

Nouvelles de l'escadrille

Numéro 65 – Noël 2023

Bulletin de liaison des Officiers de Réserve de

l'Armée de l'Air & de l'Espace

du secteur 380 Pays de la Loire

(Loire-Atlantique et Vendée)

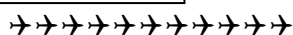
Siège du secteur : CIRFA-Air, 16 rue des Rochettes

BP 41315 – 44013 NANTES CEDEX 01

Président : Colonel (h) Jean-Marc HAINIGUE

Commissaire en Chef de 1^{ère} classe

Siège national : 3 rue Nationale - 92100 Boulogne-Billancourt



L'ensemble de l'équipage des Officiers de réserve de l'Armée de l'air et de l'espace, ainsi que nos amis sous-officiers vous souhaitent cordialement un très joyeux Noël, une très belle fête en famille avec les traditions et les vertus qui nous ont construits. Une nouvelle Année 2024 nous accueille avec l'attente de lumière sur des avenirs meilleurs pour toutes et tous sur les territoires de France, comme à l'étranger. Les couleurs tricolores de la Patrouille de France nous emportent vers cette lumière portant sur le futur.



Le mot du président



Chers amis,

Quelle ambiance fin 2023.

Les guerres récentes font évoluer des positions différentes :

- Une cape 'design et compact' pour rendre invisibles thermiquement des soldats en Ukraine,
- Poutine teste un missile nucléaire de croisière dans l'Arctique en mer de Barents,
- La volonté d'insérer des réservistes plus nombreux dans la sécurité générale de proximité, avec des spécialistes de l'industrie et d'autres du renseignement,
- La prise en compte réelle d'un déséquilibre entre 1,8 milliards de musulmans et 1,2 milliards de catholiques ; l'une a doublé en 50 ans, l'autre s'est divisée par 2. Le bien vivre

ensemble permet de rétablir une vraie instruction civique dès l'école primaire, sans désacraliser nos fondements sociétaux.

- Eviter de créer des bandes territoriales sous-administrées ou marginalisées par des gouvernants terroristes ; éviter des blocus encourageant la primauté d'un seul parti ; éviter de transformer des territoires reconnus pour chaque société même opposée.

Par ailleurs, le changement climatique reconnu dorénavant par tous les gouvernements avec des hausses de températures supérieures à 4°C dans les deux pôles entraînera des conséquences inévitables sur les littoraux de tous les continents, avec obligation de réurbanisation en arrière des côtes. Des mouvements de population se réaliseront dans certains pays plus touchés. Une meilleure connaissance de l'origine des canicules et des pluies diluviennes non prévues sera nécessaire, voire vitale, ainsi que la continuité de la fourniture d'eau potable quelle que soit la crise subie.

La sanctuarisation des pôles n'est pas gagnée avec les conflits en cours ; l'effondrement de la cryosphère conduira quoiqu'il en soit à des mesures de protection des pôles pour la sauvegarde des autres parties du monde terrestre.

Et, malgré toutes ces pressions aux portes de l'Europe, le Conseil européen ne se dote toujours pas d'un service diplomatique permettant la constitution d'une politique commune de sécurité et d'affaires étrangères...

Voilà autant d'enjeux de premier ordre pour les mois et les années à venir, afin de franchir une vague d'obstacles cumulés.

Le rôle des cadres de réserve ne pourra qu'être sollicité pour conforter nos sociétés européennes.

Col(h) Jean-Marc HAINIGUE



Sommaire

- p. 1 Vœux
- p. 2 Edito du président
- p. 3 Activités
- p.13 Nouvelles du front
- p.14 Mémoire, Cognac
- p. 15 Lectures
- p. 16 Récits de voyage
- p. 17 A l'honneur
- p. 18 Décès
- p. 21 Qwizz – tombola de l'Entraide

Les activités du semestre passé

Samedi 27 mai, le CIIRAAE de Nantes nous a proposé une conférence sur le thème de "Max Boucher et le premier drone" présentée par son petit-fils, Monsieur Éric Boucher.

Des explications au travers de photos inédites nous plongent dans l'histoire de Max Boucher et du premier drone.

Ce thème est ensuite complété par l'intervention de Monsieur Marc Jégou qui nous parle de l'emploi des drones dans la guerre en Ukraine.



Max Boucher, premier pilote d'un drone... en 1914

Ce nouvel appareil des temps modernes, version militaire, est né il y a plus d'un siècle, imaginé par ce pilote de l'armée de l'Air. C'est son petit-fils, un Nantais, qui raconte. **OF 28/0/2023**

L'histoire
Il n'a évidemment rien à voir avec les drones d'aujourd'hui. Quinze mètres d'envergure, dix mètres de long et un poids de 500 kg. Il fait même un peu pataud, comparé aux drones d'aujourd'hui, légers comme l'air, rapides comme l'éclair. Il tient plus du bon vieux ULM que du drone qui a envahi notre vie quotidienne.

Sur cette carte postale (voir ci-contre), c'est pourtant bel et bien l'ancêtre du drone qui est là. Le tout premier avion sans pilote, « une structure en bois, avec de la toile, et piloté à distance ». C'est Éric Boucher qui raconte. Architecte nantais, il est le petit-fils de Max Boucher, capitaine de l'armée de l'air et authentique héros de 1914-1918, « qui franchissait les lignes ennemies pour aller larguer des bombes ».

« 500 drones et je mets fin à la guerre »

Si Éric Boucher évoquait son grand-père, hier, à Nantes, dans une salle du centre d'information et d'informations des réserves de l'armée de l'air et de l'espace (Ciiraa), quartier Richemont, c'est pour évoquer la mémoire de cet ancêtre « avant-gardiste », et père du premier drone militaire.

Juste avant le début de la Première Guerre mondiale, il est l'un des premiers officiers militaires français à sentir l'intérêt d'un tel avion. « Ça permettait d'économiser des vies humaines, celles de pilotes, dont la formation était longue et coûteuse », rappelle son petit-fils.

Le premier vol réussi, « de quelques centaines de mètres », a lieu le 14 septembre 1914. « C'est considéré comme le premier vol d'un drone militaire. » Quelques centaines de mètres seulement. Assez pour comprendre que c'est possible. Et donner envie de continuer.

Max Boucher croit tellement à cet avion qu'il aura cette phrase, évoquée par son petit-fils : « Donnez-moi cinq cents drones et je mets fin à la guerre tout de suite. » Elle durera quatre ans, moissonnant des millions d'hommes au printemps de leur vie. Mais la France ne lui donne pas les moyens de ses ambitions. « Parce que l'armée française fait plus confiance à sa cavalerie et à la chair à canon, pas à ces avions », ajoute Éric Boucher.

Clemenceau vole au secours de Boucher

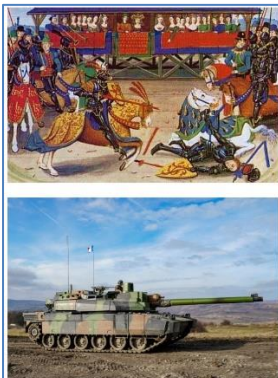
Un homme croit pourtant en lui et « l'encourage à poursuivre ses essais, en lui donnant des moyens financiers et humains ». C'est Georges Clemenceau. L'appui politique du président du Conseil sera déterminant. En 1923, neuf ans après les premiers vols, le drone français parcourt une petite centaine de kilomètres dans le ciel d'Étampes, près de Paris. Cette fois, le drone décolle vraiment.

« La presse de l'époque est enthousiaste pour cette innovation », rappelle Marc Jégou, ami d'Éric Boucher, passionné d'aviation. Mais l'armée reste de marbre. La Seconde Guerre mondiale et les premiers V1 allemands, des avions sans pilote inspirés des technologies de Max Boucher, leveront les derniers doutes, y compris militaires. Max Boucher n'a eu qu'un seul tort : avoir eu une formidable intuition, mais trop tôt.

Philippe ECALLE.

Le samedi 10 juin, le capitaine (RO) Hervé GRAU nous parle des Energies et de leurs enjeux stratégiques.

Je ne vais pas refaire la conférence de haut niveau que notre camarade, professeur en Université et spécialiste des retombées radioactives dans son ESR à Saint Mars-la-Pile. Juste quelques illustrations empreintes d'humour sur un sujet fondamental



La cavalerie très renouvelable:
puissance du cheval $\approx 1 \text{ kW}$

La cavalerie fossile:
puissance du moteur = 1100 kW (1500 ch)

Pourquoi du pétrole? Renouvelable versus énergie fossile



La marine très renouvelable:
100 W $\times$ 5 galériens $\times$ 58 rames
puissance maximale des rames $\approx 30 \text{ kW}$

La marine fossile:
puissance du moteur = 32 000 kW ($\approx 320\,000$ galériens)

Pourquoi du pétrole? Renouvelable versus énergie fossile

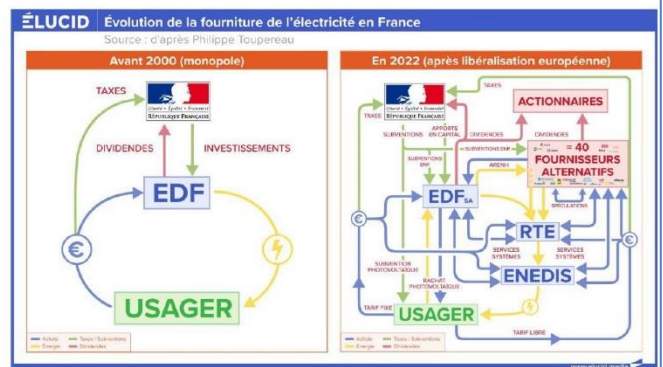


L'aviation très renouvelable:
400 kg élevée à 800 m en 8 minutes
puissance maximale $\approx 7 \text{ kW}$

L'aviation fossile:
puissance du moteur = 50 000 kW
($\approx 500\,000$ fois les jambes du pilote)

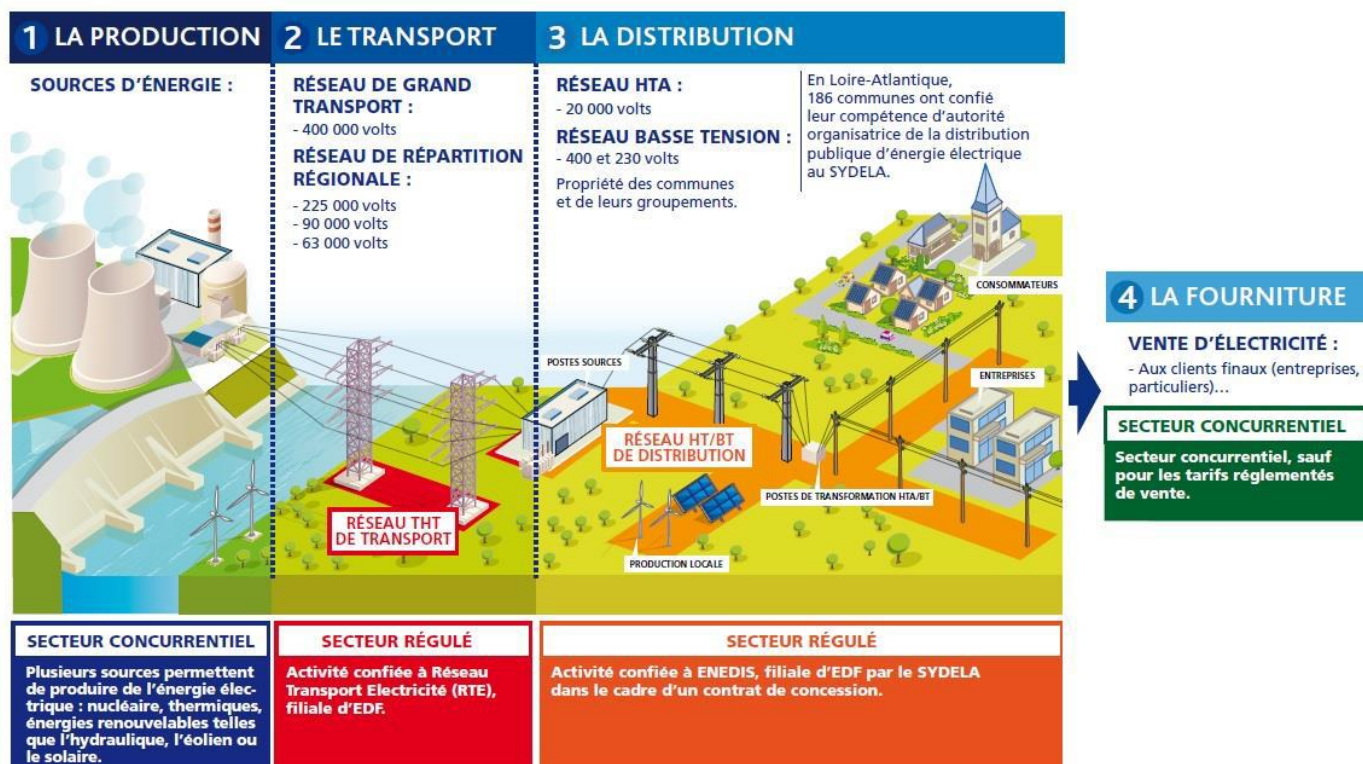
Comment faire un black out ?

Nos propres erreurs de choix et de gestion...



Alors, renouvelable ou fossile ? Vaste problème !

Puis Hervé a abordé le délicat problème du Blackout.
La complexité de l'organisation multiplie les risques.



Avec l'exemple du nucléaire il montre tous les facteurs de risques, l'un des plus grands étant la défaillance humaine.
Puis il aborde le Mix énergétique avec le Transfert d'Énergie par Pompage.
Hervé termine en abordant la stratégie énergétique de Défense. C'est un énorme chantier pour nos Etats Majors.

Merci Hervé.

Droit de réponse : un de nos auditeurs, par ailleurs intervenant régulier lui-même, désire faire un commentaire sur le sujet développé par Hervé Grau. Je lui laisse la parole (*qui n'engage que lui, évidemment*)
Commentaires critiques / Marc Jégou.

Bonjour

Je reviens sur la conférence sur l'énergie en plusieurs points : La courbe présentée d'un épuisement de la production de pétrole est bien connue. L'épuisement a déjà été présenté de nombreuses fois et toujours de nouvelles ressources d'extractions ont été trouvées. Cependant ce n'est pas le manque de pétrole qui va arriver c'est l'augmentation du coût d'extraction, de recherche etc... De plus les contraintes du CO2 rendent son utilisation plus coûteuse. Donc si nous nous projetons en 2035 les impasses en question sont complètement artificielles. Les chinois par exemple continuent à développer massivement les énergies issues du charbon. La France ferme par contre ses centrales à charbon. Le coût de l'énergie moins cher du gaz, du fuel, du charbon, en question est donc transféré vers des coûts plus chers. J'ai présenté les mêmes courbes de projection à l'université Dauphine en 1976 lors d'une conférence en précisant bien que l'épuisement des ressources pétrolières aux alentours de l'année 2000 n'allait pas se produire. Concernant les énergies éoliennes, solaires etc. dites « renouvelables » il est vrai qu'il faut une énergie de base pour les faire fonctionner car l'intermittence est un problème malgré les possibilités de stockage (remontée d'eau, hydrogène etc.) qui peuvent pallier cette intermittence.

Le chiffre cité par monsieur Grau concernant le renouvelable en Espagne : L'Espagne dépasse actuellement plus de 20% de sa production d'énergie finale par le renouvelable. D'ailleurs l'Espagne a émis une protestation sur le transfert d'énergie qu'elle a fait pendant l'hiver au sujet de l'hydrogène vert que la France veut faire valider, hydrogène qui serait produit par les centrales nucléaires. Il est vrai qu'en France si on veut pousser l'éolien comme le suggèrent les recommandations aux préfets, les levées de boucliers de la population vont apparaître, car il est hors de question de construire partout et n'importe quoi.

La France est en retard sur le renouvelable du fait de son parc nucléaire. Nous voyons déjà des protestations des pêcheurs sur l'éolien en mer du côté de Saint Briec. Trouver du renouvelable à production continue est en fait un véritable défi que les Allemands et les Espagnols veulent atteindre vers 2050 avec un taux de renouvelable projeté de 100%. Donc les enjeux européens se situent pour savoir quelles nations seront les plus avancées dans le renouvelable. Reste à savoir le coût final de cette énergie renouvelable. En effet si nous supposons un parc de voitures

électriques important, il faut prévoir leur alimentation. Pour les recharges les plus rapides soit 50 kW, il faut 30 minutes pour 80% d'alimentation de la batterie. Le problème ne se pose pas pour quelques voitures, mais si dans une ville nous avons le même taux de recharge que pour le remplissage de réservoir de véhicules thermiques classiques il faut faire le calcul. 5 millions de français passent à la pompe : en gros $5\,000\,000 \times 50\text{kW} = 250\,000\,000\,000$ watts, donc au bas mot une puissance instantanée de 250 gigawatts / jour. Si nous nous référons au site : <https://www.rte-france.com/eco2mix> comme l'a montré monsieur Grau, on dépasse allègrement, avec une consommation supposée jour de 250 gigawatts rien que pour les voitures électriques particulières, la production journalière de 30 gigawatts, **il faudrait à peu près l'équivalent de 10 centrales nucléaires pour soutenir** l'approvisionnement électrique en 2050 par exemple de l'ensemble du parc de voitures français en tenant compte grosso modo des pertes de courant en ligne.

En plus il faut tenir compte du différentiel de coût :

Nucléaire : 60 € le MWh

Solaire : 142 € le MWh

Gaz : 70 € le MWh

Éolien : 200 € le MWh (offshore) 90 € MWh (Terrestre)

Electricité domestique payée : 150 € le MWh

Transport du courant :

En plus comme l'a souligné à juste titre Grau, les lignes à haute tension fondraient. Il y a aussi la possibilité de recourir à des énergies en courant continu voire d'autres solutions (supra conducteurs).

Pour faire rouler une petite voiture il faut 600 Wh pour un km, faire 100 km demandera 60 kWh soit une recharge d'une heure avec une puissance théorique de 60 kW. Sachant qu'un litre d'essence c'est 8,9 kWh d'électricité environ, avec 6 litres vous avez les 100 km globalement qui vous coûteront 6 € en essence. En électrique c'est 0,62 € le kWh soit pour 100 km environ 6 €. Pour une recharge rapide sur autoroute.

Donc fournir un seul véhicule en puissance électrique dans son garage coûte à peu près le même prix qu'en essence sauf que la voiture coûte beaucoup plus cher sans compter qu'il faut renouveler les batteries toutes les 1500 recharges par exemple.

Donc les défis sont devant nous, a moins de faire l'impasse du véhicule personnel. Je suggère que demain tous les citoyens n'auront pas le droit à un véhicule individuel et que des solutions alternatives seront proposées.

Envisageons l'avenir :

Monsieur Grau a parlé rapidement de la « Red Team », j'avais expliqué en détail lors de l'une de mes conférences « les armes secrètes Psy » ce qu'était la Red Team qui envisage pour l'armée française des scénarios pour le futur. Donc envisageons un scénario auquel ils n'ont pas pensé. Comme j'en ai fait la remarque dans la conférence, j'avais émis dans les années 1980 devant des ingénieurs du CEA (où je vendais à l'époque des systèmes d'entraînement au combat, d'armes laser d'entraînement) une solution d'amener en tout point de la Terre une énergie instantanée disponible.

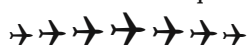
Le principe est simple : vous mettez d'immenses miroirs en orbite, vous focalisez l'énergie, en un point, vous la transformez en un faisceau de micro-ondes qui sont envoyées vers des stations de réception vers la terre ce faisceau étant généré par un MASER. (Ont suivi des tas d'objections de la part des ingénieurs du CEA). Le général présent à cette explication était intéressé mais pas à cause de l'énergie récupérable par les stations au sol, mais grâce au potentiel en tant qu'arme orbitale. En effet, mes calculs montraient que grâce à la puissance du M A S E R (faisceau de micro-ondes cohérent) qui se chiffre en Gigawatts voire en Térawatts d'énergie je pouvais pulvériser n'importe quelle installation militaire, même profondément enterrée. Si nous avions disposé de cette arme à temps, la guerre en Ukraine aurait été vite réglée !

Des essais de miroirs orbitaux ont été testés plus tard par les Russes pour éclairer des villes car mes explications ont sans doute eu d'autres oreilles attentives, et maintenant en 2023 les chinois sont en train de tester cette possibilité énergétique qui d'ailleurs peut servir à plusieurs usages. En effet, bien conçue, la puissance de cette arme peut être redoutable. (Voir le film James Bond qui en parle d'ailleurs.). Pour aller plus loin, on a imaginé que des civilisations extraterrestres avec lesquelles d'ailleurs je communique auraient mis au point ce type d'extraction de l'énergie de leur soleil : les sphères de Dyson.

Freeman Dyson nomme également cette structure « biosphère artificielle ». D'ailleurs le nouveau télescope James Webb pourrait les détecter si ces sphères existent car elles doivent émettre un rayonnement infrarouge particulier.

Réf. : <https://www.geo.fr/environnement/la-chine-transfere-de-lenergie-solairesur-terre-depuis-lespace-210528#:~:text=Selon%20les%20ing%C3%A9nieurs%20du%20CAST,des%20r%C3%A9seaux%20de%20cellules%20solaires.>

« Une fois convertie en électricité, l'énergie solaire l'est en micro-ondes. À savoir que la lumière du soleil est plus brillante en dehors de l'atmosphère et qu'elle brille toute la journée. Par la suite, l'énergie des micro-ondes doit être transmise et réceptionnée par l'antenne placée dans l'espace ou à la surface de la terre. Les micro-ondes sont ainsi converties en électricité. On obtient alors une énergie propre et renouvelable. Les premiers tests effectués ce mois-ci se sont avérés concluants selon l'équipe de 100 chercheurs qui travaillent sur ce projet.



La seule intervention du rédacteur a été d'uniformiser l'écriture de quelques symboles d'unités avec les règles rigoureuses du Système International d'Unités. JG



Et pour cette dernière séance de la saison, la matinée se termina pour celles et ceux qui le pouvaient par un pique-nique partagé dans la bonne humeur et l'envie de se retrouver à la rentrée. Bon été

La saison 2023/2024 a commencé le 16 septembre par une conférence sur la DGSE du Cdt Roger Baudouin

Le samedi 16 septembre, le commandant (RC) Stéphane Baudouin nous fait une conférence de haut vol sur le Commandant Roger BAUDOUIN, son grand-père. Faute de salle nous avons obtenu la salle de conférence du Maillé-Brézé ; ce fut une belle expérience.

Né le 6 novembre 1896 à Paris, mort le 16 avril 1944 à Newquay (Angleterre)

Il est le cryptologue le plus fameux de son temps, capable de déchiffrer des écritures secrètes comme Champollion avec les hiéroglyphes égyptiens.

Il a fait carrière dans le Chiffre, il maîtrisait aussi les lettres...et pas que.

Il a traversé aussi l'odieux conflit déclenché par Hitler et les nazis, jusqu'au jour de sa mort tragique, le 16 avril 1944, à bord d'un avion qui s'est effondré dans la mer, tuant les 11 passagers, des personnalités de haut vol, tous impliqués dans la guerre secrète depuis Londres vers l'Afrique du Nord.

C'est dire à quel point tant de mystères entourent la personne, la vie et la mort de Roger Achille Albert BAUDOUIN.

Ce sont juste quelques extraits de l'exposé de Stéphane sur son grand-père. La présentation fut passionnante, le récit à la limite de l'incroyable. Merci Stéphane.





En présence du Général de Brigade Aérienne (2S)
David PINCET, Petit-neveu d'Alexis Maneyrol

Frossay **Ouest-France 16/10/23**

L'hommage à l'aviateur Alexis Maneyrol



Deux enfants de la famille et le maire déposent une gerbe du souvenir au pied de la stèle d'Alexis Maneyrol.

Samedi, autorités militaires, politiques, des membres de sa famille et des citoyens de Frossay se sont retrouvés au pied de la stèle honorant Alexis Maneyrol. Chacun était venu se souvenir du célèbre aviateur local décédé aux manettes de son petit avion voici 100 ans.

Au nom de tous, Sylvain Scherer, le maire, a exprimé son admiration : « À chaque apparition, il émerveille les foules, volant dans des engins dans lesquels, surtout à l'époque, bien peu de personnes osaient monter. Il fallait être doté de cette passion, de ce grain de folie, qui permet à celles et à ceux qui croient en leurs rêves de les vivre. Aujourd'hui, cent ans près sa mort, le message d'Alexis Maneyrol est toujours aussi fort : vous pouvez être né ici, les pieds dans la terre du pays de Retz, vous pouvez venir de ce que certains ont appelé la France d'en bas, rien ne doit vous empêcher de devenir quelqu'un d'important, de devenir ce que vous avez envie d'être. »

Au même moment, comme un clin d'œil, un ULM a survolé la place.

Le maire a ensuite déposé une gerbe au pied de la stèle, accompagné par deux jeunes enfants descendants de la famille Maneyrol. Puis, après les hommages militaires rendus par une délégation de la base aérienne de Rochefort, commandée par l'adju-

dant Tony Maneyrol, petit-neveu de l'aviateur, chacun s'est donné rendez-vous à l'exposition proposée par l'association Les aéroplanes.

Les futurs aviateurs ont admiré les répliques d'avions d'époque construites par les passionnés bénévoles. Des panneaux permettaient d'en apprendre plus sur l'aviateur Maneyrol. Les enfants des deux écoles avaient aussi composé de jolis dessins pour résumer les connaissances acquises sur l'aviation de cette époque.

Une petite erreur s'est glissée dans l'article sur Alexis Maneyrol paru dans notre journal du vendredi 13 octobre. Il avait trois frères, François, Joseph et Constant et une sœur Marie et non l'inverse.



Une belle exposition préparée par les aéroplanes a permis aux visiteurs de parfaire leurs connaissances sur l'aviation de l'époque.



Le piquet d'honneur est commandé par l'adjudant Tony Maneyrol, petit-neveu d'Alexis Maneyrol.



Le CV (R) Bernard PREZELIN représente le DMD 44.
Et Patrick BORE, notre porte-drapeau





Sans commentaires, quelques photos de la matinée. Hommage, dignité, fraternité d'arme et convivialité

Ci-dessus, l'ANORAAE, l'ANSORAAE, les Vieilles Tiges, les Aéroplanes 44

100 ans après sa chute, l'aviateur Alexis Maneyrol garde une fidèle attractivité dans le Pays de Retz.

Sa famille, c'est-à-dire les enfants et petits-enfants de ses frères et sœur transfèrent son souvenir, tout comme les élus locaux de ce secteur.

Né en août 1891 au Moulin des Pins à FROSSAY, après l'école il devient à 14 ans apprenti mécanicien à Vue. Son premier contact avec l'aviation s'est fait à Nantes, lors d'une fête aérienne ; il avait 19 ans.

A 20 ans, en novembre 1911, il décroche à Etampes le brevet civil de pilote-aviateur n° 673 sur un monoplan Blériot. Pour passer ce brevet, A. Maneyrol déboursa 400 francs, alors qu'il gagne 6 francs par jour en tant que jeune mécanicien ! Dans la foulée, il revient à Frossay et achète un monoplan Blériot. Il vole de meetings en fêtes d'aviation, passe en 1913 entre les tours de l'église de Machecoul et sous le pont transbordeur de Nantes !

Lors de la Première guerre mondiale, de fantassin, il devient pilote militaire à Avord en mai 1915, puis à Belfort au camp de Chaux et dans les Vosges. A noter l'une de ses réflexions (inimaginables en 2023 !!) : lors d'une reconnaissance, il croise un avion allemand, mais faute d'armement, il doit faire demi-tour. Il écrit : « j'étais dans une colère épouvantable... Heureusement dans quelques jours, nous allons avoir des mitrailleuses ». En 1916, il devient testeur des appareils Morane Saulnier avant leur livraison aux escadrilles de combat. Après ses vols militaires sur Morane L, Nieuport 10, il vola sur Spad 34 avec moteur de 80 cv

Après la guerre, en 1919, il accomplit des exploits comme un vol aller Paris-Rome en 6 heures moins une minute. Passant au vol sans moteur, notamment sur un Alérion il finit par atteindre un record : plus de 8 heures sur un planeur, ainsi qu'un autre sur la distance parcourue et d'autres en altitude atteinte (3830 mètres) jusqu'au jour fatal du 13 octobre 1923 lors d'un concours international à Lympne (Angleterre). Avec sa moto-aviette (ou avionnette) conçue par son ami l'ingénieur Louis Peyret, son barographe a bien enregistré son altitude de 4200 mètres ; mais arrivé près du sol, les ailes de son avionnette Peyret Sergant se sont repliées subitement, entraînant le crash devant la foule de spectateurs. Record non reconnu par les Britanniques en raison de l'accident en vol.

Après les honneurs rendus au Bourget puis au Val de Grâce, il est inhumé à Frossay. Une coïncidence locale : lors des cérémonies d'hommage à Alexis Maneyrol le 19 octobre 2023 à Paris, le plus grand dirigeable du monde, un Zeppelin de 226 mètres de long, 68 500 m³ d'hydrogène, volant jusqu'à 80 km/h devenu le Dixmude, commandé par le lieutenant de vaisseau Jean du Plessis de Grénédan survolait le littoral du Pays de Retz et La Bernerie où cet officier de marine avait vécu et où il est inhumé depuis 1924, après le foudroiement du croiseur aérien. Ce croiseur était un dommage versé par les Allemands en 1920, en conséquence de l'Armistice.

La mairie et le journal l'Echo de Paimboeuf (devenu aujourd'hui le Courrier du Pays de Retz) ont lancé en 1924 une souscription pour ériger un monument à la mémoire d'Alexis Maneyrol. La stèle monolithique de 4 mètres de haut présente l'effigie du pilote aux commandes de son appareil et au-dessus de lui, un aigle aux ailes déployées s'accrochant à une cime.

Au dos du monument, le poème de José-Maria de Heredia « la mort de l'aigle » y est gravé, tel cet extrait :

« Quand l'aigle a dépassé les neiges éternelles,
A ses larges poumons il veut chercher plus d'air
Et le soleil plus proche en un azur plus clair
Pour échauffer l'éclat de ses mornes prunelles....
Heureux qui pour la Gloire ou pour la Liberté,
Dans l'orgueil de la force et l'ivresse du rêve,
Meurt ainsi d'une mort éblouissante et brève. »

La mémoire est toujours vivante et, à moins de 20 km, Pornic se souvient bien de cette famille Maneyrol, le frère aîné Joseph s'étant installé comme boulanger à Sainte-Marie et en est même devenu maire avant la Seconde guerre mondiale. Aujourd'hui, l'un de ses neveux, ancien pilote de l'armée de l'air, est devenu directeur de la flotte aérienne de la Sécurité civile (ministère de l'Intérieur) avant d'autres fonctions de conseils et demeure... à Pornic.

Tous ses descendants par fratrie et les institutionnels locaux ont rendu hommage à ce centenaire exceptionnel dans le cœur de Frossay. Bien évidemment, les représentants de l'Armée de l'air, de la Marine et du DMD étaient présents. Avec une mention particulière pour un jeune Maneyrol, qui commandait le détachement d'élèves Arpètes de la Base aérienne de Rochefort.

Le lien du sang est toujours présent.

JMH

Le 11 novembre



A Nantes, désert
aéronautique et
militaire en général,
nous pouvons voir la
belle amitié entre
coiffes et képis
blancs.

Samedi 25 novembre

« La libération de la Poche de St Nazaire » – Intervenant : M. Alain RIO.

Rappels historiques : l'évacuation de Dunkerque ordonnée le 26/05/1940, puis le bombardement et le naufrage du Paquebot transatlantique (UK) PMS Lancastria, provoquant la perte de 4 000 victimes le 17/06/1940, ont confirmé tour à tour l'ampleur de la défaite française, à la veille de l'appel du Général de Gaulle et de la tout aussi célèbre évasion du cuirassé Jean BART de la rade de St Nazaire, où parviennent justement les premiers éléments allemands dès le 21 juin ! Encore échaudés par un repli récent, les Britanniques n'auront pas tenté de s'opposer à la construction du Mur de l'Atlantique, décidée par Hitler dès le 23/03/1942. Des premiers signes de résistance émanent de la population ouvrière dès l'arrivée de l'envahisseur. Dès janvier 1941 l'organisation TODT voit arriver dans la base de St NAZAIRE les premiers sous-marins (CPL SCHULER). Pour mémoire, Karl Hotz, ingénieur et militaire allemand, né le 29 avril 1877 à Wertheim, meurt le 20 octobre 1941 à Nantes, abattu par un commando de résistants communistes. En 1929, Karl Hotz, cadre de Brandt, une entreprise de travaux publics de Düsseldorf, est affecté dans le cadre des travaux de comblements de la Loire et de l'Erdre réalisés à Nantes. La participation de l'entreprise Brandt est intervenue dans le cadre du plan Dawes, lancé en 1924, pour le règlement de la dette de guerre allemande. Le 22/10/1941, 48 otages sont exécutés en représailles, dont le fervent militant des Jeunesses Communistes : Guy MÔQUET, 17 ans. L'année 1942, qui donna naissance à notre intervenant et à Jimmy Hendrix, fut marquée par de fréquents bombardements du chantier de St Nazaire, trop tardifs cependant puisque sans effets sur ses infrastructures, et trop imprécis. Le 09/11/1942, 163 jeunes ouvriers meurent dans le bombardement de l'école d'apprentis du site. Le 28 mars, l'opération Chariot permet la



neutralisation du Tirpitz, plus gros cuirassé de la Marine allemande. L'année 1943 débute par l'évacuation, le 23 janvier, de près de 3 300 habitants de St Nazaire, peu avant que de violents bombardements ne frappent la ville les deux mois suivants. Seuls 250 habitants dorment encore sur place : la ville prend le surnom de Pompéi pour les Allemands. Au cœur du désastre, les prisonniers retenus dans la cité détruite sont libérés dans l'urgence par le Sous-Préfet Lecornu... et invités à poursuivre leur détention à Nantes ! 1944 est toutefois marquée par les premiers revers subis par l'armée allemande sur le front Est. En réaction, Hitler entreprend de renforcer les forteresses Festungen de l'Atlantique. À l'Ouest, la Résistance prend forme avec la création de 25 nouveaux maquis, commandés au nord de la Métropole Nantaise par le CDT COCHE, au sud par le LTN BESNIER. À l'issue de combats violents, du 16 au 28 juin, 300 maquisards se retrouvent cependant encerclés dans la forêt de Saffré. Moins de deux mois après le Débarquement (die Invasion en allemand) du 6 juin, le Major Général (US) J.S.

WOOD parvient aux portes de Nantes et St Nazaire, via Angers et Rennes. La priorité donnée à la conquête de Berlin « avant les Russes » laisse cependant suffisamment de temps à près de 30 000 Allemands ou sympathisants pour se replier sur St Nazaire et s'y barricader. La poche de St Nazaire s'étend alors sur 1 500 km², un front de 70 km à 20 km de Nantes étalé sur un no man's land de 6 à 7 km de profondeur. Les forces alliées n'y sont pas intervenues : 10 000 morts de Brest à Lorient, conduisirent Allemands et Alliés à trouver un accord tacite sur la Poche. Les canons allemands désormais inutiles aux défenses côtières sont retournés vers l'intérieur. Le général Werner JUNKER reçoit le commandement allemand de la place, où 130 000 civils vivent « empochés ». Les incidents s'y multiplient : le 12/08 au Pré Rouge, près d'Ancenis, le 15/08 au Moulin Neuf à St Viaud. Jean DE NEYMAR s'illustra en sauvant des prisonniers sous un uniforme allemand emprunté. Il fut cependant fusillé après avoir tenté de sauver un déserteur. À Pornic, une plaque commémorative rappelle l'exploit inédit du Géorgien Loukianoff, héros-libérateur malgré lui de 22 otages pornicais : des-otages-de-pornic-du-26-aout-1944.-corrigé.pdf : « Le 26 août 1944, sur la place du Môle, tous les Pornicais furent rassemblés sous la menace des fusils mitrailleurs, sur l'ordre de l'armée allemande, pour un contrôle d'identité à la suite de faits de résistance. Vingt otages dont plusieurs volontaires furent consignés et trois condamnations à mort prononcées. Grâce à l'intervention de Rostislav LOUKIANOFF, les sanctions furent levées ». Plus opportunistes, les « Naphtalins », fruits de la réorganisation des FFI en FFO (Ouest) par De GAULLE, viennent grossir les rangs de l'armée de l'ombre, peu avant la « dernière heure ». Plus engagé, Jacques Chombart de Lauwe, mobilisé en 1939, est fait prisonnier, avant de s'évader puis de s'installer en Loire-inférieure où il participe à la résistance sous le nom de colonel Félix. Il participe à la libération de Nantes (12 août) et soutient les Alliés autour de la poche de

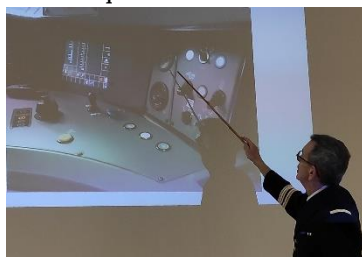
Saint-Nazaire avec environ dix mille hommes. Les Allemands tentent en vain une ultime percée au sud de la Poche : offensive de SICAUDAIS. L'hiver 44 est très rigoureux. Installés en défensive, ils inondent les abords de la Boivre, pour éviter le passage de chars. Un habitant chargé d'opérations de déminage provoque un grave accident en jetant une mine armée sur d'autres entassées. En avril 1945, des pourparlers entre Français et Allemands sont entamés : « les carottes semblent déjà cuites » pour ces derniers. Le suicide d'Hitler, survenu le 30/04, ne pourra rester ignoré trop longtemps : une entrevue est organisée à Cordemais le 07/05, suivie dans la soirée de tirs d'artillerie allemands. Le 08/05 un traité est signé, permettant un cessez-le-feu à 13h30... mais il faudra attendre le 11/05 pour qu'un Armistice soit conclu entre le Général (US) KRAMER et son homologue (FR) JUNG, dans la quasi ignorance du Général (FR) CHOMEL représentant le nouveau commandement français. L'ordre de destruction de St Nazaire, préparé par De GAULLE devenait caduc. Les derniers Allemands détenus pour actions de déminage, etc. furent libérés jusqu'au dernier avant mai 1946.

« Pour la petite histoire », les communes de St Michel Chef-Chef et de Tharon-Plage furent libérées par des chars allemands TIGRE et autres panzers, récupérés en Normandie. Les Allemands restaient approvisionnés par l'aéroport de La Baule-Escoublac.

La vie des empochés : malgré des convois de nourriture organisés à l'initiative des commandements alliés et allemands, ainsi que de ressources agricoles disponibles au sud, les habitants de la Poche manquaient de tout : courrier, chauffage, vêtements, éclairage, photos... Le pire fut toutefois l'indifférence du reste de la population française, qui soupçonnait les Empochés... de connivence avec l'Occupant !

Samedi 9 décembre

La conférence, menée par le CF (H) Jean-Pierre GOSNET, de l'ACORAM, portait sur un sujet très technique : **« Le ferroviaire, mode d'emploi sûr et confortable »**



Le seul résumé que je me permettrai sera
SNCF = Sécurité, Normes, Confort, Fidélité

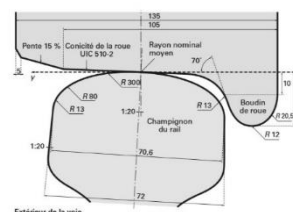
Comment répondre aux besoins de sécurité et de sûreté d'un outil de plus en plus sophistiqué et de plus en

plus rapide ?

C'est un travail de recherche permanente dont nous avons



conférence des résumés express de la plus grande richesse, à consulter.



touché un peu la complexité. Si la sécurité réside dans le détail, ce sujet en fourmille et nous a subjugués.

De la mort accidentelle de Dumont d'Urville en 1842 aux dernières subtilités des bogies de dernière génération en passant par les divers types de freins ou le contact rail - roue, Jean-Pierre Gosnet a su nous passionner. Merci à vous, Commandant.

Et le sujet, ici très argumenté pour le rail, est adaptable et transposable dans bien d'autres domaines qui touchent la Défense et tous ses moyens de transport.

Merci aussi à Christian Sigié qui nous fait à chaque

Et à l'an prochain...

Nouvelles du front

Un projet de budget défense 2024 en montée en France



47,2 milliards d'euros, conforme à la loi de programmation militaire 2024-2030, cad 1,94% du PIB (sans doute 2% en 2025) : supplément à la masse salariale, innovations dans le renseignement, 400 millions pour les drones, 300 millions pour le cyber, 12 Caesar prenant en compte les systèmes livrés à l'Ukraine en 2023, mais aussi une centaine de fusils brouilleurs anti-drones pour les 3 armées, 13 nouveaux Rafale, deux A 400M pour la 61^e ET.

Un partenariat renouvelé franco-indien

Après les 36 Rafales livrés à l'Indian Air Force, l'Inde vient de concrétiser la commande de 26 Rafale Marine. Le concurrent battu était le F/A-18 Super Hornet de Boeing.

Par ailleurs, aux 6 sous-marins Scorpène réalisés par transfert de technologie à Mumbai depuis 2017, s'ajouteront 3 autres Scorpène, l'enjeu est de faire face à la puissance de la flotte chinoise.

20 000 volontaires étrangers au combat en Ukraine, originaires de plus d'une soixantaine de pays.

Souvent les équipes Wagner ont été évoquées dans les médias côté russes. Côté Ukraine, environ 20 000 volontaires étrangers ont répondu présents à l'appel du président Volodymyr Zelensky, qu'ils soient personnels médicaux ou tireurs de précision, ceux-ci venant principalement d'anciens militaires de forces spéciales en Occident. Biélorusses opposés à la politique impérialiste russe, Tchétchènes, Russes, Américains dans leur Forward Observations Group y cohabitent, certains depuis 2014. Légion internationale, légion géorgienne, brigade ukraino-canadienne, bataillon Doudaïev bataillon d'Itchkérie, bataillon Kalinowski, régiment biélorusse Pahonie, corps des volontaires polonais, brigade normande, bataillon Krym... se battent à Marioupol, à Bakhmout, défendent Kiev... etc.

Certains étrangers spécialistes permettent l'utilisation rapide de blindés et autres matériels russes abandonnés en Ukraine.

Leur impact, outre le combat dans des zones âpres, consiste aussi en relais d'information, via les réseaux sociaux, contribuant à barrer la désinformation russe et à renforcer le soutien auprès des militaires comme auprès des personnes civiles.

Des avions d'entraînement avancé et d'attaque au sol, deux YAK-130 russes pour l'Iran.



Transportés discrètement par Antonov An-124 jusqu'à la base d'Ispahan, payés en cash par des échanges de fournitures militaires iraniennes, tels que des centaines de drones Shahed 131/136, sans signature de contrat. La duplicité des relations économiques entre faux Etats amis a moins de limites en période de crise ou de guerre !

Ce 9 novembre 1942, les avions US bombardent

Ce jeudi, la cérémonie de commémoration du bombardement des Chantiers permet de rappeler le sort des 134 jeunes tués par les bombes et le rôle de l'US Air Force dans ce raid meurtrier. OF 9/11/2023

Il fait beau ce lundi après-midi. Le 9 novembre 1942, le ciel semble dégagé. Au cœur de l'occupation allemande, une nouvelle semaine s'annonce. Plusieurs heures plus tard, après le premier raid américain mené au-dessus de Saint-Nazaire, le bilan fait état de 186 victimes, dont 134 jeunes de l'école d'apprentissage des Chantiers de Penhoët. Des civils et des ouvriers complètent ce sombre tableau.

Depuis 81 ans, le terrible bombardement façonne l'histoire de la ville et de ses chantiers navals. Passionné par cette période, l'une des plus sombres de Saint-Nazaire, Michel Mahé en dresse le paysage : « Depuis l'été 1942, l'aviation américaine bombarde les installations qui travaillent au service de l'armée allemande. Les ports sont visés. Lorient, Brest sont touchés. Le 9 novembre, pour la première fois, les B-17 s'en prennent à Saint-Nazaire, en plein jour. »

Une DCA redoutable

En favorisant les bombardiers lourds et leur puissance de feu, le commandement des forces aériennes américaines mise sur une stratégie de masse : mettre l'économie allemande à genoux, tout en faisant peu de cas des victimes civiles. De son côté, l'état-major allemand parie sur le puissant déploiement de sa défense antiaérienne (DCA). Autour de Saint-Nazaire, les canons des nombreuses batteries surveillent le ciel.

Il y a peu, un document est parvenu d'outre-Atlantique jusqu'aux spécialistes de l'écomusée. Il retrace le parcours de Charles James Meriwether



L'aviation américaine a commencé à bombardier la France en août 1942 (ici, le B-17 de Charles James Meriwether). Ce sont les mêmes appareils qui ont effectué le raid sur les Chantiers et l'école des Apprentis le 9 novembre 1942.

PHOTO : COLLECTION RICHARD WEAVER

Jr., l'un des membres d'équipage américain dont le quadrimoteur B-17, touché par la DCA, a disparu en mer ce 9 novembre 1942. Son auteur : Richard Weaver, le petit-neveu du frère de la victime. « Grâce à lui, on apprend que Charles James Meriwether est mort avec tout l'équipage. Aucun survivant. Il était âgé de 22 ans, avec 50 missions au comp-

Écrasés en mer

teur. » Sur les 43 bombardiers lourds qui visent la base sous-marine et les ins-

tallations portuaires, 32 parviennent au-dessus de Saint-Nazaire. Vingt-trois sont endommagées et six seulement s'en sortent indemnes. Trois appareils sont abattus par les canons de 88 mm de la DCA, dont celui de Charles Meriwether, le *Man O'war*. Les autres équipages assistent de leurs avions à la course folle et désespérée de ces « forteresses volantes » atteintes de plein fouet par les obus.

« Le pilote du *Man O'war* sort de sa formation. Il essaie de rétablir une position horizontale pour pouvoir amerrir, mais n'y parvient pas. Il

s'écrase à l'entrée de la Manche. » Charles James Meriwether Jr. et la dizaine de membres de l'avion, pilote, copilote, bombardier, navigateur, mécanicien, opérateur radio et mitrailleurs, ne retrouveront pas le sol anglais d'où ils sont partis. Saint-Nazaire, elle, pleure ses morts.

Benoit ROBERT.

Ce jeudi, à 11 h 15, hommage aux victimes du bombardement au cimetière de Toutes-Aides, au 35, boulevard Victor-Hugo, à Saint-Nazaire.

Base aérienne de COGNAC :

Une 33^e escadre de surveillance, de reconnaissance et d'attaque (ESRA), première unité de l'Armée de l'Air et de l'Espace utilisant des vecteurs pilotés et non pilotés.



Les Reaper sur la scène ops depuis 2014 par Serval et Barkhane, puis Chammal.

Déployé depuis 2023 en Jordanie, il rend moins utile l'utilisation du Rafale en reco. Deux escadrons opérationnels (Belfort et Savoie).

Le 4^e escadron met dorénavant en œuvre deux avions de renseignement et de surveillance Vador (première photo), venant de la BA d'Evreux. Les 8 Vador programmés seront limités à 3 au titre de la loi de programmation militaire 2024-2030. Les deux systèmes se complètent et disposent de capteurs optroniques et de système d'exploitation des com' adverses.

Une ECOLE d'AVIATION de CHASSE haut perchée.

Finis le TB 30 Epsilon et l'Alpha-Jet.

Depuis 2018, l'Ecole de l'Aviation de chasse a réceptionné ses 26 Pilatus PC-21, turbopropulseurs suisses. Le coût d'une heure de formation est de 1500 €, contre 7000 € avec l'Alpha-Jet (n'oublions pas que le rédacteur de cet article est commissaire : un euro est un euro !!). Ces avions n'appartiennent pas à l'Armée de l'Air et de l'Espace ; ils sont mis à disposition par contrat d'externalisation du consortium privé Babcock-Dassault Aviation.

Pilotes et navigateurs sont formés non plus à Tours et à Cazaux, mais à Cognac- Châteaubernard sur la BA 709. Plus économes, équipés d'une avionique entièrement numérique (écrans multifonctions, centrale de nav. inertielle, viseur



tête haute). Les deux cockpits du même avion peuvent être découplés entre l'instructeur et l'élève pour y créer des pannes ou simuler des menaces d'aéronefs ennemis. 200 heures de vol et 150 heures de simulateur ; à partir de 2024, vol en vision nocturne, préalable à venir avant l'embarquement suivant sur avion d'armes.

Un turbopropulseur de très grande poussée de 1600 ch, capable de prendre des facteurs de charge de - 4G/+8G comme un avion de combat Rafale ou Mirage 2000 ; 685 km/h (370 nœuds) maxi.

Trois phases de formation : « basic » ou maniabilité de l'avion ; puis « advanced » ou tactique, pour le macaronage et enfin la phase « Rated » évaluée en combat air-air et air-sol ainsi que la posture de sûreté aérienne (police du ciel).

Le tout, une belle aventure de formation de deux ans avant l'avion de transformation opérationnelle.

Lectures DEFENSE.

UKRAINE, un an après : premières leçons et perspectives (édition des Equateurs, ouvrage collectif). 12 €

Quelles leçons pouvons-nous tirer du choc de cette guerre qui couvait depuis 20 ans au moins après l'invasion sourde de la Crimée par les Russes. Des affrontements lourds, des cyberattaques en démesure, des drones à foison, des tranchées rénovées modèle 1914. Le renseignement dans l'anticipation de toutes les actions, même celles perdues. Un succès impensable des forces ukrainiennes dans la durée, mais quelles conséquences économiques et sociales après ce conflit majeur aux portes de l'Europe ?

L'OURS et le RENARD par Michel Goya et Jean Lopez (éditions Perrin). 21 €

Depuis février 2022, des informations hachées, souvent contradictoires entre le vrai et le faux. L'ours et le renard est le résultat d'un échange entre un chroniqueur ancien officier d'Infanterie de Marine, souvent écouté sur une chaîne TV et un historien spécialiste de la Russie. Après une introduction sur l'histoire de la relation russo-ukrainienne, l'ouvrage pénètre le cœur des combats, les forces, les faiblesses, les nouveautés de ce conflit qui met l'Europe, voire de nombreux autres Etats sens dessus dessous ; qui prêterait ou non des aéronefs, des lance-missiles et quand ?

La Guerre des DRONES par Seth J.Frantzman (éditions Le Jardin des Livres) . 13 €

L'univers clandestin des drones militaires transformant les champs de bataille depuis 1990. Des Israéliens aux Américains pour traquer des terroristes. Menace croissante à petite ou très grande échelle, du faible au fort et moyen efficace de protection et de défense.

Un MONOPOLY : combien cela coûte environ côté Marine ?

Un porte-avions : 3 400 millions € (assemblé à St-Nazaire) ; un porte-hélicoptères : 530 millions €

Un SNLE NG : 2 600 millions € ; un SNA env. 1 450 millions €

Un navire ravitailleur BRF : 425 millions € (assemblé à St-Nazaire) ; une frégate Fremm : 800 millions €

Un Rafale Marine : 72 millions € ; un Atlantique 2 : 77 millions € ; un Caiman NH90 : 46 millions €

Un missile M 51 : 120 millions € ; un missile Mistral : 0,2 million € ; un missile Exocet 40 : 1,5 million €

Un radar à antenne active : 8 millions € ; une boule électro-optique : 1,4 million €

Un satellite Syracuse : 4 millions € ; un drone sous-marin : 1,5 million €

Pour Noël, je continue à économiser afin de maîtriser le déficit.

RECITS DE VOYAGES (Jean Guinard)

L'an passé, avec Marie-Claude, je vous avais relaté ma visite à la Base Aérienne de Cayenne.

Cette année, avec un groupe de l'AMOPA (Palmes Académiques 44) nous avons visité la région de Thessalonique en Grèce du Nord. J'ai entraîné mes compagnons à visiter le cimetière militaire français de Zeitenlik où reposent 8089 soldats français de la Première Guerre Mondiale. J'y tenais d'autant plus qu'y repose mon grand-père François GUINARD, maître pointeur dans l'Artillerie Coloniale, tombé à sa pièce en action lors de la bataille d'Harmeneor, près de Florina le 25 septembre 1916. Il reçut la Médaille Militaire et la Croix de Guerre avec palme à titre posthume.



Après avoir expliqué à mes compagnons (qui comme beaucoup en ignoraient tout ou presque) l'origine du *Front d'Orient* et les épisodes de son déroulement, je déposai un chrysanthème sur la tombe de mon aïeul et chacun découvrit un aspect trop peu connu de la WW1.



Un court rappel : l'armée serbe, à l'origine du conflit en 1914, avait déclenché le jeu des alliances. Elle s'est battue jusqu'à l'épuisement de ses forces et dès 1915, sans vivres, sans armement et sans munitions, ne pouvait que fuir devant l'avancée allemande. Beaucoup tentèrent donc leur chance par le sud vers l'Italie.

Le commandement allié décida alors de récupérer ce potentiel humain en le réarmant et l'amalgamant à des troupes venues de France. Ainsi prit naissance ce « *Front d'Orient* ». Il devait fixer un plus grand nombre d'ennemis et ainsi alléger le front français. Ce front occupait toute la frontière nord de la Grèce.

Le seul point d'accostage au nord de la Grèce était le port de Salonique. Ville neutre car le roi Constantin, beau-frère du Keiser ne s'est pas engagé. La ville de Salonique est un panier de crabes international doublé de nœuds de vipères où tout le monde espionne tout le monde...

La France engage ses troupes coloniales : les annamites transforment les marécages insalubres, foyers de paludisme, en rizières capables de nourrir soldats et civils : les jardiniers français. Les troupes sénégalaises sont occupées à construire une voie ferrée de Salonique aux zones du front, à l'ouest sur 200 à 300 km. Et les soldats métropolitains font le coup de feu et forment les serbes prêts à la reconquête. Ce front allège celui de France surtout après le retrait de la Russie des hostilités en 1917.



Pour celles et ceux qui seraient intéressés, j'ai quelques documents à votre disposition - JG

Autre voyage

Mais là c'est pour le clin d'œil et la fierté familiale.

Le 11 novembre, je n'étais pas, comme je le fais depuis de nombreuses années, représentant de l'ANORAAE aux Tables Mémorales de Nantes.

J'avais déserté les Pays de la Loire pour Carcassonne, afin d'assister à la remise de la Médaille Militaire à mon fils Emmanuel, adjudant-chef de gendarmerie, carrière qu'il a embrassée après 18 ans d'Armée de l'Air en GERMAC (Cela n'existe plus et me semble externalisé de plus en plus).

Vous remarquerez au-dessus de la Médaille, la pucelle de l'ETAA, *Arpète un jour, arpète toujours*.

(Entre son fils Théo, infirmier, et son épouse Véronique)



Nos décès

Le capitaine Gilbert RENAUD est décédé accidentellement le 7 septembre 2023 aux Sables d'Olonne à l'âge de 92 ans. Ses obsèques ont eu lieu le 12 en l'église Saint Nicolas de la Chaume aux sables d'Olonne. Nous avons présenté les condoléances du secteur à la famille, regrettant de n'avoir pu effectuer le déplacement.

« Gilbert était un adhérent de longue date de notre association, à laquelle il était venu vers 1980. Mais avec l'âge et la distance, il y a déjà longtemps que nous ne nous étions pas rencontrés. Cependant nous correspondions assez régulièrement, sauf depuis l'an passé où il semblait s'être isolé. Son départ brutal nous attriste et nous partageons aussi votre douleur et celle de toute votre famille ». JG

HOMMAGE à GILBERT RENAUD DECEDE LE 7/09/23, OBSEQUES LE 12/09/23

Nous retranscrivons ci-dessous pour vous l'hommage de ses enfants

Papa, papi, petit Gomina, Canard, Gil, tous ses sobriquets marquent une période de ta vie que je vais vous conter. Tu es né au Maroc à OUJDA le 17/02/31, ton père était militaire mais à l'âge de 3 ans tu étais orphelin. Ta maman Marie t'a confié à tes grands-parents maternels qui t'ont élevé à Talmont jusqu'à la fin de la guerre.

Certificat d'études en poche, tu es venu en apprentissage boulanger à la Mothe Achard chez Mme BRAUD, où tu as fait les 400 coups. Plus connu sous le nom de Petit Gomina car ton frère Henri était Gomina (coiffeur de métier)

Ensuite, tu es parti faire ton service militaire et tu t'es engagé dans l'armée et là tu as trouvé une 2^{ème} famille, tu as gravi les échelons pour terminer officier dans l'Armée de l'air. Indochine (célibataire), 3 ans au Maroc, 3 ans à Tahiti, 2 ans au Sénégal. Tu aimais cette vie outre-mer au cours de laquelle tu as fait des rencontres amicales et professionnelles enrichissantes.

Mais tu n'as pas fait ce chemin tout seul, tu as rencontré Agnès au bal de la kermesse de la Chapelle Achard, mariage en juin 1957, mutation au Maroc et magnifique voyage de noces direction Rabat en 2CV, 2 enfants sont nés pendant votre séjour, Isabelle et Olivier. Tes copains de l'époque t'ont surnommé Canard car tu marchais les pieds très écartés... même en jouant au football.

Entre-temps une affectation à Nancy où Frédéric est né.

Ces affectations étaient ponctuées de séjours en Vendée chez nos grands-parents à la Chapelle Achard et à la Chaume.

Quand tu as quitté l'armée tu as créé avec maman une librairie papeterie à Evry avec l'idée de prendre ta retraite à la Chaume où tu as fait construire ta maison.

A la Chaume tu étais très actif, tu as entraîné les poussins au club de football, tu aimais tellement le sport, tu as réussi ton coup « faire parler de toi dans l'édition Ouest France avec l'équipe de France de rugby ».

Tu t'es impliqué dans la paroisse St Nicolas, d'abord trésorier puis sacristain, tu avais ta place ici... Maman chantait à la messe, tu aimais cet engagement en équipe.



Tu étais adhérent dans diverses associations militaires qui sont venues te saluer aujourd'hui et nous les remercions vivement, ton engagement dans l'armée était viscéral.

Ta vie à la Chaume était douce et joviale, tu sillonnais les rues et le quai sur ton vieux vélo dont tu as fait don au musée Blockhaus hôpital.

Ta maison était toujours ouverte, l'apéro était une tradition, un rituel même auquel tu ne dérogeais pas, Monique et Daniel t'ont accompagné bien souvent dans ce rituel.

Ta vie a été comblée quand tu es devenu papi, Charlotte, Hugo-Louis, Mathilde, Manon et Antoine qui t'appelaient papi moustache. Tu leur as donné beaucoup d'amour et des conseils sur les études toi qui n'avais pas eu la chance d'en faire, tu les faisais bien rire. Ils étaient ta fierté.



Ta vie a été chamboulée au décès de maman, nous t'avons entouré, choyé, protégé, aimé encore plus, chacun d'entre nous à sa façon. Aujourd'hui papa tu reposes en paix, ta complicité va me manquer, nous te disons au revoir et te confions à Dieu, le temps sera notre meilleur allié.

Le Major Jean MOUZARD s'en va.

C'est un camarade de l'ANSORAA et auditeur du CIIRAA de longue date qui vient de nous quitter. Notre ami fidèle Major Jean Mouzard s'est éteint le 23 octobre 2023.



Agé de 90 ans, cet ancien sous-officier de l'Armée de l'Air a ensuite exercé avec talent un nouveau métier d'accueil des usagers à la sous-préfecture de Saint-Nazaire. Son caractère serviable et rigoureux a rendu de nombreux services aux habitants comme aux procédures suivies.

Sa présence à l'ANSORAA et sa fidélité pendant 25 ans au Centre d'instruction et d'information des réserves Air de Nantes ont marqué son investissement personnel aux valeurs de la société.

J'ai eu la chance d'être le secrétaire général du service où il travaillait dans le civil pendant 8 ans et je tiens à marquer mon respect personnel et notre respect collectif de ses amis officiers de réserve et honoraires de l'Armée de l'Air.

Jean, tu restes dans nos pensées. Toutes nos condoléances à sa famille.

Jean a participé à de nombreuses conférences et des visites terrain comme les drones à Cognac, le CDC, La base ses sous-marins nucléaires, Flamanville, Arquus, ...etc. Jean-Marc H

Hommage à Paul-Louis LAMOISSIERE

C'est le 10 novembre, 4 jours avant ses 88 ans que Paul-Louis LAMOISSIERE nous a quittés. Membre associé de notre secteur depuis une vingtaine d'années, il laisse un souvenir impérissable par sa gentillesse, son activité au service des autres et son amour de l'aviation.

Il était actif dans la plupart des associations aéronautiques nantaises, des Vieilles Tiges à l'Aéroscope Atlantique en passant par Les Aéroplanes 44 qu'il présida plus de 12 ans.

Tous et d'autres encore nous disent sa convivialité, sa passion et ses connaissances de l'historique des matériels de l'aéronautique.

Michel Boittin (président des Vieilles tiges) nous éclaire sur son passé militaire.

Entré dans l'Armée de l'air au titre du contingent il rejoint en mai 1956 la base de REGHAIA en Algérie.

Affecté quelques semaines dans un Section d'Intervention Rapide, il rejoint en Juillet 1956 le GATAC d'ORAN La SENIA, un des plus grands centres de commandement de l'AFN, où il est affecté en salle d'opération dans laquelle se préparent et sont suivies les opérations demandées par les unités.

Il aura ainsi l'occasion d'assister à plusieurs opérations importantes qui marqueront l'histoire de ce conflit.

Déjà breveté pilote de planeur, il aura la possibilité de participer aux stages de vol à voile résultant de conventions passées entre l'Armée de l'Air et les centres de vol à voile.

A l'issue de cette période militaire de 28 mois, il postule en 1958 pour un poste d'Etudes de Génie Civil à Constantine, mais la Réserve le rappelle et il est affecté à une unité territoriale pour la protection de points sensibles jusqu'en 1961...

De retour à la vie civile il rejoindra plusieurs associations dédiées à l'aéronautique, au sein desquelles il œuvrera avec efficacité pour leur développement.

Jean-François Leclerc renchérit.

Quand il était président des Aéroplanes, Paul-Louis a toujours encouragé l'action d'Aéroscope-Atlantique pour la création d'un musée aéronautique à Nantes. Il a également participé aux actions ayant abouti à ce



que les avions nantais le Super-Constellation et le RL-21 soient classés Monument Historique (donc parmi les 4 premiers avions classés en France).

Puis, Christian Trichard, Président des AÉROPLANES 44 prend la parole.

Paul-Louis fut le président emblématique des Aéroplanes pendant plus de 12 ans. Pendant ses mandats il a marqué l'histoire de l'association et durant certaines phases très difficiles, par sa personnalité et sa ténacité, il est parvenu, malgré les difficultés, à maintenir l'association en vie. Toujours calme il faisait en permanence prévaloir l'intérêt général. C'est toujours avec tact et efficacité qu'il menait ses actions et négociations.

Compte tenu de son parcours professionnel d'ingénieur de l'Équipement il bénéficiait d'un certain respect naturel auprès de bien de ses interlocuteurs et la qualité des travaux qu'il avait dirigés en imposait tout autant.

Pour l'équipe technique des Aéroplanes c'est avec plaisir et respect que nous écoutions ses histoires de construction de ponts. Nous nous délectons des anecdotes techniques et des histoires humaines qu'il nous racontait.

Une de ses fiertés était d'avoir décroché son brevet de pilote planeur pendant la guerre d'Algérie. D'ailleurs il rechignait à dire qu'il y avait participé à cette guerre. Affecté à un poste d'état-major il s'estimait privilégié par rapport à d'autres qui avaient bien plus souffert que lui. Ce n'est que forcé et quasi contraint et qu'il a accepté de revendiquer le statut d'ancien combattant.

Quand il a commencé à présenter les signes de la maladie qui allait l'emporter, jamais il ne s'est plaint. Il faisait comme s'il voulait ne pas nous déranger avec ses « petits » problèmes. J'ai pu l'avoir au téléphone il y a quelques jours. Nous avons pu échanger un bon moment. Jamais il n'a émis une plainte sur son sort. Il m'a surtout parlé des bons moments de sa vie, de ses réalisations, de ses ponts, de son brevet de pilote de planeur, des Aéroplanes à la présidence desquels il avait eu tant de plaisir mais également de difficultés. Il m'a parlé aussi de ses bonheurs familiaux et qu'au bout du compte il pouvait partir serein.

Pour terminer je souhaiterais évoquer ce qui le caractérisait avant tout. C'était son amabilité et sa gentillesse. Comme me le disait quelqu'un il y a peu « Paul, c'est un MONSIEUR ». Je crois que c'est le qualificatif qui le définit le mieux.

Bien d'autres associations de la famille aéronautique se sont exprimées, et c'est Jean Guinard que le hasard providentiel faisait passer près de Royan le 17 novembre qui fit la lecture de tous nos souvenirs et regrets.

Ingénieur aux Ponts et Chaussées, il nous a fait partager le plaisir de connaître certaines de ses réalisations, comme le pont de Cheviré dont nous avons visité l'intérieur en 2004.

Et ironie du sort, son tombeau fait face au château d'eau en forme de cône dont il assura la réalisation. Bon voyage pour ton dernier vol, Paul-Louis



19 nov 2004 - La ville de Rezé vue de l'intérieur du pont de Cheviré - Visite faite par Paul-Louis Lamoussière

Quizz

Nouvelle devinette

Qui es-tu ?

Attention, un piège apparent sur ce beau radar mobile !



Réponse en 2024

Réponse à la question du n° 64 : drones en nombre mal évalué, jusque 100 ou davantage ? utilisés par les Russes (appelés "petits hommes verts" selon expression ukr) sur sites civils et militaires ukrainiens depuis août 2022.



Dernière heure : résultats de la tombola au bénéfice de l'Entraide-ANORAAE, tirée lors du comité national du samedi 18 novembre.

Nous gagnerons la prochaine fois...

REDACTION

- Jean-Marc HAINIGUE

- Jean GUINARD 06 19 32 09 04

guinardjean@neuf.fr

Les Résultats du Tirage :

Lots	N° billet	Désignation du lot	Secteur
15	1171	Livre « AFGHANISTAN : Regard d'Aviateurs »	570
14	0125	Livre « Transall C-160 : 50 ans d'histoires »	410
13	0372	Livre « Transall C-160 : 50 ans d'histoires »	160
12	1020	Livre « Transall C-160 : 50 ans d'histoires »	530
11	0086	Livre « Histoire des Hélicoptères de l'Armée de l'Air »	R400
10	1194	Livre « Histoire des Hélicoptères de l'Armée de l'Air »	510
9	0845	Livre « Histoire des Hélicoptères de l'Armée de l'Air »	R400
8	0793	Livre « Nouvelle histoire de l'Armée de l'Air et de l'Espace »	430
7	0522	Livre « Nouvelle histoire de l'Armée de l'Air et de l'Espace »	230
6	0711	Livre « Nouvelle histoire de l'Armée de l'Air et de l'Espace »	410
5	0319	Livre « Nouvelle histoire de l'Armée de l'Air et de l'Espace »	150
4	1057	Médaille des 90 ans de l'ANORAA et le livre « Répertoire des Blasons et Insignes de l'Armée de l'Air »	540
3	0618	Foulard ANORAA et livre « Les hélicoptères de l'Armée de l'Air Mémoires »	370
2 ^{ème} Gros lot	0221	Montre Bell & Ross Type BR Black Matte Céramic	130
1 ^{er} Gros lot	1496	Montre Bell & Ross Type BR WWW1 GUYNEMER	750