d'officier programme nacelles de reconnaissance et pods de désignation laser.

Après son passage en 2007 au Collège interarmées de Défense, il est de retour à Reims en 2008 comme commandant en second puis commandant de l'Escadron de reconnaissance 02.033 « Savoie ». Il s'occupe du regroupement de la flotte « Mirage F1 » après la fermeture de la base de Colmar et il participera alors à plusieurs opérations extérieures avec son escadron.

En 2011, il devient adjoint « AIR » puis chef de cabinet adjoint au cabinet du chef d'Etat-major des armées.

En septembre 2014, il prend le commandement de la base aérienne 102 « Capitaine Georges Guynemer » de Dijon-Longvic avant de rejoindre en 2016 la Direction générale des relations internationales et de la stratégie du ministère de la Défense comme chef du bureau stratégie « non conventionnelle ».

Avant de prendre le 25 août 2022 le commandement de la Base aérienne 701 et la direction générale de l'Ecole de l'air et de l'espace, le général de brigade aérienne Pierre Réal occupait le poste d'adjoint au chef d'Etat-major particulier du Président de la République.

Il totalise plus de 2500 heures de vol et 120 missions de guerre.

COLONEL GUILLAUME VANCINA

CHEF DE CORPS DU 2^{ÈME} RÉGIMENT ÉTRANGER D'INFANTERIE



Né le 03 janvier 1980 à Toulouse.

Chef de corps du 2ème R.E.I. à compter du 03 juin 2022.

Admis à l'ESM de Saint-Cyr, promotion « du bicentenaire de Saint-Cyr » (1999-2002).

Nommé lieutenant pour prendre rang du 1er août 2002.

Choisit l'infanterie et rejoint l'E.A.I. à Montpellier.

Affecté au 2ème R.E.I. le 1er août 2013, il occupe pendant trois ans les fonctions de chef de section à la première compagnie de combat. Il est déployé en OPEX en République de Côte d'Ivoire en 2004 (opération Licorne) et en République Centrafricaine en 2006 (opération Boali).

Promu capitaine le 1er août 2006, il prend les fonctions d'officier adjoint de la quatrième compagnie avant d'en prendre le commandement de 2008 à 2010.

Il est à nouveau déployé en OPEX en République centrafricaine en 2007, en mission de courte durée en Guyane en 2008 puis en Afghanistan en 2009 (opération Pamir).

En 2010, il est affecté à l'Etat-major de la 6ème Brigade légère blindée, avant de suivre en 2012, le cours supérieur d'Etat-major. Nommé chef de bataillon le 1er août 2012, il effectue une mission de six mois au sein du Quartier général de l'OTAN à Brunsum (Pays-Bas).

Il suit les cours de l'Ecole de guerre en 2013.

De 2014 à 2016, il sert au Centre de planification et de conduite des opérations (CPCO) de l'Etat-major des armées, où il est chargé de la planification des opérations dans la zone du Sahel.

De 2016 à 2018, il occupe les fonctions de chef du bureau « Opérations et instruction » au 3ème Régiment étranger d'infanterie à Kourou.

Il est nommé lieutenant-colonel le 1er août 2017.

Affecté ensuite au cabinet du chef d'Etat-major de l'armée de terre, il y occupe de 2018 à 2022 les fonctions de chef de la cellule « stratégie et politique ».

Nommé colonel le 1er mars 2022.

Décorations :

Chevalier de la Légion d'honneur (cité).

Chevalier de l'Ordre national du mérite

PARTIE AUJOURD'HUI

UNE PAGE SE TOURNE POUR L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

Le 4 juillet 2023, le Commandement des forces aériennes (CFA) a fait ses adieux sur la Base aérienne 106 de Bordeaux-Mérignac. Fruit de la réorganisation de l'AAE, le CTAAE lui succède aujourd'hui.



Le Commandement des forces aériennes (CFA) a fait ses adieux sur la BA 106 de Bordeaux-Mérignac

« Votre engagement a permis, entre le mois d'août 2014 et aujourd'hui, la réalisation de près de 1 500 000 heures de vol, et ce dans les meilleures conditions de sécurité aérienne possible. Pendant ces 9 années d'existence, votre action déterminée a garanti à l'Armée de l'air et de l'espace de pouvoir assumer de la plus belle manière qui soit ses grandes missions. » C'est lors d'une

cérémonie solennelle que le général Laurent Lherbette, commandant des forces aériennes depuis 2021, a souhaité rendre hommage aux aviateurs du CFA et ainsi marquer le crépuscule de ce grand commandement qui aura marqué l'histoire de l'Armée de l'air et de l'espace (AAE).

AU RENDEZ-VOUS DES OPÉRATIONS

Créé en 2014 et porté par l'approche pragmatique, cohérente et courageuse du général Serge Soulet, le CFA avait pour objectif de fournir à l'AAE un personnel entraîné et des matériels entretenus, prêts au combat. 23 000 personnes réparties dans 546 unités sont animées par un commandement unique. « **Se préparer, agir et durer** », maîtres-mots de l'action du CFA, sont sans cesse développés et adaptés aux évolutions géopolitiques, à l'aide d'un état-major robuste et de six brigades « métiers » (aviation de chasse - BAAC, appui et projection - BAAP, forces de sécurité et d'intervention - BAFSI, appui à la manœuvre aérienne - BAAMA, systèmes d'armes et de la logistique - BASAL et contrôle de l'espace - BACE). Barkhane, Sabre, Irini, Sangaris, Harmattan, Chammal, Apagan, Sagittaire, Air Shielding... Les aviateurs des forces aériennes parviennent à être au rendez-vous de toutes les opérations de l'AAE.

Structure agile et performante, le CFA poursuit son évolution, avec notamment la création de la brigade des forces spéciales air et de la brigade des pompiers de l'air, qui succèdent à la BAFSI. Tout en continuant leurs engagements sur les théâtres extérieurs, les unités du CFA concourent aux missions permanentes, qu'il s'agisse de la dissuasion en appui des Forces aériennes stratégiques (FAS), de la posture permanente de sûreté aérienne au profit du Commandement de la défense



Discours du général Laurent Lherbette, commandant les forces aériennes

aérienne et des opérations aériennes (CDAOA) mais également la recherche et sauvetage au profit des populations civiles. *« Cette capacité de résistance provient en très grande partie de la programmation et de l'exécution rigoureuses d'activités organiques et d'exercices à haute valeur ajoutée, se félicite le général Lherbette. « Nos aviateurs ont participé à 275 activités de préparation opérationnelle en moyenne par an. »* Ce fin pilotage entre engagement opérationnel et maintien en condition opérationnelle des forces a permis de conduire des dizaines d'exercices d'ampleur, de portée internationale et interarmées, devenus emblématiques, à l'image de « Volfa ».

Au cours du mois de septembre, le Commandement territorial de l'Armée de l'air et de l'espace (CTAAE) a succédé au CFA sur la Base aérienne 106 de Bordeaux-Mérignac. La création de ce nouveau grand commandement de l'AAE est une des mesures phares du plan ALTAÏR, lancé en mars 2022 par le général Stéphane Mille, chef d'état-major de l'AAE. Parmi les grands changements inhérents à cette reconfiguration, l'émancipation de la BAAC, de la BAAP et de la BFSA, ont définitivement été installées cet été respectivement à Nancy, Orléans et Orange. *« De nouveaux défis vont être à relever, concède le général Lherbette. Nous ne pouvons pas ignorer les changements profonds qui s'opèrent actuellement sur la planète. L'AAE se devait de se reconfigurer pour assurer son adéquation avec les exigences à venir : aller plus vite en réduisant les niveaux de commandement, renforcer la coordination et le pilotage des processus, capitaliser sur l'autonomie d'action des brigades, reprendre pied dans le domaine territorial, etc. »*

Appui au fonctionnement des bases aériennes, défense-sécurité, sécurité nucléaire, logistique ou encore rayonnement territorial sont désormais de la responsabilité du CTAAE qui continue de soutenir plus de 19 000 personnes, demeurant l'un des artisans qui permet à l'AAE de rester au rendez-vous des opérations.

LCL Patrick PELLOUX (Source Armée de l'air et de l'espace, publié le 07 juillet 2023)

RAFALE F4

Le F4.1, premier standard de la « trilogie » F4, offrira une force de frappe plus importante et permettra aux équipages d'être plus percutants grâce à une conscience de la situation tactique améliorée.



Le Rafale recèle un fort potentiel d'évolution grâce à ses capacités matérielles et à l'architecture ouverte de son système. Le standard F1 ne disposait que d'une capacité air-air. Avec le standard F2 livré à l'armée de l'Air, l'aviation de chasse fait un pas décisif vers la polyvalence. L'avion possède dès lors des capacités air-air renforcées, des

capteurs tels que l'optronique secteur frontal, une liaison de données tactiques 16 et la fusion des données, des missiles de croisière SCALP et des bombes AASM, ainsi que la fonction air-sol. Avec le standard F3, le Rafale se dote de la capacité à réaliser toutes les missions pouvant être confiées à l'armée de l'Air, que ce soit la supériorité aérienne, la frappe tous temps dans la profondeur, l'appui aux troupes au sol ou encore le traitement d'objectifs d'opportunité. De même, grâce à l'ASMP-A, il assure les missions de dissuasion nucléaire et de reconnaissance avec la nacelle Reco NG. L'amélioration du Rafale se poursuit avec l'arrivée du premier incrément du standard F4, en cours d'expérimentation au CEAM. Offrant de nouvelles fonctions, il préfigure déjà les capacités du Rafale à travailler en réseau et à rester libre d'opérer même dans des milieux de plus en plus contestés

Quelques chiffres : vitesse maximum 1,8 mach ; plafond opérationnel 50 000 pieds

Le standard F4.1 marque un jalon déterminant avec l'arrivée du viseur de casque Scorpion. Cet outil, connecté à l'avion, permet de faire remonter l'essentiel de la situation tactique jusque dans l'œil du pilote. Cette réalité augmentée lui permettra alors non seulement de corréler les informations dont il dispose dans l'avion avec le monde extérieur à son cockpit, mais elle lui permettra aussi d'engager un aéronef ou des troupes ennemies dans des temps plus courts.

Le Radar RBE2 AESA, aidé d'une optronique secteur frontal elle aussi améliorée, offrira aux équipages la capacité d'engager des cibles aériennes ou au sol avec une meilleure probabilité de détection et d'interception. Le pod Talios propose désormais la vision permanente du terrain et de la situation tactique sol, quelles que soient les conditions météorologiques, grâce à l'ajout d'une cartographie embarquée.

Il se voit aussi perfectionné pour la détection et la poursuite de cibles, aériennes ou non. Les capacités de coercition du Rafale se voient considérablement améliorées avec l'arrivée de l'AASM d'une tonne. Avec la possibilité de tirer une salve de trois armements capables d'engager les cibles les plus durcies, un Rafale pourra à lui seul, à distance de sécurité, porter les coups les plus préjudiciables à l'ennemi.

LCL Patrick PELLOUX (Source informations Armée de l'air et de l'espace)

PROTÉGER

L'aviation militaire est un déterminant majeur dans les guerres, les crises et en temps de paix. L'extension de la 3ème dimension au milieu spatial accroît les possibilités des aviateurs. 1^{ère} partie : la POSTURE PERMANENTE DE SÛRETÉ AÉRIENNE (PPSA)



Le Commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA) assure la mission permanente et prioritaire de défense du territoire, appelée posture permanente de sûreté aérienne ou « police du ciel ».

L'Armée de l'air et de l'espace doit connaître 24h/24 et 7j/7 la situation

aérienne au-dessus du territoire national pour détecter, identifier et intercepter toute menace dans le ciel français. Chaque appareil en vol, une fois détecté, doit être identifié : type d'appareil, nationalité, propriétaire, provenance, destination, etc. Si l'identité d'un appareil ou son plan de vol sont inconnus, ou encore si son comportement en vol est non conforme aux règles de circulation aérienne, il est repéré immédiatement au milieu du flot général dans l'espace aérien français.

La posture de sûreté aérienne repose sur un maillage constitué de 70 radars civils et militaires et 3 centres de détection et de contrôle (CDC) à Lyon, Tours et Mont-de-Marsan. Ces centres assurent la première brique de la surveillance et détectent les anomalies.

En cas de doute ou de menace avérée, le Centre national des opérations aériennes (CNOA) peut enclencher les mesures actives de sûreté aériennes (MASA) qui permettent de rechercher l'identité d'un aéronef, d'observer son comportement, de lui porter assistance ou de lui faire appliquer une obligation, une restriction ou une interdiction, de l'avertir par un tir de semonce, voire de le détruire si l'aéronef est classifié « hostile ».

Les aéronefs d'alerte peuvent également être déclenchés. Pour cela et afin d'être en mesure d'intervenir sur des aéronefs civils et militaires rapides (avions à réaction) comme sur des aéronefs lents (ULM, drones, parapentes...), la permanence opérationnelle est assurée par plusieurs avions de chasse et des hélicoptères en alerte permanente et capables d'une très forte réactivité. La répartition des bases accueillant cette permanence opérationnelle obéit à des critères de géographie et permet à l'aéronef intercepteur d'atteindre tout point de notre espace aérien en quelques minutes.

LCL Patrick PELLOUX (Source informations Armée de l'air et de l'espace)

PARTIE HISTOIRE

QUAND LE « PIÈGE » SE REFERMA SUR MARRAKECH (2^{ÈME} PARTIE)

DE SALON À MARRAKECH : UNE TRANSITION MOUVEMENTÉE

(NOVEMBRE 1942 - JUILLET 1943)

Quand l'École de l'air est dissoute, fin novembre 1942, les promotions sont plus ou moins livrées à elles-mêmes. La promotion Tricaud, tout juste arrivée, est le symbole de cette



Commandant Georges Tricaud

période difficile pour les élèves-officiers de l'Armée de l'air. Beaucoup d'anciens élèves sont marqués, voire choqués, par l'absence de leurs cadres, comme le souligne le général Saint-Cricq, notamment lors de la prise de la base par les allemands, le 27 novembre 1942, avec le « sentiment que le sort de chacun allait dépendre davantage de l'initiative individuelle que d'une hiérarchie et d'un système qui semblaient s'être

volatilisés au premier choc contraire ». De plus, des armes automatiques ont été déployées devant les hangars par le commandement de l'École, pour prévenir toute tentative de fuite par voie aérienne.

Après avoir déposé leurs armes dans la salle des Marbres du BDE, les élèves sont sommés de retourner dans leurs foyers. Mais à l'heure où le Service du travail obligatoire (STO) se met en place, le désœuvrement est un danger pour de jeunes hommes. Le gouvernement de Vichy cherche à protéger ses futurs officiers, notamment en les intégrant dans les groupements de Jeunesse et montagne, équivalent « aérien » des Chantiers de jeunesse. Officiellement, l'entrée dans Jeunesse et montagne se fait sur volontariat, mais en réalité, les élèves de l'École de l'air n'ont guère le choix, s'ils veulent conserver le bénéfice du concours qu'ils ont réussi. Certains peuvent néanmoins rejoindre de grandes écoles, entre autres : Sup Elec., Sciences Po. Paris



Chantier de jeunesse

et l'École des mines de Saint-Étienne. Même si beaucoup se retrouvent enrôlés dans le mouvement Jeunesse et montagne, les élèves de l'École de l'air n'en demeurent pas moins dispersés. D'abord, car les divers groupements sont éloignés géographiquement (Savoie,



Constitution du Comité français de libération nationale,
4 juin 1943

Dauphiné, Pyrénées), ensuite, parce qu'une équipe ne compte que 24 « volontaires » plus un chef de groupe. Ces équipes vivent en quasi autarcie dans des chalets isolés. La présence dans l'organisation ne pouvant excéder un an, certains élèves sont ensuite détachés dans de grandes écoles et rejoignent ainsi leurs camarades. D'autres sont versés dans la défense passive.

L'objectif principal est toujours de

leur éviter le STO. La vie dans les groupements de Jeunesse et Montagne est éloignée de ce à quoi pouvaient aspirer de futurs officiers de l'Armée de l'air. En effet, il n'est plus guère question de formation ou de sensibilisation au pilotage, même de manière clandestine comme en 1941. Aussi, certains entreprennent de rejoindre l'Afrique du nord. à la suite du débarquement américain en juin 1943, la mise en place du Comité français de libération nationale (CFLN) laisse espérer une bien meilleure situation que la vie en montagne sous le regard des puissances occupantes. Ils sont neuf de la promotion Tricaud à effectuer le voyage à leurs risques et périls : deux arrivent dès avril 1943, les autres entre octobre et novembre de la même année. Maurice Saint-Cricq, futur commandant de l'École de l'air et futur CEMAA, fait partie de ceux-là. Il a réussi à rejoindre le Maroc en passant par l'Espagne, où il a été interné dans le camp de Miranda. Jean-Marc Pineau effectue un parcours similaire. Ils intègrent alors l'École de l'air qui se reforme à Marrakech. Ces élèves assurent le transfert des traditions entre les deux rives de la Méditerranée. Cette reconstitution de l'école coïncide avec la reconsidération de la France



Général Maurice Saint-Cricq

par les alliés, en particulier les américains, grâce à la formation du CFLN, piloté par le général Giraud (préféré par les américains) et par le général de Gaulle. Le CFLN réunit l'Armée d'Afrique du nord (pilotée depuis Alger) et la France libre établie à Londres. Dans la mesure où le CFLN entend mener le combat aux côtés des alliés, il s'agit de réorganiser



Général Martial Valin

les forces armées disponibles et de reprendre la formation du personnel militaire, particulièrement des officiers. Le 3 juillet 1943, l'Armée de l'air renaît, grâce à la fusion des Forces aériennes françaises libres (FAFL, commandées par le général Valin) et de l'aviation d'Afrique du général Bouscat. Ce dernier est nommé Chef d'Etat-major de l'armée de l'air. Successeur du général Mendigal à la tête de l'aviation d'Afrique, il avait préparé la fusion avec les FAFL. Dans ce but, il avait réorganisé le haut commandement aérien en écartant les personnalités trop proches de Vichy. C'est dans ce contexte qu'est

créée l'École de l'air à Marrakech, sur Ordonnance du 1er juillet 1943. L'idée de sa création date de fin 1942, date à laquelle plusieurs écoles sont recrées en AFN. Au Maroc, on retrouve une École de perfectionnement du personnel navigant, créée le 1er janvier 1943. Elle comprend une école de pilotage (Kasbah Tadla), et une école de tir aérien et de spécialistes (Agadir). De cette école dépend aussi l'École d'application du personnel navigant (EAPN), qui est positionnée à Marrakech, ville qui compte également une école des cadres (dont une partie deviendra, par la suite, l'École militaire de l'air). La durée des études à l'École de l'air, en principe de deux années, est réduite à une seule en temps de



Le commandant Dartois passe en revue la promotion 1943 AFN

guerre. Les activités doivent démarrer le 20 juillet 1943. Il est prévu que les élèves retournent à l'école après la guerre pour recevoir un complément d'instruction. En raison des événements, les jeunes résidant en AFN ne pouvaient plus passer les concours des grandes écoles organisés en métropole. Le concours de l'École de l'air est donc organisé à Miliana (Algérie) et à Casablanca (Maroc). L'École navale et Saint-Cyr font de même. Dès

la fin de l'année 1942, certains élèves sont placés dans des Pelotons préparatoires à l'École de l'air (PPEA), à Casablanca et à Alger (puis Miliana). Les écrits ont lieu le 31 mai 1943 et l'oral le 10 juin : 41 candidats sont reçus au dépôt de Blida, d'où ils partiront pour Marrakech. Ils y arrivent le 17 juillet, trois jours avant le début de leur formation. La promotion 1943 AFN, est donc issue d'un recrutement local, de même que la 1944 AFN. à ce titre, ses membres seront souvent stigmatisés après la guerre. Le CFLN choisit le commandant Dartois pour recréer et commander l'école, car il a été l'un des rares représentants de l'Armée de l'air à participer à la conférence de Cherchell en octobre 1942,



Remise du poignard au major de la promotion 1943 AFN
(Présence du père Hamel au premier plan)

dont le but était de préparer le débarquement américain en Afrique du nord. Membre du réseau Alliance et des « Conjurés d'Alger », dissidents préférant Giraud à Darlan, Dartois est indéniablement de sensibilité giraudiste. Outre sa fonction première de formation, l'École de l'air doit contribuer à l'amélioration de l'image des aviateurs français auprès des alliés. Les forces

aériennes d'Afrique du nord ont en effet été les forces les plus virulentes dans l'opposition au débarquement. Parmi les aviateurs qui trouvent la mort dans les combats aériens, on note le commandant Tricaud, parrain de la promotion 1942. L'objectif est ainsi de faciliter puis d'accélérer le réarmement de l'Armée de l'air. Il s'agit aussi de sauvegarder son indépendance, menacée un temps par le retour des débats de l'Entre-deux-guerres, Giraud n'étant pas opposé à un retour de l'Armée de l'air dans le giron de l'Armée de terre. Former ses propres officiers est donc une garantie supplémentaire pour l'indépendance des forces aériennes.

*LCL Patrick PELLOUX
Source Commandant (CR) Dr. Christian BRUN
Direction Générale de la Formation Militaire
Chef du Bureau Histoire et Traditions
Chargé d'enseignement et de recherche en histoire et en éthique
Membre associé du Centre de Recherche de l'École de l'air.*



RENÉ DORME

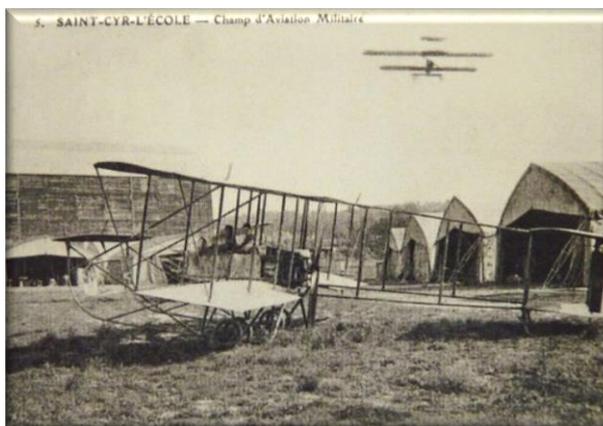
LE PÈRE DORME

René Gaston Marie Dorme naît le 30 janvier 1894 dans la commune d'Eix Abaucourt (Meuse) dans une famille de la classe moyenne provinciale dont le père est chef de gare. Ses parents sont quadragénaires et le tout jeune René tient de l'enfant du miracle, venu au monde longtemps après deux grandes sœurs mais surtout un an et demi après un frère décédé en bas-âge. Choyé, il gardera toute sa vie une affection fusionnelle pour ses parents qu'il appelle affectueusement « mes vieux parents » dans ses écrits. La famille s'installe quelques années plus tard à Briey où son père a obtenu une mutation, qui se trouve à quelques kilomètres de la frontière allemande de l'époque de la Lorraine annexée. Grandissant dans un milieu catholique et patriote, il se montre particulièrement doué à l'école puisqu'il obtient son certificat d'études et se retrouve employé chez un avoué de Briey qui le prend en affection en l'invitant à la chasse et l'initiant à la mécanique en lui permettant de conduire et d'entretenir sa voiture.

Le jeune homme envisage d'entreprendre des études de droit mais doit s'acquitter de son service militaire, qui s'effectue à l'âge de 20 ans. Il décide de devancer l'appel en s'engageant pour une durée de 3 ans en 1912, se retrouvant affecté au 7^e groupe d'artillerie à pied à Bizerte en Tunisie où son niveau d'éducation lui permet rapidement de prendre du galon et d'être nommé au grade de maréchal des logis.

C'est dans cette position qu'il se trouve quand éclate la guerre. En tant que gradé, son travail consiste à veiller à la distribution d'effets militaires aux mobilisés qui affluent au camp, un travail qu'il qualifie de « garde-mite » et qui ne lui plaît guère à ce qu'il en écrit à ses parents dans ses lettres quotidiennes. Mais celles-ci ne tardent pas à rester sans réponse : la ville de Briey a été occupée par les troupes allemandes et ses parents sont désormais aux mains de l'envahisseur. Il n'aspire dès lors qu'à aller combattre en France et se porte volontaire pour l'aviation où il est accepté en en décembre 1914, retournant en

France à Lyon où il est en fait désigné pour faire de l'instruction à de jeunes recrues. Il finit par gagner le centre d'aviation de St-Cyr (Versailles) en janvier 1915 près du domicile de la sœur où finalement le mois suivant il part en école de pilotage à Buc sur Caudron G.3.



Après un passage à l'école de Pau, il se rend à St-Cyr passer les épreuves du brevet et a la joie de retrouver ses parents chez sa sœur, qui ont été expulsés en France par les Allemands, dépossédés de leurs biens.

Dès lors, pour Dorme, la guerre va prendre plus encore la tournure d'une

vendetta personnelle contre les Allemands. Breveté en juin 1915, il est affecté non sur le front mais à l'escadrille C94 du Camp retranché de Paris, une affectation qu'il déplore car très éloignée du danger mais qui aura l'avantage de lui permettre de s'aguerrir au pilotage. Basé au Bourget, et promu au grade d'adjudant il va décider d'aller croiser le fer avec l'ennemi en organisant de son initiative un raid sur le front de manière tout à fait clandestine le 21 juillet 1915 avec son ami et futur As Guiguet. Le 3 avril 1916, en faisant un crochet sur le front à bord de son Caudron G.4, il aperçoit un avion ennemi que son mitrailleur tire. Si la victoire n'est pas confirmée, il sera en revanche cité et obtiendra la mutation dans la chasse, intégrant la célèbre escadrille N3 sur le terrain de Cachy le 27 juin 1916 où se bat déjà son ami Guiguet

René Dorme va s'y révéler d'emblée comme un chasseur de tout premier ordre en remportant sur son Nieuport 16 une victoire homologuée dès le 9 juillet 1916, soit 12 jours après son arrivée. Il en remportera de nombreuses autres sur la Somme en battant tous les records de progression (cité au communiqué du 24 août 1916 pour sa 5e victoire) puisque son tableau de chasse se monte à la fin de l'année 1916 à 16 victoires homologuées et 18 probables.



Photo de pilotes des « Cigognes ». Dorme est à droite, Guynemer le deuxième en partant de gauche.

De nombreux succès ne lui sont pas confirmés car il n'hésite pas à aller débusquer l'ennemi chez lui et à l'abattre loin du regard des lignes françaises et des témoignages nécessaires aux homologations. Peu lui importe car il attache plus d'importance de tuer des Allemands,

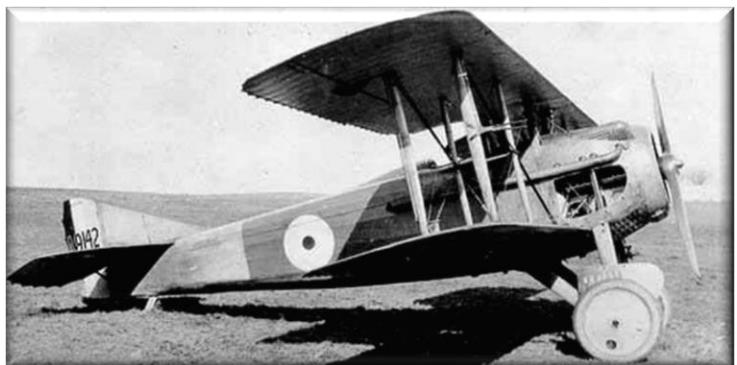


René Dorme devant son appareil, arborant l'insigne de l'escadrille des « Cigognes ».

même si toutefois on devine qu'il ambitionne de dépasser le score de l'as des as Georges Guynemer qui vole dans son escadrille, et il peste contre le fait d'avoir eu très tardivement la croix de la légion d'honneur (le 13 octobre, après sa 14^e victoire). En effet, issu d'une famille de petits fonctionnaires, il ne fait pas partie du « monde » et ne se mélange d'ailleurs pas avec les As officiers de son escadrille (Guynemer, Heutaux, Deullin, De la Tour) qui constituent le club de « la bande

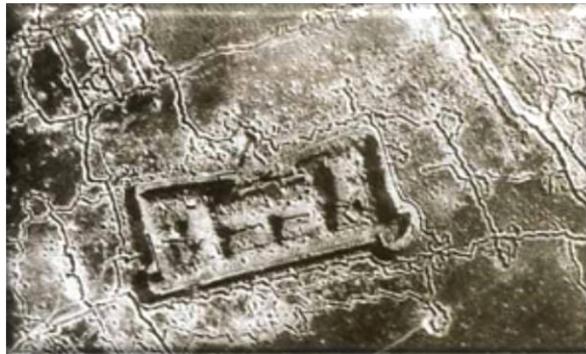
noire ». Dorme n'y est pas invité malgré son palmarès ; il est de plus, le dernier servi pour se faire affecter un SPAD VII qui sont livrés à la N3 dès septembre 1916 et il vole jusqu'à la fin de l'année sur son Nieuport 17 baptisé « Père Dorme » et décoré d'une croix de Lorraine verte.

Dorme va être contraint à un repos forcé en décembre 1916 après une blessure au bras. Il apprend à sa grande joie sa promotion au grade de sous-lieutenant en janvier 1917 et reprend la lutte en février 1917 sur un SPAD qu'il a enfin pu se faire attribuer, la N3 étant désormais basé à Bonnemaïson dans la Marne, en prévision de l'attaque du Chemin des Dames. Il améliore son tableau de chasse d'une 17^e victoire homologuée contre un biplace capturé dans les lignes françaises et dont l'équipage blessé est fait prisonnier. Dorme se montre impitoyable avec le pilote ennemi qu'il va visiter à l'hôpital : « Mon prisonnier m'a demandé de jeter chez lui un bout de papier pour prévenir qu'il n'était que blessé, mais il peut [CENSURÉ] et ses parents peuvent bien rester sans nouvelles. Les parents français souffrent assez à cause d'eux. Je garderai son papier comme souvenir. » Il reçoit en mai un des premiers SPAD VII à moteur surcomprimé de 180 ch.



Un Spad VII, avion apprécié de Dorme.

En avril 1917, la bataille du Chemin des Dames, dans l'Aisne débute. René Dorme, sur son Spad VII, a adopté une cigogne comme emblème pour représenter l'escadrille. Fin avril, il remporte six victoires en trois jours. En mai, il abat deux avions, portant à 23 son nombre de victoires homologuées (il en a toutefois déclaré plus de 90 !).



Le fort de la Pompelle en 1917.

Le 25 mai 1917 au matin, il abat un Albatros près de Reims. A 18h40, il redécolle avec un camarade, le lieutenant Deullin, pour une ronde au dessus des lignes ennemies. À l'est de Reims, les deux Français engagent un groupe de quatre à six Allemands. Alors que Dorme incendie un appareil allemand,

Deullin perd sa trace. Sur le chemin du retour, il apercevra un Spad écrasé dans les lignes allemandes, portant la fameuse croix de Lorraine verte au côté. Le doute n'est plus permis, c'est aux alentours du fort de la Pompelle que René Dorme s'est écrasé. Les pilotes allemands Kroll, von Breiten-Landenberg ainsi que von Schleich revendiqueront une victoire aérienne dans ce secteur à cette date, mais aucune certitude ne sera établie sur l'identité exacte du vainqueur de « L'Incrévable ».

En 623 heures de vol sur l'ennemi et 120 combats, René Dorme a obtenu 23 victoires homologuées et 32 probables notées dans le journal de marche de son escadrille. Son score réel est sans doute supérieur, puisque 20 se vérifient avec un degré raisonnable de certitude dans l'examen des archives allemandes, et il reste des doutes pour une vingtaine d'autres où des équipages allemands sont effectivement blessés sans que soient notés le lieu des combats. Malgré tous ses succès qui l'ont porté à son époque à la 3eme place des as de la chasse française derrière Guynemer et Nungesser (voire 2^{ème} place en comptant ses victoires probables), René Dorme n'obtiendra cependant jamais la célébrité post-mortem de ces deux derniers.



LCL (H) Patrick PELLOUX

LEXIQUE AERONAUTIQUE

WW.aeroprofils.com

Ce lexique (non exhaustif) que nous continuons à énumérer aujourd'hui est le fruit d'un vécu sur le terrain, complété par les extraits d'un article sur le sujet écrit par (Que l'auteur me pardonne), paru dans le mensuel AIR ACTUALITES.

Certaines expressions sortent du cadre de l'aéronautique militaire. Nous les avons listées dans la mesure où elles peuvent prendre une signification différente ou complémentaire lorsqu'utilisées par les aviateurs.

H

HANNETON - Officier ou sous-officier navigant affecté en état-major, considéré comme "abonné" dans les unités où il se rend régulièrement pour faire ses heures de vol.

I

INDIEN - Officier subalterne d'état-major: travaille avec une plume.

J

JOCKEY - Pilote. Premier pilote.

K

KRO - Boisson alcoolisée à base de houblon de marque Kronenbourg, très prisée en piste.

L

LÂCHER - Premier vol seul.

LAITIER - L'avion météo qui décolle le premier, au petit matin.

LAMBDA - Moyen. Vachement lambda: au-dessous de la moyenne.

LAMPE A SOUDER - Avion à réaction. Synonyme : Chaudière.

LOUIS XIV - Piloter à la Louis XIV: croiser les commandes.

LOURDS - Le transport aérien militaire. La Grise vole chez les lourds.



