# SECTEUR 110 BOURGOGNE

*Bulletin de liaison du Secteur 110 Bourgogne*
Nouvelle série n° 64 – novembre 2023

## LE MOT DU PRÉSIDENT

**Dans ce bulletin**

Un bulletin encore une fois très riche, qui nous conduit tour à tour sur diverses cérémonies, sur un grave accident, sur l'histoire de la base aérienne 102, sur Georges Guynemer, sur de la technique, les simulateurs, la gestion du personnel…

Bonne lecture

Les vacances terminées et malgré les fortes chaleurs, chacun d'entre nous a pu profiter d'un repos bien mérité. Reprenons désormais le fil de nos activités.

Le réchauffement climatique n'est pas un vain mot. Les températures extrêmes, les catastrophes naturelles, les fortes précipitations montrent bien que notre terre est de plus en plus fragile et qu'il faut se mobiliser pour la préserver. Nous en sommes tous responsables et il est urgent de s'en inquiéter.

Pour commencer ce semestre, le secteur a organisé en septembre 2023, une rencontre amicale et familiale dans la campagne dijonnaise. Profitant des derniers rayons de soleil, nous avons pu partager un moment de convivialité en dehors de nos traditionnelles réunions mensuelles. J'en profite pour remercier les « Gentils organisateurs » qui ont œuvré pour que cette sortie champêtre soit une réussite. Rendez-vous est pris pour l'an prochain.

Beaucoup de travail nous attend, mais chacun en ce qui nous concerne saura se mobiliser pour que le secteur 110 continue d'avancer.

*CDT(H) Luc BONADEI,*
*Président du secteur 110 de l'ANORAAE*
*pour la Bourgogne*

# LES COMMÉRORATIONS DU 8 MAI 1945

**À CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR**

Pour marquer la commémoration du 8 mai 1945 le COL Christian LEDUC a représenté le DMD et notre secteur 110 Bourgogne de l'ANORAAE aux deux cérémonies qui se sont déroulées à Chevigny Saint Sauveur en présence des autorités civiles et militaires.

LCL (H) Jean-Louis KLINGER
chargé de la communication du secteur 110
« BOURGOGNE »

Merci à Christian qui, une fois de plus a dignement représenté, notre secteur et l'AAE.

**À LONGVIC**

Le colonel Gérard GHERRA a représenté le DMD et l'ANORAAE « BOURGOGNE » à la cérémonie commémorative de l'appel du 18 Juin 1940 en présence des autorités civiles et militaires et de la population.

**À SENNECEY-LÈS-DIJON**

C'est en présence des autorités civiles et militaires qu'a eu lieu cette belle cérémonie à laquelle a assisté le LCL Jean-Louis KLINGER comme représentant du DMD et de l'ANORAAE « Bourgogne ».

Un détachement de la BA 133 de NANCY-OCHEY était présent pour rendre hommage au SCH Nicolas DHEZ, enfant du village, mort dans l'exercice de sa mission dans le dramatique accident d'Albacete (Espagne) le lundi 26 janvier 2015 lors de l'exercice TACTICAL LEADERSHIP PROGRAMME (TLP). Comme ancien officier de renseignement (OR) à l'EC 2/2 « COTE D'OR » de 1997 à 2003 je connaissais bon nombre de participants à ce TLP dont le CNE Gildas TISON (MIKE) et le SGT Nicolas DHEZ (NICO), décédés ce triste lundi qui a été surnommé par beaucoup d'aviateurs « BLACK MONDAY ».

Grand merci à nos camarades de NANCY venus rendre les honneurs à Nicolas (lire plus loin mon article consacré à cet accident).

LCL (H) Jean-Louis KLINGER
chargé de la communication du secteur 110
« BOURGOGNE »

Ci-dessus à Sennecey-lès-Dijon

À droite à Longvic

À Chevigny-Saint-Sauveur, la première à 11 h au monument aux morts avec : lieutenant Alexandre SENOT, chef de centre de la caserne de sapeurs-pompiers professionnels et volontaires de Dijon-Est ; capitaine Christophe LEROUX, commandant la brigade de Gendarmerie de Quétigny ; M. Guillaume RUET, conseiller départemental et maire de Chevigny-Saint-Sauveur ; colonel Christian LEDUC, représentant la Délégation militaire départementale ; capitaine David HITTIN, commandant la 8e compagnie de l'école de Gendarmerie de Dijon ; général de division Jean Luc DELON

La deuxième à 11 h 45 au monument des Fusillés de la forêt commun à Chevigny-Saint-Sauveur et à Quétigny avec : colonel Christian LEDUC, représentant la Délégation militaire départementale ; M. Guillaume RUET, conseiller départemental et maire de Chevigny Saint Sauveur ; M. Rémi DETANG, maire de Quétigny et vice-président de Dijon Métropole ; capitaine Christophe LEROUX, commandant la brigade de Gendarmerie de Quétigny ; lieutenant Alexandre SENOT, chef de centre de la caserne de sapeurs- pompiers professionnels et volontaires de Dijon-Est

# LE MÉMORIAL DES AVIATEURS

En collaboration avec les Bureau des Archives et de la réserve de l'Armée de l'Air et de l'Espace (BARAAE), une délégation du secteur 110 de l'ANORAAE pour la Bourgogne avait fait le déplacement pour visiter le « Mémorial des Aviateurs » au BOURGET le mercredi 17 mai 2023.

Après le déjeuner pris en commun au restaurant « l'Hélice » du musée de l'Air et de l'Espace, le colonel honoraire et académicien de l'Air Michel CAPLET nous fit l'honneur de nous présenter le « mémorial des aviateurs », sanctuaire empreint d'une grande solennité et d'un profond respect envers nos aviateurs décédés dans l'accomplissement de leur mission.

Avant de reprendre le bus pour rejoindre la Bourgogne, l'après-midi se poursuivit par la visite du musée de l'Air et de l'Espace. Un grand merci aux organisateurs de cette visite (LCL GRAILLOT, CDT le BARAAE et au COL (H) Michel CAPLET de l'ANORAAE).

Luc BONADEI

# SIXIÈME RÉUNION MENSUELLE LE 5 JUIN 2023 AVANT LA PAUSE DE L'ÉTÉ

Déjà mi-2023 et notre activité lancée sur sa vitesse de croisière ne faiblit pas. En témoigne l'ordre du jour de notre sixième réunion mensuelle.

**Compte-rendu de la visite du mémorial des aviateurs**
Elle a eu lieu le 17 mai 2023 organisée par le BARAAE. Cette journée enchanteresse a été dense car nous en avons profité pour visiter le musée du BOURGET. Tout le monde en a pris plein les yeux et ce jour restera gravé dans la mémoire de tous les participants. Merci au LCL Graillot commandant du BARAAE.

**Sortie de cohésion**
Sous l'impulsion du président Luc BONADEI nous avons programmé une sortie de cohésion avec les conjoints dans la campagne environnante le vendredi 22 septembre dans un lieu « à voir ». Après deux mois de recherche le gagnant pour la meilleure proposition est notre ami Roland AIMAR qui a trouvé l'ancienne ferme du LEUZEU située sur les hauteurs de Dijon entre Urcy, Flavignerot et Fleurey-sur-ouche. Excellent choix, à la fois pittoresque et historique, puisque cette ferme est un haut lieu de la résistance côte d'orienne. En effet, une bataille meurtrière s'y est déroulée le dimanche 25 juillet 1944 vers 12 h 30 entre maquisards et miliciens pétainistes (pour les détails voir article consacré à cet événement).

**Remise en état du monument des aviateurs américains**
Roland AIMAR très investi nous a proposé de participer à la remise en état du monument des aviateurs américains morts dans le crash de leur avion situé à proximité de l'entrée de l'ex BA 102. Nous approuvons cette participation aux côtés de la commune d'OUGES qui supervise cette rénovation.

**Le calendrier**
08 juin 2023 : AG d'UNEO à BEAUNE Le président du secteur représentera le Président national à cette assemblée.
09 juin 2023 à 10h30 : cérémonie de remise d'insigne au BARAAE
11 juin 2023 : AG ANORAAE à PARIS
15 au 18 juin 2023 : AIR RAID à SAINT DIZIER.
18 juin 2023 : appel du général De Gaule
28 juin 2023 : journée des aviateurs au BARAAE
11 septembre 2023 : cérémonie Guynemer
22 septembre 2023 : sortie du secteur à la ferme de Leuzeu.

**Moment de convivialité**
Comme tous les ans avant la pause estivale et les vacances qui vont avec, nous tenons à passer un agréable moment autour du verre de l'amitié. Cette année c'est Thierry Suiveng qui nous a organisé un fameux apéritif dinatoire qui restera gravé dans les mémoires. Grand merci à lui et à Ghislaine pour la préparation active des succulents plats qui ont été très appréciés. Nous remercions aussi notre fidèle ami Jean PACAULT pour l'excellent crémant de Saumur qu'il nous a envoyé.

De gauche à droite : Klinger, Caplet, Bonadéi, Gherra, Loew, Bonnand, Charavel, Cherry, Burlot, Criard et au premier plan Aimar et Suiveng qui sont accroupis tandis que Guillemaud prend la photo

## CÉRÉMONIE DE L'APPEL DU 18 JUIN 1940 À LONGVIC

Comme à son habitude, c'est notre ami le COL (H) Gérard GHERRA qui a représenté notre secteur de l'ANORAAE et le DMD à la cérémonie commémorative de l'appel du 18 juin 1940 en présence des autorités civiles et militaires.

## JOURNÉE DE L'AVIATEUR À OUGES (EX BA 102) LE 28 JUIN

Placée sous l'autorité du LCL Stéphane Graillot commandant l'EAR et le BARAAE, cette cérémonie de la journée de l'aviateur s'est déroulée sur le site du BARAAE en ce mercredi 28 juin 2023. Outre la présence des autorités civiles et militaires, des EAJ et de leurs familles l'ANORAAE « BOURGOGNE » était représentée par son président le CDT Luc BONADEI, le COL Gérard GHERRA, le COL Michel CAPLET, le LCL Thierry SUIVENG (Porte drapeau), le LCL Jean-Louis KLINGER, le SLT (RC) Roland AIMAR.
Après la traditionnelle montée des couleurs la cérémonie s'est poursuivie par la remise des calots aux jeunes EAJ, de décorations et autres lettres de félicitations au personnel de l'EAR. Il a aussi été procédé à la lecture de l'ordre du jour du CEMAAE.

LCL (H) Jean-Louis KLINGER

## CÉRÉMONIE DU 14 JUILLET À LONGVIC

Fidèle à ses engagements, c'est encore le COL (H) Gérard GHERRA qui a représenté le DMD et notre secteur de l'ANORAAE à la cérémonie commémorative du 14 Juillet 1789 à Longvic en présence des autorités civiles et militaires et de la population très nombreuse.

À l'instar de notre camarade Gérard Gherra, chaque membre de notre secteur a participé aux cérémonies de notre fête nationale dans sa commune de résidence et pour certains, dont notre président Luc Bonadéi et notre porte-drapeau, à la cérémonie principale à DIJON.

## CÉRÉMONIE DE PRISE DE COMMANDEMENT DU BARAAE ET DE L'EAR D'OUGES PAR LE LCL ÉRIC BERNARD À LUXEUIL (7 SEPTEMBRE)

C'est lors de la prise d'armes présidée par la colonel Anne Labadie, commandant la BA 116 LCL PAPIN de Luxeuil Saint Sauveur, que le LCL Éric Bénard a pris le commandement du BARAAE et de l'EAR d'Ouges. Le COL (H) Michel Caplet et le SLT (RC) Roland Aimar ont représenté notre secteur à cette cérémonie.

# CÉRÉMONIE COMMÉMORATIVE DE LA DISPARITION DU CAPITAINE GEORGES GUYNEMER

Placée sous les ordres du lieutenant-colonel Éric BENARD, commandant les éléments Air rattachés 00.102 et commandant le bureau des archives et de la réserve de l'AAE, la cérémonie commémorative de la disparition du capitaine Guynemer s'est déroulée le lundi 11 septembre 2023 devant la stèle éponyme de l'ancienne base aérienne 102 en présence de personnalités civiles et militaires.

Le secteur « Bourgogne » s'était fortement mobilisé pour honorer la mémoire du Capitaine Guynemer.

Avec à sa tête notre président Luc Bonadéi, accompagné de notre vice-président Bernard Burlot, jean-Louis Bossu, Michel Dzian, Gérard Gherra, Armel Guillemaud, Jean-Louis Klinger, Bernard Régnier, Thierry Suiveng et Roland Aimar notre belle délégation a rendu les honneurs à notre héros national.

Notre drapeau fut fièrement porté par le LCL (H) Thierry SUIVENG notre porte-drapeau en titre.

Le LCL (H) Armel GUILLEMAUD membre de l'ANORAAE et ancien pilote de l'EC 2/2 « Côte d'Or » s'est chargé de lire la dernière citation du capitaine Georges Guynemer.

Après la montée des couleurs, les honneurs aux morts ont été rendus par la « sonnerie aux morts » assurée par deux vaillants « clairons », puis par la minute de silence et enfin par l'hymne national.

Ensuite, le président Luc BONADEI et le vice-président Bernard BURLOT ainsi que les représentants des maires des communes de Longvic, d'Ouges ont procédé au dépôt de gerbes.

La cérémonie s'est clôturée par les remerciements des autorités militaires aux participants et à la population.

Ci-dessous, de gauche à droite : Klinger, Guillemaud, Régnier, Burlot, Bonadéi, Dzian, Gherra, Suiveng, Bossu. Aimar

## SORTIE CHAMPÊTRE À LA FERME DE LEUZEU VENDREDI 22 SEPTEMBRE 2023

Pleuvra ? Pleuvra pas ? Jusqu'au dernier moment en ce vendredi 22 septembre 2023 le suspense était là mais finalement il n'a pas plu. Et c'est avec un réel soulagement et un bel enthousiasme que nous avons rejoint notre point de rendez-vous à Fleurey-sur-Ouche. L'ambiance était détendue et un peu fébrile car tous pressés d'aller découvrir ce lieu champêtre empreint d'histoire (Cf : mon article sur la résistance) mais difficilement accessible. Après quelques kilomètres dans des chemins plutôt réservés aux agriculteurs nous sommes arrivés au parking « du bas » au milieu de la forêt. Les voitures garées, nous avons bourrés nos affaires dans la voiture d'André loew et nous l'avons suivie à pied. Après avoir parcouru un petit kilomètre sur un chemin forestier, nous sommes arrivés dans une clairière éclairée par un beau soleil matinal. La voiture d'André Loew a bien réussi à grimper jusqu'au parking « du haut » limité à deux ou trois véhicules en les serrant bien. Puis nous avons découvert les bâtiments qui constituent la ferme de Leuzeu. Le tout dans un écrin de verdure et d'arbres fruitiers cernés par la forêt.

Certains bâtiments sont terminés de rénover et d'autres plus petits sont encore en cours. Après avoir fait le tour de cet ensemble et pris moult photos tout en discutant des lieux, vers midi, nous nous sommes tous retrouvés sous un hangar, un verre de bienvenue à la main et plein de petites choses délicieuses à grignoter que nos compagnes avaient confectionnées.

Puis vint l'instant du repas tiré du sac que nous avons dégusté dans une belle grande salle rénovée avec goût dans l'esprit d'antan avec des meubles d'époque. L'ambiance était très amicale et partageuse : chacun et chacune proposant à ses voisins de goûter ses plats mais aussi ses bons vins.

Et c'est aux alentours de 15 heures que quelqu'un a dit : « Un orage arrive, il faut remballer et redescendre rapidement si on ne veut pas se faire saucer ». Zut alors ! on était si bien tous ensemble.

Nous avons remballé nos affaires rapidement mais avant de partir notre président nous a promis que nous reviendrions ; et pourquoi pas pour la dernière réunion mensuelle de juin 2024. Bravo Luc tout le monde a applaudi pour signifier une approbation pleine et entière. Dont acte.

Vivement juin 2024 qu'on écrive la suite…

LCL (H) Jean-Louis KLINGER

QUELQUES PHOTOGRAPHIES DU REPAS TIRÉ DU SAC
ET PRIS EN COMMUN DANS LA GRANDE SALLE

# TLP ALBACETE (ESPAGNE) LUNDI 26 JANVIER 2015 : PETITS OUBLIS ET CONSÉQUENCES CATASTROPHIQUES

Après le flot d'émotions qui a submergé les témoins et les familles de ce terrible accident est venu le moment de déterminer les causes de ce crash aérien qui a causé un énorme désastre en perte de vies humaines, de traumatismes psychologiques des survivants, sans oublier les énormes dégâts matériels. En témoigne le récit poignant de l'adjudant «BUCK » ROGER qui a vécu ce drame en direct et qui a eu le courage d'écrire l'article « BLACK MONDAY » que je vous livre en annexe tel quel dans son intégralité.

C'est empreint d'émotion que j'ai rédigé cet article car j'ai bien connu le Cne Gildas TISON comme pilote opérationnel (PO) à l'EC 2/2 « Côte d'Or ». Je connaissais aussi le jeune Nicolas DHEZ qui, comme moi, habitait Sennecey-lès-Dijon avec sa famille dont le père était major à la BA 102. Nicolas était connu dans le village car il faisait partie de l'équipe de football du village dans laquelle il excellait avant de devenir arbitre officiel et jeune arbitre de Ligue. Il avait même réussi le concours de jeune arbitre de la fédération pour diriger des rencontres nationales jeunes sur le territoire français. Je rencontre le major Thierry DHEZ à chaque cérémonie militaire de Sennecey.

Les noms de nos deux camarades décédés tragiquement dans le cadre de leur mission figurent dans la borne mémorielle du mémorial des aviateurs.

Avant de rentrer dans le vif du sujet un mot sur TLP.

*« Le Tactical Leadership Programme (TLP) est un quartier général multinational établi sur la base aérienne d'Albacete. Dix nations de l'OTAN participent au programme. Son objectif principal est d'accroître l'efficacité des forces aériennes des nations participantes dans le domaine du leadership tactique et des initiatives conceptuelles et doctrinales en soutien du Commandant suprême des forces alliées en Europe (SACEUR), du commandant suprême allié Transformation (SACT) et des missions nationales. »*

À présent revenons au but de cet article qui est d'exposer les conclusions tirées du rapport final d'expertise menée par la commission d'enquête de sécurité grecque et notamment sur les causes de cet accident.

LES CAUSES :

*« Les principales causes de l'accident ont été les suivantes :*

*- La compensation de l'avion était incorrecte pour le décollage. Avant le roulage, le compensateur en lacet a été accidentellement réglé sur le braquage maximal à droite (12°), affectant considérablement l'aérodynamique de l'appareil au décollage.*

*- Le pilote en fonction (PF) a effectué les actions de la checklist « Avant décollage » alors qu'il était dans la zone de stationnement (parking E2) environ 20 minutes avant le décollage. »*

LES FACTEURS AYANT CONTRIBUE A L'ACCIDENT :

*« La conception du Panneau de compensateurs manuels n'empêche pas tous les mouvements accidentels et l'avion ne prévoit pas de méthode/système pour alerter le pilote si la compensation de l'appareil est incorrecte avant le décollage.*

*- La coexistence de plusieurs facteurs critiques a porté l'accident à un niveau fatal. Les facteurs susmentionnés sont : forte masse totale en charge, configuration asymétrique, modèle biplace, réservoirs de carburant externes (principalement axiaux) et vent latéral.*

*- Du fait que cette rotation accidentelle de la molette du compensateur en lacet est peu commune, notamment avec cette gravité, l'entraînement au vol et les structures de sécurité du vol de la HAF n'ont pas traité cette question au niveau adéquat. Cela est renforcé par le fait qu'il n'existe pas de procédures d'urgence associées et aucun incident antérieur de ce type enregistré par la HAF.*

*- Des objets mobiles dans le cockpit, tels que des checklists incorrectement rangées, ont pu entraîner un mouvement accidentel de la molette du compensateur en lacet.*

*- L'« Inspection en bout de piste » a été réalisée sur le parking E2 au lieu d'un emplacement proche du bout de piste. Ce changement de la procédure a créé une faille qui a conduit le PF à s'écarter des procédures normalisées. »*

RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ :

« - La HELENIC AIR FORCE (HAF) doit présenter une demande de projet technique (EPR) au titre du marché Falcon 2020 pour que le constructeur LM Aero (Lockheed Martin Aeronautics) réalise une étude

technique sur la meilleure façon de contrôler la compensation en lacet au décollage.
- LM Aero doit identifier la meilleure façon de traiter la question de neutralisation ou d'interdiction d'actions de compensation en lacet pendant le décollage, et/ou fournir un avis consultatif au pilote lorsque certaines conditions de compensation en lacet existent.
- La HAF doit développer les procédures pilote afin que les procédures de checklist « avant décollage » soient les dernières actions réalisées avant le décollage.
- La HAF doit présenter le formulaire AF FORM 847 au groupe de coordination technique (TCG) afin d'ajouter dans la section VI, FACTORS AFFECTING FLYING CHARACTERISTICS du -1 une description des caractéristiques de vol et de l'effet d'une erreur de compensation de l'avion au décollage.
- La HAF doit développer les procédures pilote et technicien afin que l'« inspection en bout de piste » soit effectuée à des emplacements désignés aussi près que possible du seuil de piste.
- La HAF doit développer les procédures pilote concernant le rangement d'objets dans le cockpit conformément aux SOP. »

SOURCE : Groupe d'enquête de sécurité (F-16D HAF N° de série 084, 26-1-2015 base aérienne de Los Llanos Albacete Espagne) : Rapport final

CONCLUSION :
Ce tragique accident démontre que le métier de pilote est dangereux et qu'il ne supporte aucune approximation, pas plus qu'un oubli aussi minime soit-il. Les procédures doivent être appliquées à la lettre, au bon moment et au bon endroit.
Par ailleurs, ce type d'incident avait déjà eu lieu et s'était aussi terminé par un crash. Par chance, en s'éjectant à temps le pilote en était sorti indemne. À la suite de ce crash il aurait été judicieux de procéder aux modifications adaptées sur le panneau du compensateur. Et au moins d'avertir le pilote s'il n'est pas bien positionné.
Il aura fallu attendre que cette tragédie ait lieu pour corriger ces défauts de conception. Dommage… Voire impardonnable du point de vue des familles.

LCL (H) Jean-Louis KLINGER

# LA FERME DE LEUZEU : UN PASSÉ HISTORIQUE MÉCONNU

## LE CONTEXTE HISTORIQUE

Le 3 juillet 1944, le maquis Koening qui mène des actions importantes contre l'occupant décide de s'appeler « Liberté ». Mais, le 18 juillet, suite d'une dénonciation aux miliciens pétainistes par un traître, le village d'Arcey est encerclé par l'ennemi. Une dizaine de personnes seront arrêtées et quatre déportées. C'est pourquoi le maquis décide de quitter le village pour s'installer à la ferme du «Leuzeu». Les résistants lourdement chargés se déplacent difficilement par une nuit noire sur des chemins escarpés. À peine arrivés à destination, ils procèdent à l'installation et à la défense du camp. Pendant tout le mois de juillet, ils tendent des embuscades et procèdent à des sabotages qui attirent l'attention de l'ennemi qui charge la milice de rechercher et arrêter les résistants et les civils qui les soutiennent. Le 25 juillet 1944 en fin de matinée le village d'Urcy va en payer le prix fort.

Le 25 juillet, à 12 h 30, BILLARD et BENOIST, du maquis, sont sauvagement abattus par trois miliciens embusqués à Urcy. Immédiatement, des patrouilles partent pour mettre la main sur ces miliciens. Mais ces trois individus se sont enfuis en voiture. Les jours suivants restent très agités dans le secteur. Accrochages avec les Allemands, menaces de la Milice. C'est grâce au commando du SAS que le maquis Liberté va bénéficier d'un important parachutage d'armes dans la nuit du 27 au 28 juillet 1944. Les résistants récupèrent une force de frappe qui sera décisive dans la bataille qui suivra.

Le samedi 29 juillet, rentrant d'une mission de ravitaillement, un groupe du maquis Liberté décide de faire une halte à Dijon, rue des Tanneries, où devaient se trouver les trois miliciens. L'un d'eux, en train de se laver les mains, laisse voir, par sa veste entrebâillée, la crosse d'un revolver. Le chef du groupe saisit sa mitraillette et fait feu. Un des fuyards est abattu, les deux autres s'enfuient. Un des membres du groupe les rattrape et les fait prisonniers. À la suite des accrochages de Dijon, les responsables du maquis Liberté s'attendaient à une attaque.

## LA BATAILLE DU LEUZEU 30 JUILLET 1944

FORCES EN PRESENCE :

MAQUIS :
- 3 sections du maquis : 70 hommes ;
- 22 parachutistes anglais ;
- 1 groupe du maquis Madagascar : 36 hommes.

ENNEMIS :
- Miliciens : 400 hommes venus de Paris.
- 30 hommes de Dijon.

Le dimanche 30 juillet, le camp est attaqué à 6 heures du matin. Le poste avancé donne l'alarme et abat les premiers miliciens venus en éclaireurs. Le groupe « Madagascar » riposte par un feu nourri d'armes automatiques. Un milicien est abattu. Le chef de la Milice, surpris par cette résistance, donne l'ordre de se replier et de regagner Dijon à pied. Les pertes du maquis sont d'un tué et trois blessés légers. Ces derniers furent évacués sur la ferme Simonot à Clémencey. Prévoyant une attaque massive avec des moyens beaucoup plus puissants, le chef du maquis fait évacuer le camp dans la nuit du 30 au 31 juillet. Effectivement, après cet échec, la réaction de l'ennemi va être immédiate et meurtrière. Les Allemands prennent la direction des opérations. Avec les miliciens de Darnand, et des miliciens du SD, ils vont intervenir le 1er août par une attaque en force sur le Leuzeu. Ils partent de Fleurey (neuf cars) et de Chamboeuf (neuf cars) pour une manœuvre en tenaille. Mais les résistants ont quitté les lieux. À la suite d'une méprise, l'ennemi se tire dessus faisant de nombreux blessés. Furieux, les Allemands vont terroriser les habitants de Clémencey. Tous les hommes sont rassemblés et alignés contre le mur de l'église, sous haute garde de soldats allemands. C'est alors qu'un petit groupe d'Allemands amène sur place deux hommes et une femme. Les deux hommes sont des maquisards dont l'un est blessé et la jeune femme est Camille-Henriette Simonot. Elle vient d'être surprise par les Allemands alors qu'elle soignait le blessé. À 16 heures, la ferme Simonot est incendiée. À 20 heures, les hommes du pays, enfin libérés, rentrent chez eux. Les résistants capturés à Clémencey seront exécutés. Camille-Henriette Simonot sera déportée en Allemagne au camp de Torgau, puis à Ravensbrück où elle décédera en avril 1945.

Après s'être installés près de la ferme de Rolle, base du commando anglais, les maquisards du « LEUZEU » et le groupe « MADAGASCAR » sont sur leur garde. Le 1er août, ils entendent en direction de Chamboeuf, des

rafales d'armes automatiques. Et un maquisard raconte avoir vu passer quarante camions allemands. Le groupe Madagascar décide de quitter la compagnie Liberté et de retrouver son autonomie. Il s'installe sur les hauteurs de Remilly d'où il continuera ses actions jusqu'à quatre embuscades par jour avec un bilan impressionnant de 81 Allemands et sept miliciens tués. Le 10 septembre, fort de 140 hommes, il s'intègre dans les opérations sur Dijon et participe à la Libération de la ville le 11 septembre 1944. De son côté le maquis Liberté, toujours très menacé, quitte le ferme Rolle dans le nuit du 7 au 8 août. Début septembre, la compagnie Liberté s'installe à Messigny, d'où, forte de 900 hommes, elle participera elle aussi aux opérations de libération de Dijon.

LCL (H) Jean-Louis KLINGER

SOURCE : Récit de Jean-Pierre Petit (D'après les témoignages d'anciens résistants du maquis Liberté)

Ci-contre : la plaque commémorative

Ci-dessous, vue d'ensemble des principaux bâtiments

# GEORGES GUYNEMER (1894-1917)

**En dehors d'un cercle d'initiés, sait-on véritablement qui est l'aviateur français Georges Guynemer ? Il peut évoquer le nom d'une rue, d'un établissement scolaire. Devenu une icône, une légende vivante durant la Première Guerre mondiale, ce jeune homme filiforme, à la santé fragile n'aurait jamais dû intégrer l'armée, et encore moins rejoindre le front, si un officier n'avait signé un faux document. Ainsi débute le destin de ce gringalet faisant corps avec son avion, pour disparaître après avoir été crédité de cinquante-trois victoires aériennes.**

Georges Guynemer naît le 24 décembre 1894 à Paris. Il est le fils de Paul Guynemer et de Julie Doynel de Saint-Quentin. Par sa mère, il est descendant du roi de France Louis XIV. Paul Guynemer a intégré Saint-Cyr en 1880. À sa sortie deux ans plus tard, il intègre le 127e régiment de ligne puis rejoint le 120e régiment de ligne. Le jeune officier s'ennuie et préfère quitter l'armée lorsqu'il se marie le 23 septembre 1890 à Paris. Georges a deux sœurs aînées, Odette (décédée en 1918 de la grippe espagnole) et Yvonne. La famille, partage son temps entre le château de Thuit près des Andelys (Eure) et celui de Garcelles-Secqueville (Calvados), propriétés familiales. Georges est baptisé le 27 octobre 1895 au Thuit (un vitrail représentant Georges Guynemer y est inauguré en 1928). Il a pour parrain un oncle, le comte d'Aubigny, ministre plénipotentiaire de la France et pour marraine une tante, la comtesse de Failly. Les Guynemer, famille de l'aristocratie normande, mènent une vie aisée.

**Fougueux mais fragile**

Choyé par ses parents, le petit Georges est d'une santé fragile. Très jeune, il est victime d'une entérite. En 1903, Paul Guynemer installe sa famille dans l'hôtel cossu qu'il a fait construire à Compiègne (Oise), en lisière de forêt. Cette résidence sera le port d'attache de l'existence fulgurante et abrégée de Georges. En octobre 1906, à peine âgé de douze ans, il entre au prestigieux collège privé Stanislas à Paris. Le directeur des études décrira un élève « intelligent, orgueilleux, trépidant d'impatience, cabochard, cauchemar des professeurs ». C'est l'époque de l'aviation naissante. Sur le terrain de la ferme de Corbeaulieu, à Margny-lès-Compiègne, les pionniers Georges Legagneux et Robert Martinet réalisent des exploits. Là, à l'insu de sa famille, durant les vacances de 1912, Georges Guynemer effectue son baptême de l'air à bord d'un Farman « cage à poules » piloté par Lucien Melzassard qui n'est pas encore breveté (brevet n° 1117 de l'Aéro-Club de France, le 22 octobre 1912)…

Georges Guynemer, doué en mathématiques et en latin, est handicapé par sa faible constitution. Il est malade à nouveau l'année de préparation du concours d'entrée à l'École polytechnique. Le médecin recommande de séjourner dans le Midi, pour la santé fragile de Georges et, au printemps 1914, la famille s'installe à Anglet (Pyrénées-Atlantiques), occupant la villa Delphine. Georges s'ennuie. Le 2 août, à trois heures de l'après-midi, le tocsin sonne annonçant la mobilisation générale. « Je m'engage », annonce Georges à son père qui, ancien officier, ne peut désapprouver son fils. Il l'accompagne dans son automobile jusqu'au bureau de recrutement de Bayonne. Les médecins militaires trouvent ce grand jeune homme trop filiforme et trop chétif. Il est ajourné six mois.

**D'élève mécanicien à pilote**

Sur les conseils d'un pilote rencontré au terrain d'aviation d'Anglet, Paul Guynemer conduit son fils à l'aérodrome de Pont-Long, près de Pau. Ils se présentent au capitaine Alphonse Bernard-Thierry, commandant l'école des mécaniciens. L'officier est d'emblée inspiré par ce jeune homme frêle, signe un faux certificat d'aptitude professionnelle et l'intègre le 22 novembre dans son école au titre du service auxiliaire, comme élève mécanicien d'avion. L'évolution du conflit rend nécessaire de former en nombre des pilotes aviateurs. En janvier 1915, le général Edouard Hirschauer, directeur de l'Aéronautique militaire, annonce au commandant de l'école de Pau qu'il va recevoir cent nouveaux élèves pilotes. Le capitaine Alphonse Bernard-Thierry, secondé

par le capitaine Arthur Noé comme chef pilote, parvient, grâce à un « arrangement », à faire ajouter Georges Guynemer qui a déposé une demande d'admission dans le service navigant. Georges Guynemer a atteint son but, tout en gardant de son premier emploi un goût très prononcé pour la mécanique aéronautique. Il débute son apprentissage au pilotage sur Blériot XI, puis sur Morane-Saulnier Parasol, avec comme moniteur Paul Tarascon qu'il retrouvera en escadrille. Après l'école de Pau, il est dirigé le 20 mars 1915 vers l'école de pilotage du camp d'Avord où, nommé caporal le 8 mai, il est breveté pilote militaire (brevet n° 853, du 26 mai 1915), après avoir réussi sur Morane -Saulnier l'épreuve triangulaire (organisée le 22 avril entre Avord, Châteauroux et Romorantin) et les épreuves de ligne droite et de hauteur (organisées le 26 avril, entre Avord et Étampes). Il avait obtenu le 1er avril, sur monoplan Blériot, le brevet (n° 1832) de pilote aviateur civil délivré par l'Aéro-Club de France.

**Cran et discipline au sein de l'escadrille MS 3**

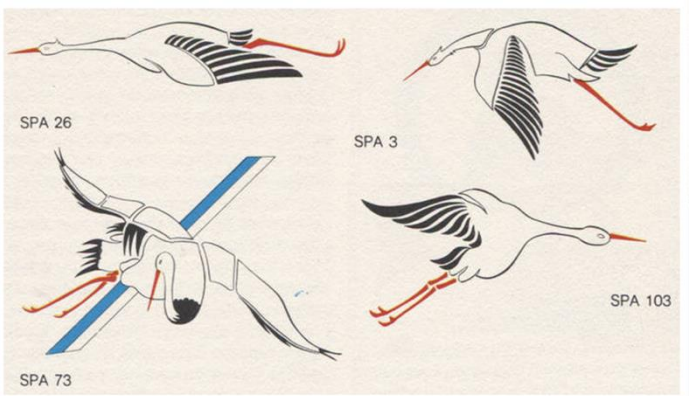
Le 9 juin 1915, Georges Guynemer, venant de Paris, débarque avec sa cantine en gare de Crépy-en-Valois (Oise) pour rejoindre l'escadrille MS 3, alors stationnée à Vauciennes (Oise), équipée de Morane-Saulnier type L Parasol et commandée par le lieutenant Antonin Brocard, Saint-Cyrien, qui demande à ses pilotes « discipline, patience, cran ». Le jeune pilote, qui ne quittera jamais cette unité, est nommé sergent et mis entre les mains de l'adjudant Jules Védrines, 34 ans, ancien champion ayant remporté la coupe Gordon Bennett aux USA en 1912, chargé à l'escadrille de missions spéciales. Lors des premiers vols dès le lendemain, Georges Guynemer « casse du bois », une première fois avant même d'avoir décollé, une deuxième fois au retour du vol, à l'atterrissage. Brocard, furieux, ordonne à Védrines : « Tu me fous ce p'tit con-là à la porte » !

Lorsqu'il ne vole pas Georges Guynemer « s'approche de son avion, il le regarde, le palpe, le caresse, l'examine, le scrute, le sonde, c'est un ami, le meilleur de tous, un second lui-même ». En juillet 1915, l'escadrille perçoit ses premiers Nieuport 10 C1, dit « Bébé Nieuport ». Le 19 juillet, accompagné de son mécanicien Charles Guerder faisant fonction d'observateur, Georges Guynemer remporte sa première victoire homologuée en abattant, aux commandes de son type L n° 376 muni d'une mitrailleuse Lewis, un Aviatik C.1 au-dessus de Septmonts, au lieudit « la Carrière l'Évêque », au sud-est de Soissons (Aisne). En octobre, il se voit affecter le Nieuport 10 n° 320, monture du sergent Armand Bonnard parti combattre en Serbie. Pour une raison inconnue, il avait baptisé son avion « Vieux Charles ». Guynemer gardera ce nom qui sera peint sur tous ses avions. Le front de la guerre s'étend, de la Manche aux Vosges. Le 16 août, l'escadrille fait mouvement sur le terrain de Breuil-le-sec (Oise). Les victoires suivantes tardent à venir. Enfin, le 5 décembre il abat à nouveau un Aviatik. A cette date, l'escadrille est rebaptisée N 3. Le 8 décembre, en abattant un LVG qui s'écrase en bordure du village de Beuvraignes (Somme), Guynemer signe sa troisième victoire homologuée. Ces succès ne sont pas liés au hasard, ils nécessitent manœuvre et adresse. Jules Roy écrit dans la biographie qu'il consacre à Guynemer : « A part Védrines, personne ne peut croire que ce gosse souffreteux, cette sauterelle agitée, Fil-de-fer et Caoutchouc de Stan' (référence au collège Stanislas) est robuste et gaillard en attendant de devenir une foudre de guerre. Brocard commence à se demander si ce sergent qui s'est payé une culotte de cuir noir, chic suprême, ce foutriquet à qui il est arrivé quelque chose, n'est pas quelqu'un… ».

**Gloire naissante, premiers honneurs**

Guynemer change de statut auprès de ses camarades. Il ne cesse de voler. Dès qu'un rôdeur ennemi est signalé dans le ciel, il bondit dans son Nieuport et chasse. Le 14 décembre, accompagné du sergent Buquet, il remporte sa 4e victoire et ramène au terrain un avion touché par plusieurs balles. Le 3 février 1916, il remporte son premier doublé et le 6 février le Grand Quartier général le consacre « as », répondant à une nouvelle pratique de citer dans le communiqué quotidien aux armées, publié au journal officiel, les pilotes ayant obtenu au moins cinq victoires aériennes. Georges Guynemer est le premier à connaître cet honneur, largement médiatisé par le journaliste Jacques Mortane dans sa revue *La guerre aérienne illustrée* ; *L'Illustration* du 12 février lui consacre sa une, de même *Le Petit Journal*, l'Excelsior, Le Pays de France.

Promu sous-lieutenant le 4 mars, il fait mouvement avec son escadrille sur le terrain de Vadelaincourt (Meuse), près de Verdun où l'offensive a débuté le 21 février. Là, le commandant Jean-Baptiste de Tricornot de Rose dispose de huit escadrilles de chasse pour répondre à l'ordre « Balayez-moi le ciel ! ». Parmi ces escadrilles, les n° 3 « Cigogne, ailes basses », n° 26 « Cigogne, ailes hautes », n° 73 « Cigogne japonaise », n° 103 « Cigogne, ailes allongées ». Symbolique d'une Alsace à reconquérir.




Le commandant de Rose insuffle de nouvelles méthodes : plus de vol en solitaire à la recherche de l'exploit individuel, mais des vols en groupe. Le 13 mars, Georges Guynemer essuie un tir adverse qui le blesse au visage et au bras gauche. Il est évacué à l'ambulance japonaise de l'hôtel Astoria et ne sera pas de retour au front avant le 26 avril. Quelques jours plus tard, le 11 mai, c'est la consternation dans les escadrilles ; le

commandant de Rose, en tournée d'inspection sur le terrain de Villemontoire près de Soissons, se tue accidentellement aux commandes de son Nieuport alors qu'il effectue une démonstration de vol au général Paul François Grossetti.

Le 13 mai 1916, sur le terrain d'Ouges-Longvic (Côte-d'Or), le sous-lieutenant Georges Guynemer, auréolé d'une gloire naissante, est désigné pour présenter le drapeau de l'Aviation militaire devant le front des troupes du Premier groupe d'aviation et à ses élèves pilotes, emblème qu'il reçoit des mains du lieutenant-colonel Adolphe Girod, Inspecteur général des écoles et dépôts d'aviation et, pour la circonstance, délégué du ministre de la Guerre. Ce drapeau avait été solennellement remis à l'armée le 14 mai 1915, sur le plateau de Malzéville près de Nancy, par le président de la République Raymond Poincaré. Signification individuelle de cette grandiose cérémonie à Longvic : Guynemer est présenté aux élèves candidats aviateurs de l'école de Longvic comme le vivant exemple de ce que doit être un aviateur. Signification collective : par cette remise d'un drapeau, la nation tout entière reconnaît le rôle sans cesse grandissant de l'aviation au combat. Après la revue, Girod prononce une allocution patriotique : « Levez vos fronts vers ces couleurs, élevez vos âmes jusqu'à ces gloires. Haussez vos cœurs à l'espérance et voyez luire à travers ces plis glorieux la victoire de nos armes ».

Le 18 mai, l'escadrille s'installe sur le terrain de Cachy, au sud-est d'Amiens, où Guynemer reprend sa place au combat durant l'offensive de la Somme, du 1er juillet au 18 novembre. Il vole sur Nieuport 17, jusqu' à l'arrivée en septembre d'un tout nouveau chasseur, le SPAD VII à moteur Hispano-Suiza de 150 chevaux, conçu par l'ingénieur Louis Béchereau de la Société pour l'aviation et ses dérivés (SPAD). Les Cigognes portent des numéros sur les ailes et le fuselage, le n° 2 pour Guynemer. Aux commandes de son nouvel avion qui a la supériorité sur l'ennemi, Guynemer remporte victoire sur victoire – 21 officielles et 14 probables pour la seule année 1916 – en tirant l'ennemi à bout portant, ce qui n'est pas sans risque et dont il ressort touché à plusieurs reprises. Le 23 septembre, il signe un triplé. Il est promu au grade de lieutenant le 31 novembre. Guynemer ne quitte plus son avion : « quand il ne vole pas, il l'ausculte, règle sans cesse sa mitrailleuse, aide son mécanicien Édouard Pinot à réparer l'avion quand il est revenu touché. Il est du métier ». Guynemer entretient une correspondance suivie avec l'ingénieur Béchereau à qui il relate sa pratique, pour améliorer l'avion.

Lorsqu'il séjourne à Paris, à l'hôpital suite à blessures, ou pour quelques jours de détente, entretient-il une idylle avec la chanteuse soprano et meneuse de revues Yvonne Printemps. Ils se retrouvent « Chez Maxim's » où la table 55 leur est réservée.

L'escadrille n° 3 rejoint le terrain de Courville, près de Fismes (Marne), sur le site de la ferme de Bonne Maison, pour prendre part à l'offensive Nivelle du Chemin des Dames, déclenchée le 16 avril 1917. Dans la journée du 25 mai, Guynemer, qui porte les galons de capitaine depuis le 21 février, abat quatre avions, amenant le capitaine Brocard à le désigner comme « sa cigogne la plus brillante ». Ce quadruplé lui vaut d'être promu officier de la Légion d'honneur le 11 juin, la rosette lui étant remise par le général Franchet d'Espèrey. Le mois suivant, il passe sur SPAD XII à moteur Hispano-Suiza de 200 chevaux, armé d'un canon Hotchkiss de 37 mm tirant à travers le moyeu de l'hélice et d'une mitrailleuse Vickers 03 de 7,7 mm. Le développement de ce nouvel avion a bénéficié des conseils de Georges Guynemer qui, du 28 juillet au 7 août, assure le commandement de la SPA 3, suite à la mutation de son chef le capitaine Antonin Brocard et en attendant l'arrivée de son successeur, le capitaine Alfred Heurtaux. Louis Béchereau développe le SPAD XIII, à moteur surcompressé de 220 chevaux. Les premiers exemplaires de ces nouveaux modèles manquent de fiabilité au niveau du moteur, contraignant Guynemer, semblant fatigué, à se poser en Belgique les 9 et 10 septembre.

**Dernières traces au-dessus de la forêt d'Houthulst**

Du 2 au 4 septembre 1917, Georges Guynemer revient chez lui à Compiègne, son refuge, auréolé des 53 victoires homologuées, la dernière remportée le 20 août aux commandes de son SPAD XIII n° 504.

Le 11 septembre 1917, l'automne commence à envahir le terrain de Saint-Paul-sur-Mer (Nord), où l'escadrille n° 3

est installée depuis le mois précédent. En tout début de matinée, le capitaine Georges Guynemer aux commandes du SPAD XIII n° 504 et le sous-lieutenant Jean Benjamin Bozon Verduraz décollent pour une mission de patrouille en direction des positions allemandes, dans la région des Flandres. Le sergent Louis Risacher, qui a passé la soirée précédente avec Guynemer dans leur baraquement, reçoit l'ordre de décoller peu après et de voler à basse altitude pour jouer le rôle d'appât et attirer les Allemands. Les voici parvenus dans le secteur de la forêt d'Houthulst, à proximité de Dixmude et de Langemark. Guynemer et Bozon prennent de l'altitude jusqu'à 4000 mètres, pour se positionner en embuscade. Soudain, mille mètres en contrebas, un biplace de reconnaissance Rumpler surgit, puis un groupe de huit chasseurs Fokker. Bozon, ailier attentif les entraîne à l'écart et se prépare à revenir vers Guynemer. Du « Vieux Charles », plus de trace. Bozon rentre au terrain, pas son chef. C'est le début du mystère Guynemer. L'historien Bernard Marck de conclure : « C'est derrière un épais rideau d'interrogations et de spéculations de toutes sortes que disparaît l'as au-dessus du village belge de Poelkapelle » …

Le 25 septembre, le rapport publié par le ministère de la Guerre n'est pas classé et la mort de Guynemer - telle que décrite par un de ses camarades de vol (dont l'identité n'a pas été divulguée pour des raisons de sécurité) - déclare ceci : "Dans la matinée du 11 septembre, le capitaine Guynemer, parti en reconnaissance dans la région des Flandres, s'est trouvé, au cours des péripéties d'une poursuite d'avions ennemis, séparé de son camarade de patrouille et n'a pas reparu depuis. Tous les moyens d'investigation mis en jeu n'ont donné jusqu'à ce jour aucun renseignement complémentaire".

Mort au combat, ni le corps de l'aviateur, ni son avion ne sont retrouvés.

**Inscription au Panthéon**

Le 18 octobre 1917, le général François-Paul Anthoine publie cette dernière citation : « Guynemer Georges, mort au champ d'honneur le 11 septembre 1917. Héros légendaire, tombé en plein ciel de gloire après trois ans de lutte ardente. Restera le plus pur symbole des qualités de la race : ténacité indomptable, énergie farouche, courage sublime. Animé de la foi la plus inébranlable dans la victoire, il lègue au soldat français un souvenir impérissable qui exaltera l'esprit de sacrifice et provoquera les plus nobles émulations ».

Quand la mort de l'as devient une évidence, la Chambre des députés donne une dimension nouvelle au héros, en adoptant à l'unanimité le 19 octobre 1917 une résolution pour que la mémoire du jeune aviateur soit perpétuée au Panthéon.

Par l'inscription « À la mémoire du capitaine Guynemer, symbole des aspirations et des enthousiasmes de l'armée de la Nation », inaugurée en 1922, Guynemer prend place parmi les grands hommes que la Nation se donne en exemple, honoré par la société civile pour son engagement et son courage.

Une décision de 1924 prévoit chaque 11 septembre, dans

les formations de l'Aéronautique militaire, la lecture de la dernière citation du capitaine Guynemer. L'armée de l'Air et de l'Espace d'aujourd'hui perpétue cette tradition. Elle a également donné le jeune héros en exemple à ses officiers : l'École de l'air de Salon -de-Provence qui les forme a adopté sa devise, « Faire face ».
Sur l'ancienne base aérienne 101 de Toulouse-Francazal : « Lors de la réfection de la salle de réunion du PC base, sous la tour de contrôle, les ouvriers qui enlevaient le papier peint qui tapissait cette pièce ont mis à jour une très belle fresque où l'on voit Guynemer et son SPAD. La citation, signée général Anthoine, y est reproduite. Aujourd'hui, un cadre de bois fixé sur le mur et une vitre protègent cette fresque ».

Le Comité franco-belge du souvenir Guynemer, créé en 1987, perpétue et maintient le souvenir vivant du héros légendaire.

Michel Caplet (2022)

* Service historique de la Défense (SHD) : cotes AI 1P 6679 4 ; DE 2017 ZL 300360. GR 5 YE 116404.
* Henry Bordeaux, académicien, *Vie héroïque de Guynemer, le chevalier de l'air*, Plon, 1918.
* Jules Roy, ancien officier de l'armée de l'Air, *Guynemer, l'ange de la mort*, Albin Michel, 1986.
* Marcel Nadaud, aviateur, *Guynemer, l'as des as*, Albin Michel, 1918 (Champ 23).
* *La Guerre Aérienne illustrée*, n° spécial du jeudi 18 octobre 1917 : « La vie et la mort de Guynemer ».
* Edmond Delucinge, illustrations de Pierre Rousseau, *Guynemer, l'ange de la victoire*, éditions Dardelet et Cie, Grenoble, s. d.
* Henry Farré, *Ailes glorieuses ; 20 scènes d'aviation, 4 portraits d'as*, éditions d'art guerrier, 1917.
* Hervouin René, pilote militaire, *Guynemer, héros légendaire*, éditions Monceau, 1944. Sous emboîtage.
* Revue *Icare* n° 43, hiver 1967 : « Guynemer et les Cigognes ».
* Revue *Icare* n° 122, 1987/3 : « *Guynemer* ».
* Bernard Marck, *Le dernier vol de Guynemer*, Acropole, 1991, p. 153 et s.
* Collectif, « Mémorial des pionniers de l'aviation, brevets délivrés par l'Aéro-Club de France », *ARDHAN*, 1998, p. 72.
* Collectif, *Les escadrilles de l'aéronautique militaire française, symbolique et histoire, 1912-1920*, Service historique de l'armée de l'air, Sepeg International, 2004, p. 25-28.
* Agnès Chablat-Beylot, archiviste paléographe, conservateur en chef du patrimoine aux Archives diplomatiques
* Daniel Porret : Les as français de la Grande Guerre. Service historique de l'armée de l'air 1983. Tome I, pages 11-21.
* Chambe René, *Au temps des carabines*. Flammarion, 1955. P. 174 : photo Guynemer, Guerder.
* Site Albin Denis : Les écoles militaires de pilotage de 1911à 1918 ; l'école de Pau. L'escadrille n° 3.
* Ancienne base aérienne 101 Toulouse-Francazal, fresque : témoignage Pierre Beder, octobre 2015.

# IL Y A 100 ANS EN 1913, CELLE QUI DEVIENDRA LA BASE AÉRIENNE 102 DÉPLOYAIT SES AILES

« Regardez, ce sont des fous ! Oui, des fous volants sur de drôles de machines ! » C'était le sentiment général du public présent en cette fin septembre 1910 à Dijon et parmi eux, certainement une poignée de militaires curieux. En effet, l'armée, qui pressent l'intérêt qu'elle pourrait en tirer en cas de conflit, s'intéresse de très près à ces engins construits de bric et de broc, pourvus d'ailes en toile. Bien vu ! Car les relations entre la France et l'Allemagne sont loin d'être au beau fixe en 1910.
L'aventure de la base aérienne 102, qui n'est alors que le champ d'aviation d'Ouges, naîtra dans cette atmosphère enfiévrée.

*Conseil municipal d'Ouges du 9 janvier 1912*

*Sur proposition de M. le Maire, Auguste Perreaux, le conseil municipal soucieux de s'associer au mouvement patriotique en faveur de l'aviation militaire, vote la somme de vingt francs qui sera versée entre les mains du Président de la Ligue Aéronautique de Bourgogne.*

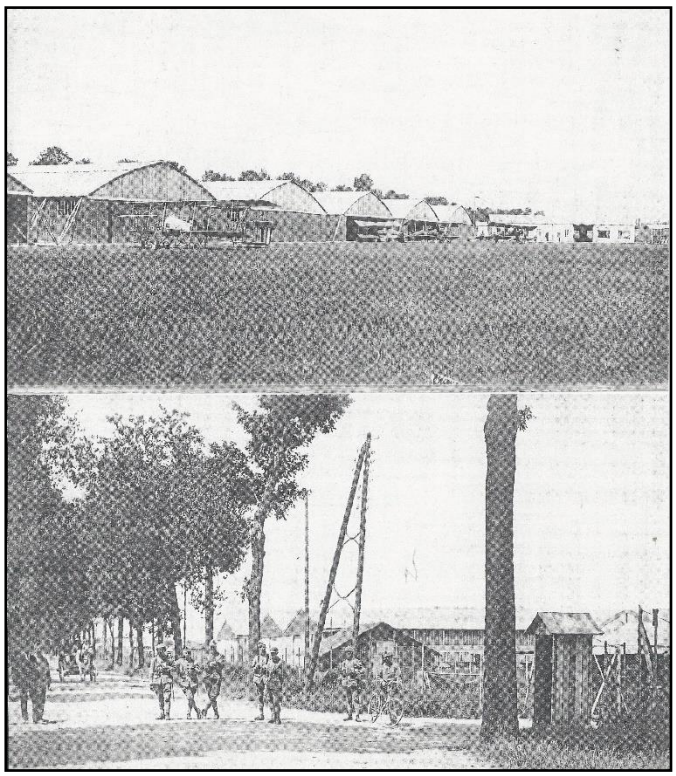
L'aéronautique militaire est créée par la loi du 29 mars 1912 qui donne également le feu vert pour la construction de centres d'aviation.
À Dijon, le terrain existant à la Maladière présente beaucoup trop de contraintes pour accueillir des installations militaires. En conséquence, le choix est fait d'implanter un nouveau champ d'aviation en plaine dijonnaise. C'est alors à Ouges que 9 hectares de terres agricoles sont déclarés d'utilité publique par décret du 7 juillet 1913 et rapidement acquis par voie d'expropriation le 22 août de la même année.
Il y a donc 110 ans que naissait celle qui allait devenir « L'académie de la chasse », la base aérienne 102 « Capitaine Guynemer » avec qui de nombreuses générations ont vécu au quotidien.
Initialement, seuls deux hangars démontables appelés « Bessonneau » en toile sur charpente bois et quelques toiles de tentes constituent le camp d'aviation d' Ouges. C'est en septembre 1913 que se posera le premier appareil. Le monoplan, un Bathiat-Sanchez, était piloté par le Lieutenant Morel.
Le centre d'aviation prit un essor important et comptera rapidement une emprise foncière de plus de cent hectares acquis par expropriation sur les terrains de la commune d'Ouges. Il constituera alors le plus grand terrain d'aviation de l'hexagone et fut inauguré au printemps 1914. Il accueillera le premier groupe d'aviation.

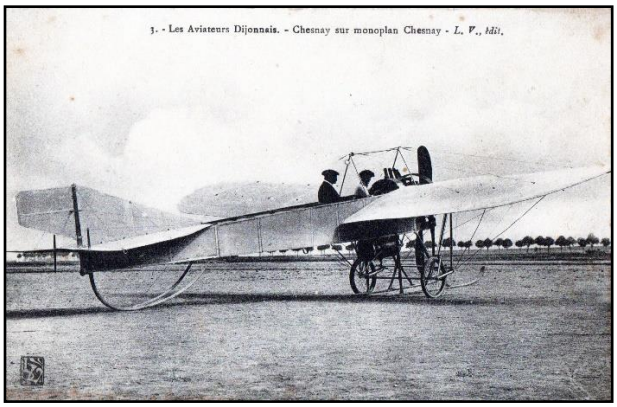
*Les expropriations successives*

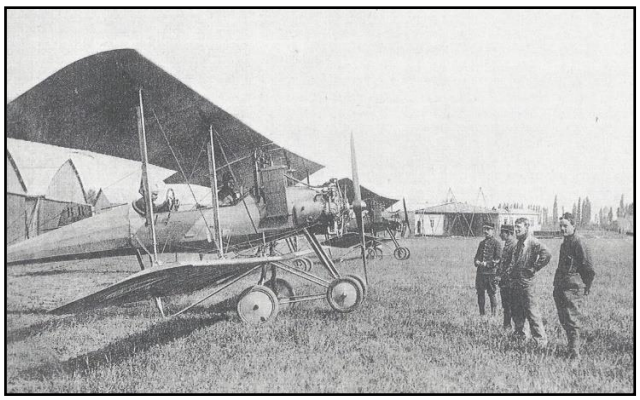
Dès le départ, c'est la commune d'Ouges qui a été concernée par les expropriations. En voici les différentes étapes :
- **9 hectares** de terrain sont acquis par les autorités militaires le 22 août 1913 (par décret)
- **100 hectares** en 1914
- les arbres de la boucle de l'Ouche sont expropriés par le génie militaire pour l'extension de la base aérienne en 1927 sur la commune de Longvic.
- **200 hectares** en juin 1955 (pour l'essentiel sur Ouges, quelques hectares sur Neuilly)

Et si jusqu'à présent, une certaine docilité de la population avait accompagné ces expropriations, il n'en a pas été de même cette année-là. Les agriculteurs ougeois ne sont plus disposés à se voir spolier leurs terres arables sans réagir… du moins sans contrepartie financière. Alors, ils manifestent leur mécontentement. On peut même parler de fronde, en tout cas d'une tension palpable avec les autorités militaires. Tous les paysans d'Ouges étaient concernés, soit environ 20 à 25 fermes.
Ce qui a mis le feu aux poudres, ce sont les 80 hectares pris sur le territoire du Petit Ouges pour construire la grande piste. Des agriculteurs se souviennent : « *Les travaux de la piste ont commencé fin juin, juste avant la moisson, ça tombait donc très mal. On fauchait à la lieuse en ce temps-là, on mettait en gerbes qu'on chargeait sur des chariots et comme le blé n'était pas tout à fait mûr, on ramenait ces gerbes dans les champs d'Ouges* ».
Il n'était dès lors plus guère possible de travailler, les engins de terrassement occupant toute la place. Les protagonistes de la rébellion poursuivent : « *On a barré la route de la base pour que les militaires ne puissent plus y accéder, en mettant un vieux chariot en travers de la rue Guynemer. Et puis on a organisé une grande manifestation avec les habitants, ce qui ne se faisait pas à l'époque. Pendant cette manifestation, il n'y avait pas que des paysans mais il y avait aussi des civils. Mr Lavier, à l'époque l'instituteur du village, était même monté sur le chariot et il s'était fait embarquer par la gendarmerie de l'air !* ». À partir de ce moment-là, des indemnités ont été

BARRIER.
RENAUX.
HANRIOT.
Mlle NIEL.
SIMON.
MARTINET.
RIGAL.
DIJON-AVIATION, 22-25 Septembre 1910




3. - Les Aviateurs Dijonnais. - Chesnay sur monoplan Chesnay - L. P., Idit.



versées aux agriculteurs.
Le champ d'aviation devenu base aérienne Guynemer et le village d'Ouges ont plus d'un siècle d'histoire en commun. Ce destin partagé se retrouve nécessairement aussi dans les délibérations des conseils municipaux.

*Séance du conseil municipal du 3 avril 1914*

*Monsieur le Maire fait remarquer que très souvent dans le public et dans les journaux on parle du champ d'aviation de Longvic ». Que ledit champ d'aviation étant complètement sur le territoire de la commune d'Ouges, cette expression « champ d'aviation de Longvic » est fausse et ne correspond pas à la réalité ; qu'il y avait lieu de la remplacer par la suivante : « champ d'aviation d'Ouges ».*
*Il demande au conseil ce qu'il y aurait lieu de faire. Le conseil reconnaît le bien-fondé de l'exposé de Monsieur le Maire ; demande à l'autorité militaire de bien vouloir dans la suite remettre l'expression « champ d'aviation d'Ouges » sur les cartes, plans, en-têtes de lettres, en-têtes d'enveloppes, etc. se rapportant au dit champ d'aviation.*
*Charge Monsieur le Maire de porter lui-même la présente délibération à l'autorité militaire.*

*Séance du conseil municipal du 14 juin 1955*

*Le maire Albert Noirot expose au conseil que malgré les démarches entreprises, il est procédé actuellement à l'expropriation de plus de 70 hectares des meilleures terres labourables de la commune pour l'aménagement d'une nouvelle piste d'envol à la base aérienne, ce qui porte à près de 300 hectares la superficie dont a été amputée le territoire communal depuis 1913 pour l'installation et les extensions successives de l'aérodrome.*
*Que la matière imposable s'amenuisant ainsi constamment et la masse des impôts restant identique, c'est l'ensemble des contribuables de la commune qui supporte cette aggravation des charges fiscales.*
*Que la base aérienne dite « d'Ouges-Longvic » est sise pour les 9/10e sur le territoire de la commune d'Ouges.*
*Que les propriétaires fonciers qui ont fourni la presque totalité du sol de l'aérodrome et viennent, pour la dernière fois, de céder une importante partie de leurs terres, ont émis à l'unanimité lors de leur dernière réunion le vœu que le nom de Longvic ne figure plus dans l'appellation de la BA 102.*
*Et que cette désignation de « Base d'Ouges-Longvic » prête à confusion et est à la fois la cause de nombreuses difficultés d'ordre administratif dans les rapports sur les militaires y résidant, difficultés signalées maintes fois et se renouvelant toujours et la source d'erreurs fréquentes dans l'assiette de la taxe locale pour les travaux exécutés dans l'enceinte du terrain d'aviation.*
*Le conseil après avoir délibéré….*
*…demande que les dénominations relatives à l'aérodrome ne comportent plus le nom de Longvic et soient modifiées comme suit :*
*« Aérodrome ou terrain de Dijon »*
*« Base aérienne d'Ouges ».*

Très rapidement les Ougeois ont appris à vivre avec la base aérienne qui a été particulièrement bien acceptée par les habitants, d'autant plus que de nombreux villageois travaillaient en tant que civils sur le site. La preuve en est, il n'a jamais existé à Ouges d'association de lutte contre les nuisances aériennes. Bien au contraire, vivre avec les avions, avec les aviateurs a toujours fait partie du quotidien des Ougeois et aujourd'hui, quand la base aérienne « Capitaine Guynemer » est évoquée, c'est toujours avec une certaine nostalgie. Aujourd'hui, les élus quant à eux, ont une vision métropolitaine du territoire de Dijon métropole ; cependant, ils apprécient que les infrastructures implantées sur le territoire ougeois soient reconnues en tant que telles.

Jean-Claude Girard. maire d'Ouges, commandant de la réserve citoyenne Air.

*Source, monographie contemporaine d'Ouges par Jean-Louis Petit, registre des délibérations du conseil municipal d'Ouges.*

# LES SIMULATEURS DE VOL « DU MIRAGE AU RAFALE »

À l'origine de l'avion « MIRAGE », la base aérienne 102 de Dijon a été équipée de deux simulateurs : un Mirage III C et un Mirage III E sur remorques. Trois instructeurs assuraient l'entrainement des pilotes que j'ai rejoints en 1970 après avoir quitté ma spécialité de magasinier.

La base aérienne 102 avait la responsabilité de 3 escadrons : le 1 /2 Cigogne, le 3/2 Alsace et le 2/2 Côte D'Or. Ce dernier, escadron de chasse et de transformation (ECT 2/2), exerçait son activité aérienne (3 escadrilles) et au sol grâce à 2 simulateurs :

- au profit des pilotes « Mirage » français, notamment la mission « carte » pour contrôler l'aptitude au vol sans visibilité ;
- pour assurer la formation initiale « Mirage » des jeunes pilotes officiers français formés à Salon de Provence ainsi que les jeunes pilotes belges ;
- Une partie importante de l'activité de l'ECT 2/2 consistait à former les pilotes des différents pays ayant acheté le Mirage, essentiellement en langue anglaise ;
- Le simulateur assurait aussi l'entrainement aux pannes (140 possibles) et aux interceptions radar, avec tir missile Matra 530, des escadrons 1/2 et 3/2.

**Le Mirage 2000 est arrivé sur la Base aérienne 102 de Dijon en 1984**

Ce nouvel avion aux commandes de vol électriques était accompagné d'un simulateur moderne qui assurait la formation des pilotes français et étrangers et la réalisation de tous types de missions ainsi que l'entrainement aux pannes. Équipé, le pilote rejoignait une sphère où il réalisait un vol complet, du décollage à l'atterrissage. Il utilisait le détecteur de radar « Serval » qui l'alertait des types de menaces et qui lui indiquait aussi le type d'avion et d'armement ennemi.

À l'intérieur d'une sphère, la visualisation du paysage et des avions ennemis lui assurait des missions réalistes en combat aérien ainsi que des tirs sur cible pilotée par un instructeur simulateur qui contrôlait toute la mission.

La visualisation de la police du ciel et du ravitaillement en vol était également réalisée sur simulateur. Il est toujours en fonctionnement sur la base aérienne d'Orange à l'ECT 2/5.

**Bâtiment du centre de simulation Rafale (CSR) de Saint-Dizier**

**Le simulateur de l'avion « RAFALE »** a été mis au point par l'équipe de marque « Rafale » dirigée par un pilote, le lieutenant-colonel Yves ARNAUD qui avait choisi l'adjudant-chef Guy FORT pour son expérience du simulateur 2000 de Dijon. Le simulateur a ensuite été installé sur la base aérienne de SAINT DIZIER avec l'avion «RAFALE ».

Un pupitre instructeur entièrement nouveau permet de suivre et de gérer l'ensemble des missions, du décollage à l'atterrissage. Les vols s'effectuent dans quatre sphères qui permettent de visualiser les paysages et les différents acteurs amis et ennemis.

Le jeune pilote en transformation effectue d'abord onze séances de simulateur pour acquérir la connaissance de l'avion et appréhender les pannes. Ensuite il fera une séance de simulateur tous les trois vols en escadron.

Cette importance du simulateur moderne est liée au degré de technologie atteint qui permet de faire toutes les missions d'une manière réaliste.

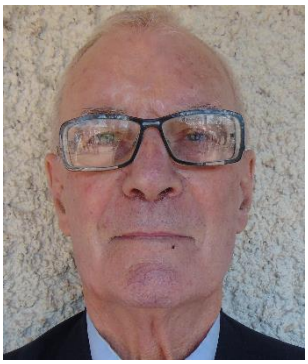
Les différentes missions sont contrôlées par un instructeur simulateur qui est réellement opérationnel après deux années d'expérience.

***Il contrôle :*** **Les missions air-air de DA (CAP, SWEEP) :** la police du ciel, les tirs canon et missiles infra rouges et électro magnétiques MICA ; **les tirs air-sol (CAS, SEAD) :** canons, bombes classiques et bombes guidées laser, missiles air/sol ; **les missions « suivi de terrain » : vol de pénétration en très basse altitude à environ 300 ft sol pour rester hors du domaine de détection des radars de l'ennemi** grâce à deux centrales à inertie, au radar de suivi de terrain en mode automatique et en temps réel le tout couplé au GPS.

**Vue générale du nouveau simulateur Rafale**

Toutes ces missions sont intégrées dans le nouveau simulateur de vol du « Rafale » et permettent, grâce à la visualisation, de réaliser des missions complètes, du décollage à l'atterrissage.

Les simulateurs ont donc évolué progressivement de façon à représenter actuellement pour les pilotes une partie importante de leur entrainement aérien.



André Loew, ex-moniteur simu

# INFORMATIQUE ET GESTION DES PERSONNELS

Il a fallu attendre les années 1980 pour que la gestion informatisée des personnels soit possible sur les bases aériennes.
Auparavant les mouvements administratifs étaient transmis au Centre automatisé de recueil et de diffusion des informations de l'administration centrale (CARDIAC) stationné au sein de la Direction du personnel militaire de l'armée de l'air (DPMAA). Cette transmission se faisait sur un support papier appelé bulletin individuel et renseignement (BIR) de différents modèles (couleur et format). La machine à écrire donnait alors naissance à ces documents pour une transmission postale au CARDIAC.
À Paris, une armée d'opératrices de saisie enregistrait dans une base de données centrale les informations inscrites sur les BIR. L'erreur étant humaine, les informations erronées faisaient l'objet de rejets qu'il fallait rectifier. Une bonne dizaine de jours s'était écoulée avant que le mouvement soit validé par le CARDIAC.
Le jeudi, le service des effectifs éditait les BIR définitifs qui étaient diffusés aux différents services concernés. À croire que Paris ne faisait pas de sport et ne suivait pas l'instruction du jeudi. Pensez-donc, il édictait la loi...
Après les mises à jour, s'en suivait l'archivage des BIR dans les dossiers individuels des administrés.
Cette procédure a perduré jusque dans les années 1980 lorsque les bases aériennes (service des effectifs dans un premier temps) ont été équipées du système GESPAIR (Gestion du personnel Air). Les informations saisies par les bases aériennes étaient toujours validées par le CARDIAC et les « sorties papier » se faisaient toujours le jeudi. Ce papier s'appelait désormais le Mouvement individuel de renseignements (MIR). L'édition se faisait sur papier à bande carole détachable.

Chaque élément de la liasse était diffusé. Parallèlement, la liste des rejets (erreurs de saisie) arrivait aussi le jeudi. Un peu plus tard, les bureaux personnels ont été équipés du système GESPAIR devenu SIGAPAIR. Ceci permettait la consultation des fiches des administrés et d'effectuer des requêtes (recherches). Le système s'améliorant, il a été possible pour le Bureau de gestion des personnels (BGP) de saisir des décisions : avancement des militaires du rang, homologation des certificats d'aides spécialistes...
Après 2000, gros bouleversement dans la gestion informatisée des personnels : SIGAPAIR devient SIGAB@se.
Son développement et sa mise en place ont nécessité de nombreux tests auxquels j'ai participé (Paris, Brétigny, Tours et Dijon). Si la saisie ne présentait pas de difficulté majeure, une nouvelle application a été introduite dans SIGAB@se : GTA (gestion du temps et des activités). Un mouchard en quelque sorte sur la position des administrés qui a causé bien des soucis à certains secrétariats.

Mais tout change, surtout dans un contexte interarmées et un regard très scrupuleux sur les soldes et autres dépenses, d'où la mise en place en 2001 de la LOLF (loi organique relative aux lois de finances).

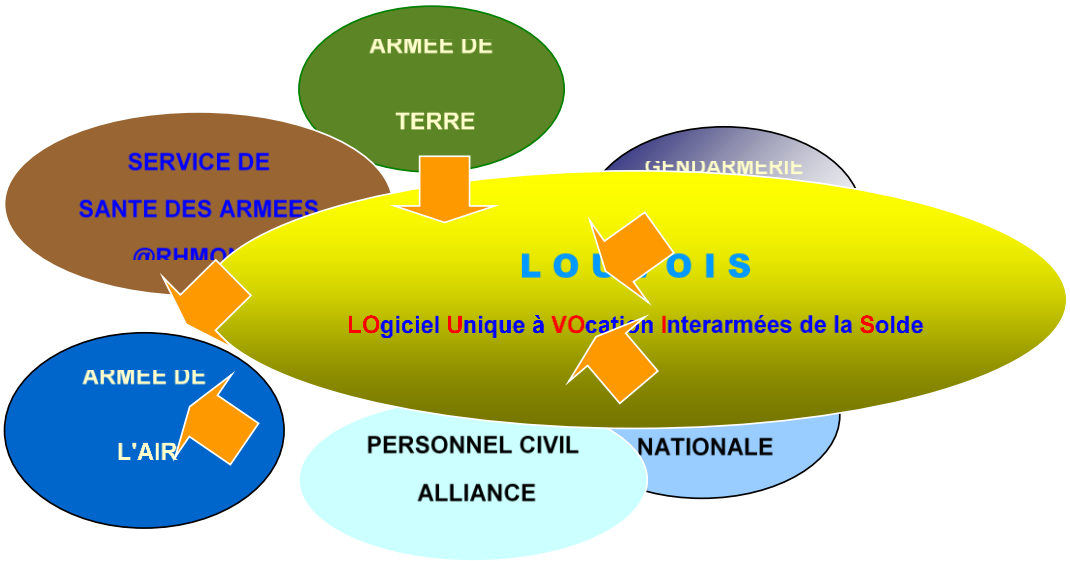
C'est la raison pour laquelle les soldes des différentes armes ont été gérées par un centre unique qui utilisait LOUVOIS, un logiciel qui a eu beaucoup de mal à accoucher si bien qu'il a été supprimé. Son manque de fiabilité entraînait des bugs préjudiciables aux administrés notamment pour ceux qui participaient aux OPEX (soldes impayées...).
L'Armée de l'air (AAE aujourd'hui) a développé ORCHESTRA. Si lors de sa mise en place, la première remarque qui a été faite par les utilisateurs, fut que « C'était une usine à gaz ». Pas tant que cela en réalité. J'ai participé à des séances d'instruction à Tours et fort des connaissances (modestes) acquises, j'ai été chargé de « vendre » cet outil aux secrétaires des différentes unités de la base.

Ce n'était pas gagné mais les nombreux avantages d'ORCHESTRA ont été vite mis en évidence.

Le premier résidait dans le suivi d'une demande individuelle. Celle-ci était déposée et restait dans ORCHESTRA. Le commandant d'unité était informé du dépôt d'une demande d'un de ses administrés. Il devait alors émettre son avis puis transmettait toujours à l'aide d'ORCHESTRA à l'échelon supérieur qui à son tour formulait son avis.
L'ensemble du dossier cheminait informatiquement vers les autorités hiérarchiques supérieures. Si une décision était prise, la base aérienne était informée et la validait puis éditait ladite décision. L'option papier zéro prenait tout son sens. Autre avantage non négligeable : la saisie d'un mouvement mettait à jour plusieurs occurrences en même temps. Par exemple : un militaire partant en OPEX, les domaines suivants sont impactés par une seule saisie :

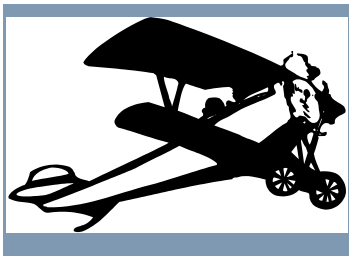
- séjour opérationnel (SEJOPS) ;
- campagne pour retraite et décoration (CAMRET et CAMDEC) ;
- position administrative ;
- décompte des points pour la médaille de la défense nationale ;
- incidence sur la solde.
-

Mais revenons aux problèmes des soldes. Le schéma suivant montre l'interaction des logiciels de gestion des personnels avec celui de la solde.




LOUVOIS, présentant de nombreuses failles, fut dans un premier temps abandonné puis remplacé par SOURCE SOLDE. En revanche, la Gendarmerie et le personnel civil jouissent dorénavant de leur propre logiciel de traitement de leur solde...
ORCHESTRA, LOUVOIS des outils bien utiles mais la peur de ne pas être « payé » planait. La devise : « Pas de poste, pas de paye ». Un poste correspond à une ligne sur le référentiel d'organisation (RO) qui précise l'intitulé du poste, du grade, de la spécialité. Par exemple : Unité A – poste B 28 – chef du service Y – Ltt – 36100. Inutile de préciser que dans les unités la vérification était lancée.
Dernière précision : avant la « bascule » des informations de SIGAB@se vers ORCHESTRA il a fallu lancer la procédure de certification des données personnelles. Il a été nécessaire d'éditer les cartes de visite de chaque administré qui devait vérifier les informations qui le concernent. Cette opération, à laquelle j'ai participé, a duré plusieurs semaines. Cette validation s'est terminée en partie en octobre 2010 par la vérification et/ou la mise à jour des emplois (poste au RO). Je passé trois semaines à effectuer ce travail à plein temps. Il a donc fallu plusieurs années pour que le système informatisé de gestion des personnels soit opérationnel. Combien de temps a-t-il fallu pour que les matériels techniques et la flotte des aéronefs soient gérés par ordinateur ? C'est une autre histoire.

LCL (H) Michel DZIAN



**RÉDACTION**
LCL Jean-Christophe Labadie
43, avenue du 8-Mai-1945
04000 DIGNE-LES-BAINS
**Téléphone : 06 80 15 96 76**
**Mel : jean-christophe.labadie@orange.fr**

***S'unir pour servir***

***L'actualité du secteur étant une fois encore très riche, elle diffère l'édition des clichés du sous-officier Eugène Vial durant la Grande Guerre.***

***Il faudra donc encore s'armer d'un peu de patience...***

## Le Bureau du Secteur 110 BOURGOGNE

*Présidents d'honneur :*
COL Patrice BONNAND, COL Pierre BOIZARD (†), LCL Jean-Christophe LABADIE, COL Christian LEDUC, COL René CUENIN (†), COL Félix-Henri PERRIN (†)

*Président* : CDT Luc BONADÉI (06 18 49 61 82)
*Vice-président* : SLT Bernard BURLOT
*Secrétaire* : CDT Luc BONADÉI
*Trésorier* : COL Jean-Claude CHARAVEL

*Chancelier* : LCL Michel DZIAN

*Porte-drapeau* : LCL Thierry SUIVENG et CNE (RC) Charles Louis PENEZ
*Communication* : LCL Jean-Louis KLINGER
*Rédacteur en chef du bulletin* : LCL Jean-Christophe LABADIE

*Délégué sorties* : COL Patrice BONNAND

*Grand électeur* : COL Gérard GHERRA (LTT Bernard BURLOT suppléant)

*Présidents délégués* :
. Yonne : LCL Hervé BLONDEAU
. Saône-et-Loire : COL Christian RAGONDET

*Un « as en majesté » : Georges Guynemer, début 1917. Sur la poitrine de l'as, sous l'insigne de la SPA 3, les trois plus prestigieuses décorations françaises : la croix de chevalier de la Légion d'honneur, la Médaille militaire et une croix de guerre déjà « chargée » d'une quinzaine de palmes de bronze*

**GEORGES GUYNEMER**