La Gazette du 410

Association Nationale des Officiers de Réserve

de l'Armée de l'Air

Edition de Mars 2020

Sommaire

P 1- Le mot du président
P 2- AG du 1er février 2020
P 3-Edmond Joubert
P 4-CNE Frison-Roche
P 5-J-M Saget
P 6-Serge Mirvaux
P 7-J-F Anière
P 9-Pierre Mace
P12-BIA
P13-Présentations défense
P14-Activité SHD
P15-Programme activités 2020
P16-Fiche de lecture
P17-Armées-Actu

Le mot du président

En guerre !

Le chef des Armées nous l'a annoncé solennellement ce 16 mars, la France est en guerre. D'autres avant lui avaient tenu ces propos martiaux, sans que pour autant l'impact sur notre quotidien n'ait été vraiment palpable. Il en va autrement depuis ce lundi. L'ennemi, aussi redoutable qu'invisible a déjà mobilisé des bataillons de blouses blanches auxquels nos Armées apportent leur soutien.

Outre les restrictions apportées à notre liberté de circulation individuelle qui deviendront certainement de plus en plus pesantes au fur et à mesure que le temps passera, ce combat mené sur le territoire national suppose un effort de guerre et une économie de guerre.

L'effort de guerre c'est la mobilisation des ressources vers un seul objectif, cette fois sanitaire et non militaire. Les Armées vont installer un hôpital de campagne dans le Grands Est. Pour faire face à l'engorgement des hôpitaux de la région, l'A330 MRTT Phénix dans sa version « Morphée » permettra de procéder à l'évacuation aérienne de patients vers des zones non saturées. Les militaires de l'opération « sentinelle » constituent une réserve qui pourrait être utilisée en fonction de la durée du confinement, de la fatigue et de la santé des forces de l'ordre. Les taxis - comme en écho aux taxis de la Marne - pourront être mobilisés pour le transport des personnels soignants et les hôtels pour assurer leur hébergement, etc….. L'économie de guerre, c'est aussi la transformation des métiers. Ainsi, en France LVMH fait sortir du gel hydroalcoolique de ses lignes de production de parfums Dior, Guerlain ou Givenchy. Dans les prochains jours, c'est toute une économie dédiée qui doit s'organiser autour de la production de masques, de gels et de respirateurs.

Pour autant, le pays doit continuer à tourner, la production, la logistique, la distribution de carburants, les grandes surfaces doivent fonctionner pour préserver à minima le quotidien et la capacité de rebond du pays. Mais restons lucides, cette épreuve laissera des traces et la récession qui pourrait suivre - on parle prudemment de 1% en 2020 - constituerait sans doute un prolongement douloureux à la crise sanitaire liée au COVID-19.

Enfin, cet épisode montre encore une fois la vulnérabilité et la fragilité de nos sociétés modernes, qu'il s'agisse du risque bactériologique, chimique, cyber ou terroriste. Les outils de destruction ou de paralysie prolifèrent, même si le COVID-19 n'a pas eu, à priori, d'origine intentionnelle.

LTT (H) Patrick Bugeon
Président du secteur ANORAA 410

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

AG du 1er février 2020

Par le LTT (H) Patrick BUGEON

L'assemblée annuelle 2019 du secteur 410 s'est déroulée le 1er février 2020 dans nos locaux sur la base militaire de Brétigny. Elle a été l'occasion de réunir 11 membres du secteur dans une ambiance amicale et détendue, auxquels s'étaient joints le Lcl Bruno Philippe, président de la région 400 Idf et 3 de nos camarades de l'ANSORAA Essonne. Nous y avons accueilli également le Ltt Serge Mirvaux qui avait rejoint le secteur très récemment.

Cet évènement a été l'occasion de remettre le Diplôme d'Honneur de l'ANORAA à notre camarade l'adjudant-chef Marc Ducastel, membre sympathisant du 410. Cette distinction, qui constitue une première pour le secteur, récompense 8 années de travail soutenu et d'efforts comme secrétaire, puis secrétaire adjoint chargé de mission responsable de la Gazette. Nos remerciements et nos plus vives félicitations à Marc, notre camarade.

Edmond Joubert

Par le CDT (RC) Jean-Pierre SIMON

Edmond Joubert, tel que je l'ai connu…

Le 10 novembre 2019, le commandant Edmond Joubert nous a quitté à l'âge de 89 ans. Ancien du 410, Edmond était bien connu de nos grands Anciens. En guise d'hommage et en guise d'adieu, je vous livre le témoignage du commandant Jean-Pierre Simon qui l'a côtoyé pendant de longues années au sein d'Aéroports de Paris (ADP).

Edmond était un des anciens de l'Armée de l'Air ayant servi en Indochine où il avait, entre autre, missionné sur C47 Dakota à Dîen Bîen Phu, puis au-dessus de la cuvette. Ceci faisait au moins deux bonnes raisons de sympathiser avec lui au sein d'Aéroports de Paris (où les anciens aviateurs étaient suffisamment nombreux pour qu'une association spécifique ait été créée).

Cela dit, une seule autre bonne raison aurait suffi pour cela, tant il était affable, toujours souriant et surtout, toujours prêt à chercher LA bonne solution.

Engagé au profit des autres en tant que délégué syndical mais aussi adjoint au maire d'Athis-Mons - il a d'ailleurs accepté d'interrompre ses vacances d'été pour y revenir afin de marier ma fille - il était celui qui positive en tout et pour tout. J'ai surtout travaillé avec lui lorsque, après la capture du vol Air France Alger Paris, la direction d'ADP m'a confié la sûreté anti-terroriste sur ses trois aéroports ; il était alors le responsable pour l'aéroport d'Orly. Par nécessité autant que par caractère, j'ai dû entreprendre sans délai un sévère recalage de gyroscope mais sans jamais avoir eu, avec lui, le moindre accrochage (ce qui ne fut pas le cas avec les « nordistes…). C'est qu'il était aussi conscient que moi que les procédures sûreté (comme les moyens et équipements) ne correspondaient pas à l'objectif, « faisant seulement semblant », sale manie -euphémisme - des patrons d'aéroports et compagnies aériennes pourvu que cela ne coûte rien ou presque.

Il fut alors, des trois aéroports parisiens, celui qui m'a suivi le plus et le plus vite. Merci Edmond. Tu le sais et tu en étais fier, j'usais et abusais auprès de tes collègues nordistes de deux phrases magiques : « *Ne m'emmerdez pas ! Joubert le fait et le fait bien, sans difficulté, donc, c'est possible. Je vous suggère d'aller voir comment ça se passe à Orly et vous n'aurez plus qu'à copier* ». Plaisir pour moi de les voir pâlir et serrer les dents… Je te racontais et nous en rions ensemble.

Je garde aussi pieusement le souvenir de cette belle soirée « Indo » sur la BA 217, à l'occasion du baptême de la promo « Ailes d'Indochine » du centre PM AIR de la base. Tu étais des invités, avec entre autres des convoyeuses de l'air (dont Geneviève de Galard), des navigants et des mécanos, ainsi que Salih Gusic, ancien adjudant-chef des légionnaires parachutistes (deux séjours en Indo, dont Dîen Bîen et 5 mois de bagne communiste), lui aussi collègue ADP alors responsable d'Orly Ouest. Quel honneur pour les élèves comme pour moi et les instructeurs de voir « en vrai » et d'écouter longuement des hommes et des femmes leur raconter ce que fut cette guerre… Leur guerre !

Mon cher Edmond, jusqu'au bout tu seras resté tel que toi-même. Cet après-midi, à 14 h 30 du bout du bout de la Bretagne, je penserai à toi et à ta famille à qui je présente mes très sincères condoléances.

Tu resteras pour moi l'exemple du camarade et frère d'arme qu'on est fier et heureux d'avoir eu la chance de connaître. Repose en paix ».

CNE Clément FRISON-ROCHE

Mort au combat à Barkhane, au Mali, le capitaine Clément Frison-Roche, pilote du 5e régiment d'hélicoptères de combat, avait pris sa plume lors de sa formation à Saint-Cyr pour raconter le sens du sacrifice chez les militaires. Poignant ...

Ainsi, toujours poussés vers une étrange quête
Nos pères s'en allaient-ils bravant la destinée,
Tantôt l'air abattu par le poids des conquêtes,
Tantôt l'air guilleret de leurs jeunes années.

Sur les champs de bataille, côtoyant la laideur,
Ils connaissaient la vie et ses plus tristes heures.
Pas un ne regrettait mais tous avaient au cœur
Ce que signifiait mourir au champ d'honneur.

Du plateau de Pratzen où la brume se fane,
Des tranchées de Verdun aux rizières du Tonkin,
Par-delà le djebel et les vallées afghanes,
La souffrance et la peur étaient leur quotidien.

Mais pour que vive la France et la gloire de son nom,
Ils portèrent au front son prestigieux emblème,
Et subissant l'affront jusqu'à celui suprême,
Ils tombèrent en héros sous le feu des canons.

Les yeux levés au ciel implorant le pardon,
Leurs corps meurtris exhibait une douleur extrême,
Et dans l'ultime soupir sur leurs visages blêmes,
Leurs lèvres murmuraient ce cantique moribond :

« Oh tendre France, douce gardienne de mon baptême,
Prenez ici ma vie, je vous en fais le don,
Veillez sur ma famille et tous les gens que j'aime,
Et rendez je vous prie mon sacrifice fécond... »

Toi France, ingrate mère à la parure ternie,
Laisseras-tu leurs cris se perdre dans la nuit ?
Ils t'ont donné leur cœur, ils t'ont donné leur vie,
N'est-ce pas révoltant que nul ne les envie ?

À tes illustres fils tombés pour la patrie,
Plutôt que souvenir tu préfères l'oubli,
À tes jeunes enfants disparus aujourd'hui,
Plutôt que bienveillance tu préfères le mépris.

Qu'adviendra-t-il de nous, ta jeune génération ?
Parmi les injustices de tes institutions
Et le désintérêt de ta population,
Ne saurons-nous jamais où part ton attention ?

Il fait partie des treize soldats morts au Mali, lors de l'accident d'hélicoptères d'In Delimane. Les Français mettent un nom sur le visage de ce soldat, auteur d'un poème poignant lors de ses jeunes années à Saint-Cyr. Sa prose bouleversante était prémonitoire. Intitulée Pour que vive la France, cette poésie relate le sacrifice des soldats, tombés sur l'autel du devoir pour défendre la patrie.

Jean-Marie SAGET

Par le LTT (H) Patrick BUGEON

Adieu Monsieur SAGET….la disparition d'un géant discret

Avec le décès de Jean-Marie Saget ce 20 mars 2020, c'est tout un pan de l'histoire de l'aéronautique militaire française qui disparaît.

Jean-Marie Saget commence à piloter grâce à son père dès 1946 sur des planeurs de l'époque, notamment sur Nord 1300. Puis, il est diplômé de l'École de l'air (promotion 1949). Après un stage aux États-Unis (1951-1952), où il acquiert le brevet de pilote sur T-6 et P-51, il devient pilote de chasse dans l'Armée de l'air française. Il effectue alors une formation sur "jet", le De Havilland Vampire, avant d'être affecté sur « Ouragan » (le premier avion "Dassault") à l'Escadron de chasse 2/2 Côte-d'Or de 1952 à 1955.

Pilote d'essai émérite

À la suite de sa victoire dans la course Paris-Cannes sur « Ouragan » le 29 août 1954, il est embauché par Marcel Dassault et devient pilote d'essai, puis chef pilote à la Société des Avions Marcel Dassault de 1955 à 1989. Il a participé aux essais en vol de tous les avions de combat de la société, puis des avions civils et de l'Atlantic 2.

Il a été responsable, entre autres, des programmes Etendard IVM, Mirage III V (à décollage vertical), Mirage F1, Mirage G8 (à flèche variable), Alphajet et Mirage 4000, et a effectué les essais de vrilles des SMB2, Etendard IVM, Mirage F1, Jaguar, Alphajet et Super-Etendard, ainsi que de nombreuses démonstrations en vol, en France et à l'étranger. Il devient conseiller technico-opérationnel de la Société des Avions Marcel Dassault de 1989 à 1992.

Voltigeur accompli

Parallèlement à ses activités professionnelles, Jean-Marie Saget est moniteur de voltige depuis 1972, avec plus de 7 000 heures de vol sur CAP 10.

Il était également président de l'association « Cercle de Chasse » de Nangis, qui dispose de quatre Vampire, ainsi que président de l'« Aéro Club Marcel Dassault Voltige ».

A 91ans, il totalisait plus de 20 000 heures de vol sur 150 types d'appareils. Jean Marie Saget est officier de la légion d'honneur, commandeur de l'ONM et titulaire de la médaille de l'aéronautique.

(d'après Wikipédia)

Serge Mirvaux

Par l'ADC ® Marc DUCASTEL

Comme rappelé dans notre gazette de juin 2019, le recrutement de nouveaux adhérents est une des priorités de notre secteur et nous publierons chaque trimestre dans notre Gazette un portrait des nouveaux camarades qui nous auront rejoints.

Lt (H) Serge Mirvaux, a rejoint en ce début d'année notre secteur.

Né le 20 juin 1938 à Neuville-sur-Ornain dans la Meuse (55), Serge, qui avait vécu l'occupation Allemande durant la 2ème Guerre mondiale et qui était trop jeune pour l'Indochine, attendait impatiemment d'avoir 18 ans pour s'engager. Il fait son entrée dans l'Armée de l'Air le 2 août 1956, comme élève Sous-Officier, sous le NIA M02167Y, à Aulnat sur la BA 745 où il passera son Peloton n°1. Il partira ensuite pour la BA 102 de Dijon pour une formation de Contrôleur dont il sortira breveté le 12 juillet 1957.

Il reçoit sa première affectation et intègre la Station Maître Radar de la BA 901 de Drachenbronn (62), il rejoindra le Détachement Air 4/178 d'Achern en Allemagne, jusqu'en 1960. Puis c'est le retour à Drachenbronn où il séjournera 3 ans. En août 1963, date à laquelle il s'envolera pour Colomb Bechar (Algérie) où il intégrera le GSRA (Groupe saharien de reconnaissance et d'appui). Il sera ensuite détaché à Hammaguir au centre de lancement des fusées. Le 1er février 1964 il est admis SOC (Sous-Officier de carrière).

De retour en France en décembre 1964, il est affecté dans les FAS (Forces Aériennes Stratégiques) et entre au CIFAS de la BA 106 de Bordeaux-Mérignac, jusqu'en 1968 où il changera d'affectation pour être stationné sur la BA 118 de Mont-de-Marsan au sein de la 91ème Escadre de bombardement. Il aura le plaisir d'effectuer plusieurs vols sur Mirage III et en soute OPS sur C135 FR ravitailleur. Serge obtient son Brevet Supérieur de Contrôleur le 1er août 1969. Il sera détaché sur le champ de tir de Captieux pour restitution des tirs Mirage IV. Breveté cadre de maîtrise en novembre 1976, il devient Maître contrôleur en 1977.

Serge est un Sous-officier très actif et particulièrement apprécié pour son professionnalisme et sa rigueur d'engagement. En 1981, il part pour une nouvelle affectation, cette fois sur la BA 113 de Saint-Dizier (52) avant d'être détaché en 1985 à Vouziers Sechault (splendide port de pêche au sud des Ardennes) où il prendra le commandement de l'ESC 19351 - station radar qui assure la surveillance et le contrôle des tirs air/sol sur le champ de tir de Suippes, jusqu'au 20 juin 1990 où atteint par la limite d'âge il quittera le service actif au grade de Major pour une retraite bien méritée au terme de 33 ans, 10 mois et 19 jours d'une carrière bien remplie.

Mais servir son pays et l'Armée de l'Air c'était toute sa vie et il était hors de question pour Serge Mirvaux de s'arrêter là. C'est pourquoi, il fait son entrée sous ESR au CDC (Centre de Détection et de Contrôle) de la BA 921 de Taverny (évaluation et alerte des retombées radio active) et y servira 5 ans jusqu'en 1995, tout en étant très actif au sein du CAPIR (Centre Air de Perfectionnement et d'Instruction des Réserves). Admis à l'honorariat au grade de Lieutenant, il restera actif au sein de l'ANORAA secteur de Paris. Porte drapeau national, il intègre l'équipe du SHD fin 2019 sous CBSP (Contrat Bénévole du Service Publique). D'une modestie sans pareil, Serge est un militaire dans l'âme comme on en rencontre peu. Promu Chevalier de l'ONM en 1990, Serge sera fait Officier de l'ONM en 2009, il est titulaire de la Médaille Militaire, de la Médaille Commémorative des opérations de maintien de l'ordre en AFN agrafe « SAHARA », de la Médaille d'argent des Services Militaires Volontaires, de la Reconnaissance de la Nation, de la Médaille des TOE.

C'est un honneur de travailler avec lui et de l'avoir dans nos rangs.

Jean-François ANIERE

Par l'ADC ® Marc DUCASTEL

Une distinction largement méritée !

Le 11 janvier 2020, Jean-François Anière, membre du Secteur 410 depuis 2018, se voit décerner, au nom du gouvernement de la république française, la médaille de l'aéronautique, que Michel Armbruster, Président des « Vieilles Racines » lui remettra en présence des membres de l'association, de sa famille et des colonels Alexandre Richard, Yann Malard, Patrick Bryant et David Pappalardo, tous anciens Commandants du régiment de chasse 2/30 « Normandie-Niemen ».

Né à Evreux le 22 avril 1942, Jean-François fait ses études primaires et secondaires à Evreux. Il poursuit des études au lycée technique de Sotteville-lès-Rouen où il obtiendra un BEI d'électromécanicien en juin 1962. En parallèle il fera une préparation militaire air à Rouen.

Il fait son entrée dans l'Armée de l'Air le 16 octobre 1962 sur la BA 104 du Bourget, d'où il partira pour faire ses classes sur la BA 723 d'Auxerre, avant d'être transféré à l'EFISO (Ecole de Formation et d'Instruction des Sous-Officiers) de la BA 726 de Nîmes-Courbessac. Il y sera nommé caporal le 1er mai 1963. A titre de récompense, Jean-François aura l'occasion de faire un vol musclé sur Morane 733, avec un pilote qui avait été affecté au 2/6 « Normandie-Niemen » (heureux présage).

Le Caporal Anière rejoindra la BA 721 de Rochefort, pour préparer sa spécialité de DEM Bord (4323) où il obtiendra son brevet élémentaire n°8551 le 1er janvier 1964 et il y sera promu sergent le 1er février suivant. Le 18 février 1964, Jean-François est affecté sur la BA 218 de Persan-Beaumont à l'ELA 56 « Vaucluse » (Escadrille de Liaison Aérienne), où il va travailler sur appareils radio et radar des C 47, Nord 2501, Hélico H 34 et sur MH 1521 « Broussard », jusqu'au 11 octobre 1967.

Jean-François profitera de cette période pour épouser Chantal le 7 septembre 1967. Compte tenu de l'annonce de la fermeture du la BA 218 fin 1967, il est désigné pour aller monter le nouvel atelier radio radar dans le hangar du futur GAM 56 (Groupe Aérien Mixte) sur la BA 105 d'Evreux. Fort de ses compétences il deviendra chef de l'atelier radio du GAM 56 « Vaucluse », jusqu'au 15 octobre 1968, date à laquelle il quittera l'Armée de l'Air avec regret, au terme d'un contrat de 6 ans.

Durant ces quatre dernières années, il totalisera 311 h 20 de vol dont 38h15 de nuit, au cours de vols d'essais et contrôles, de liaisons, de missions particulières affectées à l'unité et dont 26 h 30 de missions spéciales (dont 12 h 10 de nuit, au cours desquelles « on ne serrait pas que les freins »…).

Rendu à la vie civile, Jean-François commence par travailler dans un magasin de radio et d'électroménager à Sainte Geneviève des Bois, de fin 1968 à 1970, avant d'intégrer la SEGAT (Société d'Etudes générales pour l'aménagement du Territoire) jusqu'en 1974, puis l'ERF (Société d'Etudes et Réalisations Foncières) de 1976 à 2002, où il œuvrera principalement pour la création de routes, autoroutes, voies ferrées et de zones artisanales et industrielles. C'est la S.C.E.T (Société Centrale pour l'Equipement du Territoire), filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations, qui le remarquera pour son sérieux et ses compétences et qui le recrutera en 1976. Il y sera chargé de réaliser les études foncières préalables à l'aménagement du territoire des collectivités publiques, notamment en Ile de France, Normandie, Picardie et en Corse. Jean -François y terminera sa carrière en octobre 2002, comme Directeur de l'Agence Foncière Ile de France. Mais il n'est pas de ceux qui s'arrêtent et ainsi dès 2003, Jean-François Anière crée une société dénommée

J.F.A CONSULTANT. SAS, qu'il dirige toujours aujourd'hui.

Tout cela c'est sans compter sur son indéfectible passion pour l'aéronautique !

En 1976, au bénéfice de sa rencontre avec Jacques Decoop, lors d'une journée portes ouvertes au CEV de Brétigny-sur-Orge, il décide d'adhérer à l'Escadrille du Souvenir dont il intégrera le conseil d'administration jusqu'en 1984. Ses deux parrains furent Jacques Decoop et Jean-Salis.

En parallèle il devient, à la même période, membre actif de l'AJBS (Amicale Jean-Baptiste Salis) où il participera à la restauration ou la construction d'aéronefs des débuts de l'aviation pour le tournage de nombreux films et publicités (notamment les deux Albatros réalisés à partir de deux Tiger Moth), de deux Breguet XIV et du Morane Saulnier monocoque. Il intégrera l'équipe de direction des vols en 1998, lors des mythiques meetings du « Temps des Hélices » à Cerny et continue d'assurer la fonction d'assistant au directeur des vols, principalement pour l'accueil des invités et VIP. En 1985, il devient membre de l'AAMA (Amicale des amis du Musée de l'Air) où il sera, grâce à sa connaissance de l'histoire de l'aviation, guide bénévole occasionnel au MAE, puis guide conférencier à part entière en 1992. C'est la même année, qu'il fait son entrée aux « Vieilles Racines » dont il est encore membre actif.

En 2002, à sa retraite officielle, il rejoint le Musée des Andelys, dédié à la Mémoire de Marcel Lefèvre, enfant des Andelys, Compagnon de la Libération, Héros de l'Union soviétique, Musée consacré à l'Epopée Normandie-Niemen entre 1942 et 1945 sur le sol soviétique. En 2010, le Mémorial Normandie-Niemen ferme ses portes aux Andelys et Jean-François se consacre pleinement aux discussions afin de trouver un nouveau lieu d'accueil au Mémorial, ainsi qu'aux négociations avec le Musée de l'Air et de l'Espace en vue du transfert des collections du Mémorial dans le domaine public de l'Etat et son accueil au sein du M.A.E. Il devient membre du conseil d'administration en 2004 et l'un des animateurs de l'association lors des meetings militaires ou privés, sous la présidence de Claude Lemée. Elu Président en 2011, il va par sa ténacité, contribuer à rassembler sous la bannière du Mémorial les descendants des acteurs de l'Epopée Normandie-Niemen, en URSS entre 1942 et 1945 et va œuvrer, durant plus de 4 années en étroite collaboration avec madame Catherine Maunoury- directrice du Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget et monsieur Alexandre Orlov- ambassadeur de la Fédération de Russie en France, pour qu'un espace dédié uniquement au « Normandie-Niemen » ouvre ses portes en juin 2015. Il se retire le 11 mars 2017 et sera nommé Président d'Honneur à la même date.

Il adhère à l'ANSORAA (Association nationale des Sous-Officiers de réserve de l'Armée de l'Air) section Val d'Oise en 2002, puis intègre la section Essonne en 2003 dont il est toujours membre actif, avant de devenir le secrétaire du Groupement IDF en 2004. Fonctions qu'il assumera pleinement jusqu'au 26 mars 2016, date à laquelle il souhaitera laisser la place, pour un repos bien mérité.

En 2005, il entre à l'Aéro-Club de France et intègre la commission « Histoire Arts et Lettres » et en 2007 la commission des meetings, dont il est toujours membre et dont il assure le secrétariat.

Une vie plus que remplie, faite d'un engagement absolu et d'une disponibilité à toute épreuve. Jean-François, maître dans beaucoup de domaines avec un humour à souhait qui n'a d'égal que sa simplicité et sa fidélité.

Un frère d'armes qui gagne à être connu et un exemple pour notre jeunesse,
que nous sommes fiers d'avoir dans nos rangs.

Pierre MACE

Par l'ADC ® Marc DUCASTEL

La reconnaissance d'un parcours aéronautique exemplaire !

Né le 20 mars 1930 à Paris dans le 15ème arrondissement, Pierre Macé intègre en 1946 l'Aéro-club d'Estienne-d'Orves en qualité de secrétaire adjoint et responsable de la section de modèles réduits. Avec sa passion pour l'aviation chevillée au corps, il effectuera son 1er vol en planeur biplace sur C 800 à Etampes le 9 juin 1946. Il obtiendra son Brevet de Pilote de Planeur type B n°2727 le 8 février 1947.

C'est une année 1947, plus que bien remplie. Il fait son 1er vol avion sur SV4"Stampe" à Etampes le 1er avril. Il obtient son Brevet Elémentaire des Sports Aériens (B.E.S.A) n°594, avec mention Bien du 2 mai, il est laché solo sur Stampe à Etampes le 12 juin et atteint son premier degré du brevet de Pilote d'avions de tourisme n°18211, le 24 novembre 1947. Pierre n'a que 18 ans quand il décroche son deuxième degré le 26 juillet 1948. Après avoir réalisé un vol de 146kms de l'aérodrome d'Etampes à l'aérodrome de Tours sur un SA 103 Emouchet, le 12 octobre 1948, il recevra l'insigne d'Argent (brevet D) de Vol à Voile n°446.

Mais son objectif principal est de devenir un jour « pilote militaire ». Pierre est reçu au concours de connaissances générales d'élève pilote de l'Armée de l'air passé sur la BA 104 du Bourget à Dugny. Il subira les épreuves sportives et les tests psychotechniques à la caserne des "Petites Ecuries" à Versailles. Déclaré apte à la visite médicale (normes USA), Pierre s'engage pour cinq ans afin d'être formé aux Etats-Unis. Ainsi, il est affecté au bataillon air 1/116, sur la BA 754 d'Aulnat du 20 février au 6 juin 1951. Logé dans des conditions spartiates, néanmoins fier de revêtir le "battle-dress"bleu de l'Armée de l'Air, il y recevra ses premiers enseignements militaires; règlement, organisation de l'Armée de l'Air et le maniement du MAS 36, avec heureusement un stage de 15 jours sur Stampe SV4 à Saint-Yann à compter du 28 mars 1951.

Pierre Macé embarque au Havre sur le « Liberté » le 7 juin 1951 pour arriver à New-York le 14 juin suivant. Deux jours d'attente et c'est le transfert vers Goodfellow AFB au Texas où il effectuera le « Preflight » du 16 juin au 7 juillet. Puis direction le stage « Basic » à Greenville AFB au Mississipi sur T6 du 9 juillet 1951 au 6 février 1952. Promu caporal le 1er mars 1952, il suivra le stage « Advanced » à Craig AFB en Alabama sur T6 et F51 du 8 février au 31 mai 1952 avant d'être promu sergent le 1er juin suivant. Il enchainera avec le stage « Pilote Instructor School P.I.S (école d'instructeur) toujours à Craig sur T6 (cf photo 1) du 1er juin au 1er août 1952, où il obtiendra le diplôme d'instructeur pilote de l'US Air Force le 25 juillet, le brevet militaire de Pilote d'avion n°34326 ainsi que le brevet de pilote de l'US Air Force le 2 août 1952.

De retour au Havre le 19 août 1952, il est promu Sous- lieutenant de réserve en situation d'activité (ORSA) le 1er septembre de la même année. Pierre embarque ensuite à Bordeaux pour le Maroc le 27 septembre et débarque à Casablanca deux jours après pour rejoindre la BA 707 de Marrakech le même jour où il sera Instructeur pilote sur T6 du 29 septembre 1952 au 5 mars 1953. De retour en France, il est affecté le 9 mars 1953 à l'Ecole de l'Air sur la BA 701 de Salon de Provence où Pierre sera Instructeur pilote sur SIPA 12 et 121, à la première escadrille d'instruction, jusqu'au 25 février 1956. Il y sera notamment chargé de la rédaction du manuel d'instruction du SIPA 12 et 121.

Nommé Lieutenant le 1er septembre et Commandant en second de la 1ère escadrille d'instruction de l'Ecole de l'Air, Pierre Macé participe à la création de la section Vol à Voile de l'école aux côtés du Commandant Gautrat. Le 14 juillet 1953, il réalise un gain de 3500 m d'altitude au-dessus de l'Ecole de l'Air à bord d'un Castel 311P. En juin 1955, Pierre est retenu pour la sélection militaire du championnat de France de vol à voile. Le 6 juillet de la même année, au cours d'une permission en IDF, il réalise un vol de distance de 315kms de la Ferté-Alais à Peyrat le Château en Haute Vienne, en 6h10 à bord du Bréguet 900-01,

comptant pour l'insigne d'Or du Vol à Voile, qu'il obtiendra le 20 décembre 1955 (Brevet E n°203).

Pierre est transféré sur la BA 708 de Meknès au Maroc du 1er octobre au 31 décembre 1955 pour être transformé réacteur sur T33 et Vampire. De retour à l'Ecole de l'Air comme instructeur du 1er janvier au 28 février 1956, il effectuera plusieurs vols sur Mistral avant d'être affecté à la 1ère Escadre de Chasse sur la BA 113 de Saint-Dizier où il intègre l'Escadron « Argonne » le 29 février 1956, pour servir sur F84G puis F84F (cf photo 2).

Désigné pour superviser l'escadrille de liaison et V.S.V de la 1ère Escadre de chasse sur Siebel le 4 avril 1957, Pierre sera diplômé sous-chef de patrouille de chasse n° 315 le 7 octobre, avant de rejoindre l'Algérie. Il est ainsi affecté à l'E.A.L.A 20/72 à Zénata près de Tlemcen, sur T6, comme commandant en second de l'escadrille et Chef des opérations du 27 novembre 1957 au 20 février 1958. Il sera cité à l'ordre de la Brigade Aérienne le 7 juillet 1958, pour 60 missions de guerre en 120h de vol, avec attribution de la Croix de Valeur Militaire.

De retour en France ensuite, Pierre quitte le service actif et décide de poursuivre sa carrière de pilote dans le civil. Il est breveté pilote professionnel n°782 le 13 août 1958 sur Morane Saulnier MS733 à Saint-Yan. Qualifié instructeur privé Avion, il devient Instructeur SFATAT, avion et planeur à Poitiers du 3 février au 15 septembre 1959. Muté au Centre National de Saint-Yan dans l'intérêt du service jusqu'au 31 décembre 1959, il est promu capitaine de réserve le 1er décembre 1959 et exercera la fonction d'instructeur pilote à l'AC Air-France à Toussus-le-Noble du 1er janvier 1959 au 1er juillet 1961.Pierre est reçu au concours d'admission au stage de l'école des Pilotes de ligne du Bourget le 10 avril 1961 et sera stagiaire « B » à Air France/SGACC du 3 juillet 61 au 1er mai 1963, où il prépare son brevet de Pilote de Ligne sur DC3 et DC4.Qualifié IFR le 18 septembre 1962 sur DC3, Pierre sera homologué Pilote de Ligne sur DC4 lors du stage à Air France qui s'achèvera le 22 janvier 1963. Qualifié sur Beech 18, Pierre sera pilote sur avion laboratoire SODETEP (recherches et études météorologiques et aérologiques) du 1er juin 1963 au 31 mai 1965 sur la base aéronavale de Lann-Bihoué à Lorient.

Après avoir été pilote à la Société Transair du 1er avril au 31 mai 1965, il est recruté pour le démarrage de la Compagnie Alisarda à Olbia en Sardaigne sur Beech « Queen Air ». Qualifié sur Nord 262 à Bourges après un stage de près de trois mois entre mars et mai 1966, il est nommé chef-pilote et chef des opérations le 23 mai 1966, qu'il quittera le 30 septembre 1966. Pierre fera son entrée à Air Inter le 2 janvier 1967 et pilotera successivement sur Vickers « Viscount », Caravelle 3.

Pierre Macé est Promu commandant de réserve de l'Armée de l'air le 1er décembre 1967. Qualifié Instructeur Pilote de Ligne le 6 juin 1972, il sera Commandant de bord et instructeur sur Caravelle du 1er juin 1972 au 17 juin 1974, il est nommé membre du Conseil du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile le 20 octobre 1972. Qualifié sur « Fokker 28 », il sera détaché auprès de la Compagnie « Touraine Air Transport en qualité de Commandant de bord Instructeur du 18 juin 1974 au 2 juin 1977. Il sera nommé Commandant de Bord et instructeur sur « Mercure », poste qu'il occupera du 3 mars 1977 au 4 juillet 1983 0 Air Inter. Le 1er septembre 1982, Pierre est rayé des cadres de l'Armée de l'Air et admis à l'honorariat. Il sera Commandant de Bord sur « Airbus A300 » du 5 juillet 1983 au 31 mai 1989, date à laquelle il prendra une retraite bien méritée d'Air Inter.

Infatigable sans jamais lâcher prise pour cette passion aéronautique indéfectible, il est à noter que Pierre Macé a exercé une activité volontaire opérationnelle de pilote de chasse de réserve du 1er janvier 1961 au 1er septembre 1982, affecté successivement à la 10ème Brigade Aérienne sur la BA 110 de Creil

sur "SMB 2", à la Base Ecole 705 à Tours (5ème escadron) sur T33 et Mystère 4 et enfin à la 12ème Escadre de Chasse sur la BA 103 de Cambrai. Il assurera de nombreuses fonctions associatives, notamment de 1986 à 1992, comme membre de la commission "Formation-Sécurité"de la Fédération Française de Vol à Voile (FFVV), conseillé technique d'Aéro Pyrénées en tant que responsable de la formation, pilote instructeur bénévole dans 10 aéro-club du nord au sud de la France, de 1961 à 2011. Bénéficiant d'une expertise prépondérante dans le domaine du Vol à Voile, il participe à la création de plusieurs clubs en France. Très actif dans les Pyrénées orientales, il intervient dans les collèges et lycées dans le cadre de la préparation du BIA, pour assurer la promotion des métiers de l'aéronautique, de 1993 à 2015. Il intégrera l'ANORAA 410 en 2018.

Un parcours exceptionnel et ce n'est pas peu dire. Le Cdt (h) Pierre Macé, a pendant plus de 73 ans d'activités aéronautiques piloté plus de 70 types d'avions (militaire et civils) et près de 50 types de planeurs différents. Il totalise 2507 heures de vol sur avions d'arme, 16516 heures de vol à titre civil et 3124 heures de vol libre en planeur et ULM. En 2002, le colonel Jackson de l'US Air Force (attaché de l'air auprès de l'ambassade des Etats-Unis) lui remettra les ailes de ''Senior Pilot'' pour ses 2500 heures de vol dans l'Armée de l'Air.

Le 12 avril 2019, l'Armée de l'Air lui rendra hommage en l'invitant à l'Ecole de l'Air à l'occasion des 65 ans de l'Escadron d'Instruction Vol à Voile « Sainte Victoire » dont il a été l'un des précurseurs (cf photo 3) . Le Cdt (h) Pierre Macé est Chevalier de la Légion d'Honneur –décret du 26.04.65, titulaire de la Croix de la Valeur Militaire à l'ordre de la Brigade Aérienne, de la Médaille de l'Aéronautique, de la Croix du Combattant, de la Médaille de la Reconnaissance de la Nation pour les opérations de sécurité et maintien de l'ordre en AFN, de la Médaille commémorative AFN agrafe Maroc et de la Médaille d'argent de la Jeunesse et des Sports.

Un parcours époustouflant, Un bel exemple pour notre jeunesse !

Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA)

Par le LCL (H) Jean-Louis LAMIRE

Le BIA ou la découverte de l'aéronautique dès le collège

Près de 15.000 jeunes ont passé leur Brevet d'Initiation Aéronautique en 2019. Le BIA s'affirme aujourd'hui indéniablement comme une porte d'entrée dans le monde aéronautique pour nombres de jeunes.

L'objectif de la formation qui mène au BIA est de sensibiliser et de familiariser des jeunes d'un niveau de fin de collège au monde de l'aéronautique en leur transmettant une réelle culture dans le domaine. Elle dure au minimum une quarantaine d'heures, généralement réparties d'octobre à avril. Dans le cadre général, le BIA compte une formation théorique dispensée dans un établissement scolaire (collèges et lycées). Cette formation peut aussi être effectuée dans un aéro-club.

La première de toutes les formations aéronautiques

Dans tous les cas, le BIA se prépare sous la responsabilité d'une personne titulaire du Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique (CAEA). Et c'est bel et bien le point fort de cette formation. D'une part, elle constitue la première réelle formation aéronautique encadrée proposée aux jeunes et, d'autre part, elle est dispensée par des passionnés pour des jeunes intéressés par le milieu aéronautique.

Un QCM de 100 questions

L'examen final organisé par les académies se déroule chaque année vers la mi-mai. Il prend la forme d'un QCM de 100 questions qui porte sur un tronc commun de cinq thèmes : « Aérodynamique, Aérostatique et Principes du vol », « Étude des aéronefs et Engins spatiaux », « météorologie », « navigation, sécurité des vols », « histoire de l'aéronautique et de l'espace ». De plus, une épreuve facultative d'Anglais aéronautique est proposée aux candidats. Ainsi, les points supérieurs à 10 bonifient le résultat à l'examen. La note minimale exigée pour décrocher le diplôme étant la moyenne soit 50/100.

Le secteur 410 et le BIA

Le LTT Patrick BUGEON et le LCL Jean-Louis LAMIRE assurent les cours BIA au profit des élèves de trois établissements de l'Essonne :

- Le collège Bellevue à CROSNE : 11 élèves
- Le lycée Albert EINSTEIN à Sainte-Geneviève des Bois : 10 élèves
- Le lycée Edmond MICHELET à Arpajon : 23 élèves

Les deux intervenants auront assuré près de 100 heures de cours entre octobre 2019 et avril 2020.

Présentations Défense

Par le LCL (H) Jean-Louis LAMIRE

LE PARCOURS DE CITOYENNETE

La formation de tous les jeunes aux enjeux de la défense et de la citoyenneté repose, depuis la loi du 28 octobre 1997 suspendant le service militaire, sur un Parcours de citoyenneté. Ce dernier comporte trois étapes obligatoires au cours desquelles interviennent successivement l'Education nationale, les mairies et la Défense.

- **L'enseignement de défense**
- **Le recensement**
- **La Journée défense et citoyenneté (JDC) remplacé à partir de 2020 par le SNU**

L'enseignement de défense

Cet enseignement obligatoire s'inscrit dans les programmes des établissements scolaires du second degré. Il est l'un des éléments du socle commun de connaissances que tout élève doit avoir acquis à la fin de la scolarité obligatoire.

Le secteur 410 et le Parcours de Citoyenneté

Le LTT Patrick BUGEON, le LCL Alain BELLER et le LCL Jean-Louis LAMIRE assurent des conférences sur l'organisation de la Défense en France dans 12 collèges de l'Essonne.

Ce qui représente un total de plus de 2000 élèves auditeurs de ces conférences.

Activité SHD

Par l'ADC ® Marc DUCASTEL

L'année 2019 s'est achevée par la publication officielle au BOEM de la liste suivante :

> Liste n° 510557/ARM/SGA/DPMA/SHD du 24 décembre 2019 des unités ayant combattu au titre de l'opération RAMURE à la frontière irano-irakienne et de l'opération LIBAGE à la frontière turco-irakienne du 1er avril au 20 juillet 1991,

Notre groupe vient de restituer pour publication, après 4 mois de travail sur les COTA et JMO, les travaux de qualification des opérations ISARD, PELICAN et ANTILOPE au Congo, des détachements de Libreville, Bangui et N'Djamena de 1997 à 1999, soit plus de 1200 missions opérationnelles et actions de feu.

Programme des activités en 2020

Comme vous l'imaginez, le contexte sanitaire actuel perturbe largement les activités du secteur au cours du 1er semestre et impactera sans doute aussi celles du reste de l'année. On peut d'ores et déjà prévoir le report de notre Comité de secteur du 18 avril, de la 27ème édition du jumelage franco-allemand et vraisemblablement aussi celui du meeting aérien de la Ferté-Alais, sans parler de l'AG ANORAA nationale du 25 avril ou d'Air Raid édition 2020 fin mai sur la BA 125. Notre colloque national sur la réserve « Air » prévu le 2 juillet dans les salons du Sénat est par ailleurs reporté d'un an.

De même, nos interventions en collèges/lycées (Conférences défense & BIA) sont évidemment stoppées pour l'année scolaire en cours.

Afin d'y voir plus clair sur notre calendrier 2020, je vous propose la grille actualisée par rapport à ce qui vous avait été soumis lors de notre AG de secteur.

Mois	Evènements
Avril	néant
Mai	néant
Juin	
15-20 juin	Visite exposition « Comme en 40 », musée de l'Armée. Déjeuner de cohésion *(1) sous réserve*
20 juin	Comité de secteur 410 Brétigny *(1) sous réserve*
Juillet	néant
Août	néant
Septembre	
12 septembre	Cérémonie Guynemer
24-27 septembre	27ème édition du jumelage région bordelaise
Octobre	
3 octobre	Repas/visite de cohésion 410 avec conjoints
12-31 octobre	JNR conférences/présentation sur la réserve en universités essonniennes avec le concours de la DMD. Participation au rallye citoyen organisé par DMD
Sem 43-46	Visite BA 113 St Dizier
Novembre	
Sem 45	Conférence Marius Le Févre (vols habités sur Mars) Vincennes
10-11 novembre	Armistice 14-18 + OPEX
14 novembre	Comité national + ravivage Flamme
Décembre	
12 décembre	Comité de secteur 410 Brétigny

Fiche de lecture

Proposé par le COL Jean NERON

« Souvenirs, souvenirs » de Catherine Nay : cinquante ans de vie politique

Catherine Nay, née le 1er janvier 1943 à Tours (Indre-et-Loire), est une journaliste et chroniqueuse politique française. Si elle épouse une carrière journalistique, ce n'est pas pour partir en reportage, courir le monde, avoir le souci de l'écriture, non, c'est pour être libre.

À partir de 1968, elle entretient une relation avec Albin Chalandon, né en 1920, ancien dirigeant d'Elf Aquitaine et homme politique, dont elle a fait la connaissance quelques mois plus tôt aux assises politiques de l'UNR à Lille. Vivant avec lui depuis 1970, elle l'épouse en 2016 après la mort de Salomé Murat dont Albin Chalandon n'avait jamais divorcé.

Du milieu des années 60 au milieu des années 90, elle retrace à sa manière la vie politique française.

De la classe, de l'humour, elle est agréable à lire et ce livre évoquera de nombreux souvenirs pour la génération du baby boom, celle des soixante-huitards. Pour les plus jeunes, un livre d'histoire, très bien écrit, passionnant ….

Comparer les défilés de DS 19 de l'époque du Général à des suppositoires, rappeler les bilans des événements de mai 1968, les accords de Grenelle : SMIG : + 35%, salaires : +7%, temps de travail passant de 48 à 45 heures, écorcher (avec justesse) au passage le trublion de l'époque Daniel Cohn -Bendit, … Tous les sujets sont abordés de manière inattendue.

Certes, elle décrit essentiellement son monde avec une certaine subjectivité. On ne lui en tiendra pas rigueur, tant cette description nous permet de comprendre cette époque grâce aux anecdotes et observations personnelles.

Un second tome est attendu, qui commencera avec l'élection de Jacques Chirac.

Armées-Actu

Par le CDT (RC) Jean-Pierre SIMON

ANORAA
s'unir pour servir

IN MEMORIAM. 12.11.19 – 10.01.20

MORTS POUR LA FRANCE

5e Régiment d'hélicoptères de combat

Capitaine Nicolas MEGARD. 35 ans. Marié, 3 enfants
Capitaine Benjamin GIREUD. 32 ans. Célibataire
Capitaine Clément FRISONROCHE. 28 ans. Marié, 1 enfant
Lieutenant Alex MORISSE. 31 ans. Pacsé
Lieutenant Pierre BOCKEL. 28 ans. Pacsé, allait être père
Adjudant-chef Julien CARETTE. 35 ans. Pacsé, 2 enfants.
Brigadier-chef SALLES DE SAINT-PAUL. 35 ans. Marié, 2 enfants

4e Régiment de Chasseurs

Capitaine Romain CHOMEL DE JARNIEU. 34 ans. Célibataire
Maréchal des logis-chef Alexandre PROTIN. 34 ans. Pacsé
Maréchal des logis-chef Antoine SERRE. 22 ans. Pacsé
Maréchal des logis-chef Valentin DUVAL. 24 ans. Célibataire

93e Régiment d'artillerie de montagne

Maréchal des logis-chef Jérémie LEUSIE. 33 ans. Pacsé

2e Régiment étranger de génie

Sergent-chef Andreï JOUK. 43 ans. Marié 4 enfants

Le Chef des armées chez les aviateurs

Le 16 janvier, le Président de la République s'est rendu sur la BA123 d'Orléans-Bricy. Il y a évoqué plusieurs sujets :

- citant l'inauguration du Monuments aux Morts des OPEX, il a déclaré que *« la mort d'un militaire au combat endeuille la Nation mais ne l'affaiblit pas, jamais. Au contraire, elle la renforce, la soude, la justifie. Et elle oblige ses frères d'armes à en rester dignes »*
- parlant des blessés, il a dit que s'ils ont échappés à la mort, *« leur corps et leur esprit restent marqués à jamais par le feu ennemi* (...). *A tous nos blessés, nous devons une infinie reconnaissance. La prise en charge ; l'accompagnement et la réinsertion des blessés figurent parmi les priorités absolues de nos armées. Parce qu'il n'y a pas de plus bel exemple de solidarité nationale, je remercie les armées de s'en acquitter avec cœur et générosité »*
- concernant l'effort de défense, sa priorité, après avoir rappelé qu'il s'est engagé sur une trajectoire budgétaire inédite qu'il a faite inscrire dans la loi de programmation militaire 2019-2025, il a ajouté:
  « La menace augmente et ce début d'année nous l'a encore rappelé. La sécurité de la Nation, son avenir sont bel et bien en jeu. Les ressources budgétaires prévues en 2018 et 2019 ont bien été allouées et l'objectif reste et restera de porter l'effort de défense à 2% du PIB en 2025 »
- *sur l'OPEX Barkhane, il a évoqué la réunion de Pau et les décisions prises afin de bâtir une « coalition internationale pour le Sahel reposant sur trois axes : le soutien de la montée en capacité des armées sahariennes, le retour de l'Etat et des actions politiques que nos partenaires sahéliens doivent conduire, le développement autour de l'Alliance pour le Sahel, (...) ajoutant dans un an, la force Barkhane sera devenue une coalition internationale ce qu'elle est déjà en partie »*
- et enfin d'ajouter sur la condition militaire et sur l'état d'esprit de nos armées : *« Je veux un renouveau sur la condition militaire parce que celle-ci s'est profondément dégradée par le passé et parce que, j'y crois, la condition militaire participe à l'efficacité opérationnelle des armées (...). Cette loi de programmation militaire ne doit pas simplement permettre d'avoir les meilleurs équipements au monde en opérations – ce qui est légitime et est notre part de souveraineté et ce que je vous dois – mais aussi au quotidien (...). L'attractivité du métier militaire est primordiale. Susciter des vocations à servir la France, donner envie chaque année aux jeunes Français de rejoindre vos rangs est un enjeu majeur dans le contexte que nous connaissons.*

Cet après-midi, j'ai encore découvert de nouvelles facettes de vos savoir-faire mais, plus que cela, une fois encore aimé cet état d'esprit, le vôtre. Un esprit commun à tous les militaires de nos armées, fait d'engagement, de passion, d'enthousiasme, de courage et de détermination à servir votre pays et vos compatriotes. C'est, et cela restera, la plus grande force de nos armées ».

Bien se nourrir au combat

La barre de céréales glissée dans le sac avant de partir sur le terrain laissera sans doute bientôt la place à de nouveaux encas énergétiques, appelés « Energy Balls ». Une jeune entreprise française, *MOS Nutrition* (MOS pour Military Optimized Superfoods), a adopté une démarche similaire à celle de l'Institut de Recherche Biomédicale des Armées [IRBA] concernant l'alimentation des militaires en opération extérieure.

Rappel : dans un récent numéro de son magazine, le Service de santé des armées a évoqué une étude visant à déterminer les préférences alimentaires des soldats en fonction de l'environnement dans lequel ils évoluent, afin que leurs besoins énergétiques soient comblés. « Les dépenses énergétiques des personnels militaires à l'entraînement est difficile à évaluer précisément, variant entre 3 500 et 8 000 kcal/j selon le type, l'intensité et la durée d'activité et l'environnement climatique. D'ailleurs, cette même étude, réalisée au sein du Commando Parachutiste de l'Air n°30, avait mis en exergue un certain nombre d'erreurs alimentaires, dont une hydratation et un apport glucidique insuffisants.

« *Ces militaires expérimentés ne semblent pas avoir conscience de leurs mauvaises habitudes alimentaires et de l'importance que représente la nutrition dans leur performance. Le recours aux compléments alimentaires apparaît comme une solution de facilité mais peu adaptée* », avait conclu ses auteurs. Or, une prise en charge diététique adaptée et combinée à la préparation physique améliore les capacités d'endurance et de résistance tout en favorisant la récupération.

Cette étude avait aussi montré que certains membres du CPA 30 « sautaient » des repas, 25% faisant l'impasse sur le petit-déjeuner. Or, « les apports nutritionnels conseillés se répartissent en 4 repas par jour était-il rappelé (petit déjeuner, 20 à 25% ; déjeuner, 25 à 40% ; collation, 10 à 15% ; dîner, 30 à 35%). La collation semble donc importante, surtout quand la dépense énergétique du soldat est élevée. D'où l'intérêt des encas élaborés par MOS Nutrition qui, comme l'IRBA, a réalisé une enquête sur les habitudes alimentaires de 260 militaires tout en étudiant une centaine d'articles scientifiques sur la nutrition du combattant.

Pour le ministère des Armées, le pari est réussi : les « MOS Energy Balls » sont des encas « pratiques, sains, performants et naturels adaptés aux forces armées » fait-il en effet valoir. Prenant la forme d'une « boule dont la texture permet une consommation plus pratique et agréable » et apportant une centaine de kcal, ils « ne collent et ne s'émiettent pas ».

En outre, poursuit-il, « le produit a été pensé pour que sa consistance ne soit pas altérée par les températures extrêmes auxquelles il peut être soumis. Sur la terre, dans les airs, sur ou sous la mer, en plein milieu du désert ou à haute altitude, le goût, la texture et la couleur restent identiques. »

Pour le moment, deux parfums sont disponibles : chocolat/noisette et fruits secs (amande, datte, figue, noix). La gamme sera prochainement complétée avec la commercialisation de huit autres saveurs.

« Ces snacks naturels et innovants sont fabriqués de façon artisanale en région parisienne et les unités d'élite ont testé et approuvé la gamme de snacks performants, sains et naturels adaptée aux conditions extrêmes » (1er Régiment de Parachutistes d'Infanterie de Marine et Commandos marine). Ces MOS Energy Balls devraient être servis à l'ensemble des forces.

Ces terriens qui rejoignent les CPA

C'est un peu un retour aux sources puisque, quand un général de l'Armée de l'Air a créé les commandos parachutistes de l'air en 1956, les candidats étaient venus de toutes les spécialités.

C'est encore le cas aujourd'hui pour les CPA 10 et CPA 30 mais, de surcroît, les candidats viennent aussi désormais de l'Armée de Terre. Lors du dernier stage *Attila* du CPA 30, 20% des candidats qui ont été intégrés étaient d'anciens militaires de l'armée de terre, dont un ancien légionnaire ! Pour les CPA, ces candidats apportent leur expérience des Opex et leur savoir-faire infanterie, voire cavalerie.

Au CPA 10, le commandant de l'unité a fait ses comptes : si un tiers des candidats du stage initial *Belouga* arrivait directement du monde civil, un tiers des CPA 20, CPA 30 et escadrons de protection, le dernier tiers était composé d'ex Terriens, (92e RI, 152e RI, 16e Chasseurs et 8e RPIMa..., les dossiers venant directement des CIRFA. Nature des missions, mode de commandement, état d'esprit, tenue et évidemment matériel, sont vraisemblablement les déclencheurs de ces vocations, avec en sus, la solde à l'air.

12 ans après Uzbeen, l'Armée de Terre manque encore cruellement de JTAC, et c'est donc l'Armée de l'Air qui les lui fournit. Plusieurs équipes d'appui aérien et contrôleurs tactiques air sont actuellement déployées en BSS, au sein

Barkhane renforcée

Finalement, ce sont 600 soldats supplémentaires que la France va déployer dans la bande sahélo-saharienne, portant à 5 100 hommes les effectifs de l'opération, l'essentiel de ces renforts étant déployé dans la zone dite des « trois frontières » entre le Mali, le Burkina Faso et le Niger. Ces militaires supplémentaires, essentiellement au sol, seront accompagnés d'une centaine de véhicules (blindés lourds, blindés légers et logistiques). Les groupes djihadistes multiplient depuis quelques mois les attaques dans cette zone, entretenant une insécurité chronique pour les civils et infligeant des pertes régulières aux armées locales.

Plusieurs analystes et hauts responsables ont estimé que les prochains mois seraient essentiels pour inverser la tendance. Au Sahel, les militaires français sont furieux que se propage l'idée de leur impuissance à juguler les groupes terroristes… « Eux aussi « mangent » et subissent des pertes » et désormais, le commandement de l'opération est décidé à le faire savoir.

En déplacement au Niger, le chef de l'État a d'ailleurs révélé lui-même que 33 terroristes avaient été « neutralisés » la veille et 7 autres l'ont été dans la journée suivante, portant à 40 les pertes infligées aux groupes terroristes lors de ces deux engagements. S'y ajoute la neutralisation de plusieurs motos, de véhicules armés et d'un important volume d'armement de la katiba Macina, un groupe lié à al-Qaida. Jusqu'à présent, l'Armée française semblait préférer la discrétion sur ses opérations, sans doute comme pour valoriser les succès maliens.

Reste que *Barkhane*, qui, in fine, défend l'Europe contre le risque de voir le Sahel tomber aux mains des entités islamistes, est en quasi-totalité à la charge de la France…

Toutefois, des soldats tchèques pourraient être prochainement déployés au Sahel pour lutter contre les groupes djihadistes dans le cadre du volet *Takuba* de l'opération *Barkhane*. En effet, le gouvernement tchèque a approuvé un projet de déploiement de forces spéciales qui doit maintenant être présenté au Parlement de membres des forces spéciales, déploiement qui pourrait être opéré au début du deuxième semestre de l'année. Le début de cette nouvelle mission pourrait coïncider avec la prise de commandement par l'armée tchèque de la mission européenne de formation de l'armée malienne (EUTM Mali) ; le contingent européen sera alors placé sous le commandement du général Frantisek Ridzak. Actuellement, plus de 120 soldats tchèques sont déjà présents sur le territoire malien, au sein de l'EUTM et de la MINUSMA.

Exercices

- ***Flintlock*** : se déroulant en février en Mauritanie, cet exercice annuel des opérations spéciales d'AFRICOM mené depuis 2005, a eu pour objet de favoriser une plus grande coopération afin de lutter contre les activités extrémistes violentes à l'intérieur des frontières des pays partenaires.

  Les pays africains qui jouent un rôle actif dans l'exercice de cette année sont le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, le Tchad, le Cap-Vert, la Côte d'Ivoire, le Ghana, la Guinée, le Mali, la Mauritanie, le Maroc, le Niger, le Nigeria, le Sénégal et le Togo. Les autres partenaires alliés sont l'Autriche, la Belgique, le Brésil, le Canada, la République tchèque, la France, l'Allemagne, l'Italie, le Japon, les Pays-Bas, la Norvège, la Pologne, le Portugal, l'Espagne, le Royaume-Uni et les États-Unis.

  Le domaine clé sur lequel les nations ont mis l'accent est la nécessité de disposer de renseignements fiables mais aussi et surtout partagés, en particulier dans la vaste région du Sahel subsaharien. Plus de 1 600 soldats de 30 pays ont participé à cet exercice.

- ***Exos sans nom*** : … sont ceux que chaque unité *Sentinelle* venant prendre son tour de protection à Paris doit conduite avec la BSPP. C'est ainsi par exemple que les « Tringlots » du 503e régiment du Train ont dû faire face à une double attaque en traitant d'abord celle d'un véhicule bélier sur une terrasse de café, suivie par le retranchement d'assaillant dans un immeuble. Coordination, communication, prise en charge rapide des victimes tout en assurant la protection du site impacté ont ainsi suivi leur participation au déclenchement du « Plan blanc » à l'hôpital Trousseau afin d'y assurer la protection des installations et des personnels hospitaliers concernés.

- ***Red wings*** : exercice franco-hollandais ayant réuni à Mailly le Camp des avions de chasse des deux armées, des drones et des hélicoptères de la 4e brigade d'aérocombat.

- - ***Ardennes*** : pendant 96 heures, des unités de la 7e Brigade blindée ont « manipé » dans l'agglomération de Charleville-Mézières sur le thème d'un engagement d'urgence pour ramener la sécurité face aux agissements d'une milice. Des éléments britanniques et belges ont aussi pris part à cet exercice ainsi que ceux du 2e Régiment de Hussards, spécialisé dans le renseignement.

- ***Skrenvil*** : d'une durée de 10 jours, cet exercice a engagé le 21e RIMa dans une mission d'évacuation de ressortissants.

- ***Emerald warrior*** : déroulé en Arctique, a rassemblé dans le Michigan des forces spéciales françaises (dont l'ET 3-61 *Poitou*) et US avec pour objectif de se préparer à combattre sous climat arctique. A cette occasion, des JTAC français de l'Armée de l'Air ont guidé les feux d'AC-130J *Ghostrider* américains (gunships).
- ***Exo sans nom*** : …en Estonie dans le cadre de la mission *Lynx*, des unités du 2e Régiment d'Infanterie de Marine s'étant Wessex entrainé avec des unités britanniques et estoniennes
- - ***Wessex Storm*** : pendant 4 semaines, des fantassins du 1er Régiment d'infanterie se sont entraînés avec des fantassins écossais du 4th *Battalion, Royal Régiment of Scotland*. Manœuvrant dans un camp de 380 km^2, ils ont pu pratiquer toutes les phases du combat d'infanterie allant de la reconnaissance à la neutralisation. Il faut savoir d'une part, que le partenariat *Gaulisch* vise au partage entre les deux armées de leur terrain d'entraînement et, d'autre part, que tous les régiments de nos forces terrestres sont jumelés avec un régiment de l'Army. Quid des accords de Lancaster avec le Brexit ?
- - ***Béret noir*** : engageant 350 tankistes du 501e Régiment de Chars de Combat sur le camp d'Hohenfels (Allemagne) dans un exercice de certification d'une brigade de l'US Army, cet exercice a vu nos troupes se déployer en 5 jours à plus de 1 000 km de leurs bases, avec tous les impédimenta nécessaires à la posture de combat, y compris des munitions de guerre. Pour la première fois, nos soldats ont ainsi pu participé à une manœuvre 100% américaine, même si l'unité française avait sous ses ordres des unités US, dont une compagnie d'infanterie qui était évaluée. Nos blindés ont été soutenus par des unités françaises – 40e régiment d'artillerie, 13e régiment du génie, 516e régiment du train, 6e régiment du matériel et 35e régiment d'artillerie parachutiste.

Actions/Opérations

L'Armée française sur des théâtres extérieurs et intérieurs :

- *Barkhane* : désormais, outre les missions classiques d'observation et de reconnaissance, nos drones sont armés et aptes à frapper des objectifs, ce qui fut fait fin décembre (4 bombes GBU12 de 250 kg). D'ici la fin 2020, des tirs de missiles *Hellfire* et de bombes GBU49 seront possibles.
- première action de feu conduite en coopération entre une patrouille de 2 *Mirage* 2000D et un *Tucano* burkinabè ; objectif : soutien de troupes au sol et traitement d'un parc de motos.
- la base aérienne projetée de Niamey aura traité plus de 6 000 mouvements en 2019.
- *Chammal* : malgré les tensions et les attaques de l'Iran sur les bases américaines, la France maintient ses troupes en Irak. Présents depuis 2014, les militaires français luttent contre Daech et forment les soldats de l'armée irakienne.

Alors que l'Allemagne retire ses troupes d'Irak pour les installer au Koweït voisin, la France a au contraire décidé de maintenir ses hommes sur le territoire irakien. Toutefois, la sécurité des troupes françaises avait été renforcée après les attaques de missiles orchestrées par l'Iran contre des bases militaires américaines. Pour empêcher l'extension de Daech, les forces françaises frappent des sites tenus par l'organisation terroriste comme des bases d'entraînement ou site d'approvisionnement de carburant. Un combat mené avec des moyens limités, outre les 160 soldats stationnés en Irak cette mission implique seulement 1 000 Français au total. Ils sont installés dans d'autres pays du Moyen-Orient comme la Syrie. Pour autant, les résultats sont là : à Bagdad, l'Armée française a formé plus de 9 100 soldats et environ 400 instructeurs irakiens depuis 2014, ce qui représente 25% des formations menées par la coalition internationale rappelle le ministère des Armées.

Les troupes françaises régulières sont aussi aidées par les forces spéciales présentes dans la région dont l'effectif est tenu secret. Outre les moyens terrestres, 11 *Rafale* bombardent régulièrement les infrastructures ennemies depuis des bases aériennes situées en Jordanie et Émirats arabes unis ; les avions de l'Armée de l'Air française ont ainsi permis de détruire plus de 2 370 cibles.

Fin janvier, la France a décidé d'engerber la Task Force *Narvik* dans la *Monsabert*, ceci pour rassembler nos instructeurs dans une seule entité.

Dans le cadre de la mission *Foch*, le porte-avions *Charles de Gaulle* et son escorte ont débuté le 12èdéploiement du bâtiment depuis 2001. Pour cette mission, le *Charles de Gaulle* a embarqué 20 *Rafale*, 2 avions de guet aérien *Hawkeye*, ainsi que trois hélicoptères (2 *Dauphin Pedro* et un *Caïman*), et est escorté par un sous-marin nucléaire d'attaque, le soutien logistique étant assuré par le bâtiment de commandement et de ravitaillement *Var*, puis les *Somme* et *Marn*e. Après trois semaines d'engagement au sein de l'opération *Chammal*, et une escale dans le port chypriote de Limassol, le groupe aéronaval (GAN) français a repris la mer le 26 février pour la seconde partie de la mission Foch. Celle-ci va conduire le porte-avions et son escorte en Atlantique, avec notamment une participation prévue à l'exercice majeur de l'OTAN *Joint Warrior*, planifié du 28 mars au 9 avril au large de l'Ecosse. Selon l'état-major des armées, le groupe aéronaval devrait pousser jusqu'en Baltique.

Le GAN, qui a croisé samedi le porte-hélicoptères amphibie *Mistral* et la frégate *Guépratte*, qui ont débuté le 26 février la 11e mission Jeanne d'Arc, était à son départ de Chypre composé – en plus du porte-avions – des frégates multi-missions *Auvergne* et *Bretagne*, de la frégate grecque *Psara* et du bâtiment de commandement et de ravitaillement. S'y ajoute la frégate de défense aérienne *Chevalier Paul*, qui a quant à elle réalisé son escale opérationnelle dans le port israélien d'Haïfa. La frégate *Surcouf* demeure pour sa part sur zone dans le cadre de la présence permanente de la Marine nationale en Méditerranée orientale.

La composition du groupe aéronaval évoluera lors de son passage vers et en Atlantique puisqu'il doit notamment intégrer les frégates *Virginio Fasan* (Italie), Blas de Lezo (Espagne), *Corte Real* (Portugal), (Belgique), et *Lübeck* (Allemagne). Toutefois, avant de participer aux manœuvres de l'OTAN, ce GAN très européanisé fera escale à Brest ; ce sera la première fois depuis 10 ans que le *Charles de Gaulle* retrouve le grand port militaire de la pointe Bretagne, où il a été construit.

- *Piman* : en seulement 20 jours, les unités engagées en Guyane contre les orpailleurs clandestins ont saisi ou détruit 11 pirogues, 6 quads, 63 pompes et 2 800 m de tuyaux, 33 groupes électrogènes,19 m^3 de carburant et 2,8 t de nourriture.
- *mission EMASOH* : la frégate de défense aérienne Forbin a franchi le canal de Suez samedi 15 février. Ce bâtiment, l'un des plus puissants de la flotte française, va participer à l'initiative européenne de sécurité maritime dans le Golfe Arabo-Persique. Opérationnelle depuis janvier, cette mission, connue sous le nom d'European Maritime Awareness in the Strait of Hormuz, devrait avoir prochainement un véritable nom de baptême.

Forces

Armée de l'Air :

- du nouveau pour la force protection de l'Armée de l'Air : la force protection s'apprête à faire peau neuve. La brigade aérienne des forces de sécurité et d'intervention (BAFSI) vient de lancer « Air fusco combat 2025 », plan d'action visant à répondre aux nouvelles menaces et moderniser le quotidien des fusiliers commandos de l'air « afin qu'en 2025, les fusiliers-commandos et les aviateurs soient prêts pour des engagements plus durs sur tout le panel du segment sol de la puissance aérienne ». Tel est l'objectif du plan « Air fusco combat 2025 » lancé par le général Boïté, commandant la BAFSI.

  Articulé autour d'une nouvelle vision du combat et d'une adaptation de la formation, ce plan d'action vise à moderniser et valoriser le quotidien des fusiliers commandos de l'Armée de l'air, qui, grâce à une ligne de conduite tournée vers l'avenir, gagneront en compétences. « Nous faisons face à un environnement stratégique instable et incertain, explique le GBAFSI. La probabilité de conflits plus durs face à des adversaires potentiels mieux armés s'accroît. Nous avons le devoir de nous tenir prêts à des combats plus complexes, sur le territoire national comme en opérations extérieures. » Son ambition : faire évoluer la spécialité fusilier-commando et maître-chien.

  Nouveaux équipements, procédures modernisées, organisation simplifiée, ressources humaines « repensées »… « Air Fusco Combat 2025 » s'articule autour de quatre axes stratégiques. Tout d'abord, pour faire face au durcissement des engagements futurs, le niveau de formation et le maintien des compétences des fusiliers commandos de l'air en combat de type infanterie sera revu à la hausse. Ensuite, la mission sécurité-protection, assurée par la force protection air (FPA), sera modernisée, notamment grâce à l'intégration d'outils de nouvelles générations (tchat, drones, etc.) et un quotidien de plus en plus tourné vers la troisième dimension (lutte anti-drone, appui aérien, etc.). En parallèle, la force commando air (FCA) sera rénovée afin de faciliter la transition du CPA 30 vers un commando d'appui aux opérations spéciales et de pérenniser les flux RH entre FPA et FCA (et vice-versa). Enfin, la préparation opérationnelle de l'ensemble des Aviateurs sera perfectionnée, tant au profit des projections en missions intérieures qu'en opérations extérieures : les escadrons de protection sur les bases aériennes y seront désormais étroitement associés.

  « Nous déclinerons chacun de ses axes stratégiques en mode projet, conclut le général Boïté. De multiples acteurs y seront associés, tant au niveau de l'état-major que des grands commandements de l'Armée de l'air. »

  Lancé en 2015, le plan *Air Prodef 21* a abouti à la création de deux grands pôles de fusiliers commandos : la force commando air (FCA) et la force protection air (FPA). La première, située sur la base aérienne 123 d'Orléans, comprend le CPA 10, le CPA 30 et le CASV (centre air de saut en vol). Expertes de la troisième dimension, ses unités ont développé des savoir-faire uniques en France voire en Europe. Protéger, s'infiltrer, guider les frappes aériennes ou encore récupérer des pilotes éjectés en terrains hostiles.

  Leur champ d'action démontre l'étendue des savoir-faire de ces spécialistes de la troisième dimension. La FPA, quant à elle, regroupe les 17 unités de protection ainsi que le CPA 20, stationné sur la BA 115 d'Orange. Combattants rompus aux tactiques tant dans les domaines du combat que du tir (au sol ou embarqué), les fusiliers commandos de l'air garantissent la liberté d'action de l'arme aérienne en protégeant le personnel, les moyens et les installations, aussi bien en métropole que sur les théâtres d'opérations.

Partout où les aéronefs de l'Armée de l'air sont déployés, un échelon de protection est présent.

- technologie LIDAR : exit les crayons, règles de géomètre et autres théodolites, l'Armée de l'Air pourrait bientôt user du système *Light Detection And Ranging* pour réaliser ses missions de reconnaissance de terrain sommaire (RTS). Ces missions consistent, entre autres, à effectuer le relevé topographique d'une piste dite « non contrastée » puis à transmettre les données récoltées en vue d'autoriser l'atterrissage d'un avion de transport tactique.
- jumelage entre l'escadron 1/4 *Gascogne* de la BA113 et le sous-marin *Vigilant*, deux unités chargées de la dissuasion nucléaire.

Marine nationale :

- la frégate *Courbet* a saisi plus de 5 tonnes de drogue en 3 semaines dans le Golfe Persique
- retrouvée le 21 juillet dernier en Méditerranée, l'épave du sous-marin français *Minerve*, disparu le 27 janvier 1968 avec ses 52 membres d'équipage au large du Cap Sicié, a fait l'objet d'une nouvelle plongée ce week-end. Dirigée par le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM, service du ministère de la Culture), elle a permis d'apposer une plaque commémorative sur l'épave.
- féminisation : « *Dans les dix ans qui viennent, notre enjeu le plus difficile, ce sera les ressources humaines ; si c'est notre enjeu le plus compliqué, je ne peux pas me passer de la moitié de la population française* ». A l'occasion du premier anniversaire de la mise en place du plan Mercator, l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine nationale, a redit sa volonté d'accentuer la mixité dans la flotte française. Alors que celle-ci compte 39 000 militaires et 3 000 civils, l'objectif est de passer de 5 000 à 7 500 femmes d'ici dix ans, soit une augmentation de 50%. Aujourd'hui, 14,7% des effectifs sont des femmes, dont 9% sont embarquées et près de 70 bâtiments, soit plus de la moitié de la flotte, ont un équipage mixte. Une quarantaine d'officiers féminins ont à ce jour commandé une unité à la mer, certaines ayant accédé au grade d'amiral. Lancée en 2018, l'expérimentation de la mixité dans la sous-marinade se poursuit également, même s'il y a encore trop peu de candidates.

Armée de Terre :

- comme la Marine, l'Armée de Terre – qui compte plus de 10% de personnel féminin – entend elle-aussi augmenter ce potentiel autant par recrutement que par des mesures destinées à garder le personnel féminin en service.

Equipements

Enfin de nouveaux pistolets pour nos armées :

La DGA a passé commande à la firme allemande Glock des de 74 596 pistolets semi-automatiques pour les forces françaises, les premières livraisons ayant eu lieu dès la fin d'année 2019. Cet équipement, indispensable au combattant, incarne les efforts « à hauteur d'homme » prévus par la Loi de programmation militaire.

Ces pistolets semi-automatiques avec aide à la visée nocturne remplaceront les antiques PA MAC 50 (manufacture d'armes de Châtellerault), puis les PAMAS G1 (pistolets automatiques des manufactures d'armes de Saint-Etienne). Le montant de ce marché s'élève à 44 millions d'euros.

Les trois armées - Terre, Air et Marine - ainsi que certains services interarmées sont concernés par cette acquisition. La répartition prévue est de l'ordre de 80% pour l'Armée de Terre, 10% pour l'Armée de l'Air et 8% pour la Marine. Les facteurs clés qui ont amené le ministère des Armées à retenir cette offre sont la fiabilité et la robustesse manifestées lors des essais, qualités indispensables pour un matériel militaire destiné à être utilisé en cas d'action rapide et de nécessité d'autoprotection.

L'adoption de ces nouveaux pistolets semi-automatiques s'inscrit dans une volonté plus large de nouveaux « petits équipements » destinés aux forces françaises :

- l'arrivée du fusil d'assaut HK416F en cours de livraison depuis 2017 (en 2020 ce sont 12 000 nouveaux fusils qui arriveront en unités
- le début des livraisons en 2020 d'un nouveau fusil de précision (SCAR, *Special Combat Assault Riffle*) pour les tireurs de haute précision (plus de 2 600 seront livrés d'ici fin 2021)
- la poursuite des livraisons aux unités, en 2020, des 85 000 nouveaux treillis ignifugés F3, permettant ainsi d'équiper l'ensemble des militaires déployés en OPEX
- la livraison en 2020 de 25 000 casques composites de protection contre les éclats et les tirs de balles de 9 mm
- enfin, si 37 000 gilets pare-balles de nouvelle génération ont déjà livrés entre 2018 et 2019, l'objectif d'ici 2025 est de compléter avec 96 800 autres livraisons.

Par ailleurs, le fusil de précision FR F2 sera remplacé par le SCAR-H PR (*Special Combat Assault Rifle – Precison Rifle*) de calibre 7,62. 2 237 armes devraient être livrées d'ici 2022. Enfin, l'Armée de Terre va recevoir les nouvelles jumelles de vision nocturne baptisées O-NYX qui bénéficient d'une résolution améliorée et d'un champ de vision élargi.

L'armement du combattant reste donc une des priorités du ministère des Armées.

Armée française :

- appelé à succéder aux hélicoptères *Gazelle* de l'Armée de Terre, *Alouette* III, *Dauphin* et Panther de la Marine nationale et *Fennec* de l'Armée de l'Air, le futur *Guépard* va être développé sur la base du nouveau biturbine civil H160 d'Airbus Helicopters. Dans cette perspective, la Direction Générale de l'Armement a annoncé hier avoir notifié le 30 décembre le marché de pré-développement du H160 *Guépard.*

Armée de l'Air :

- livraison du 16e A400M *Atlas* apte d'une part, à être ravitaillé mais aussi à ravitailler et, d'autre part, à larguer des charges pesant jusqu'à 16 tonnes ; toutefois, l'appareil n'est toujours pas validé pour larguer des parachutistes par les portes latérales – ce qui est attendu pour l'an prochain…, ainsi que pour ravitailler en vol les hélicoptères.
- lors de la conférence « International Military Helicopter » qui vient de se tenir à Londres, le colonel Bruno Paupy, chef adjoint de la division « plans, programmation et évaluation » à l'EMAA, a confirmé les projets de l'Armée de l'Air en matière de location d'hélicoptères de transport lourds, ce qui permettrait de garder les équilibres définis par la Loi de programmation militaire en vigueur tout en ouvrant la voie à une éventuelle acquisition « patrimoniale ». A priori, il s'agirait d'appareils de type MH-47G, une évolution du CH-47 *Chinook* mise au point pour les forces spéciales américaines. L'Armée de l'Air ne peut se permettre de se passer d'hélicoptères de transport lourds trop longtemps ; en effet, ces appareils permettraient de compléter les capacités de ses avions de transport A400M *Atlas* qui, sur terrains sommaires, ne permettent pas de faire la même chose que les *Transall* C-160 ». Le colonel Paupy a également donné des informations sur les hélicoptères dont disposera l'Armée de l'Air à l'horizon 2030 : les *Fennec* seront remplacés par les H160M *Guépard*, ravitaillables en vol et les *Caracal* seront modernisés et portés au standard 2 (dont équipement de la Liaison 16).

Marine nationale :

- quatrième et dernier bâtiment de soutien et d'assistance métropolitain (BSAM), la *Garonne* a pris son service le 8 janvier.
- commandé en juillet dernier, le sixième et dernier sous-marin nucléaire d'attaque du type *Suffren* entre déjà en phase de production. Si Naval Group n'en est pas encore au stade de découpe de tôles, les travaux ont débuté sur les équipements les plus longs à approvisionner. Livrable en 2029, ce bâtiment de 99.5 mètres de long pour 8.8 mètres de diamètre affichera un déplacement d'environ 5300 tonnes en plongée. Armé par 65 marins, il disposera de six tubes permettant de mettre en œuvre des torpilles lourdes F21, des missiles de croisière navals (MdCN) et des missiles antinavire *Exocet* SM39, avec la capacité de déployer également des mines. Les installations internes permettront de loger (hors tubes) 20 torpilles et missiles. Comme les autres SNA réalisés dans le cadre du programme *Barracuda*, il pourra également embarquer un module pour les opérations spéciales, ce dock amovible pouvant abriter le matériel des commandos et nageurs de combat, dont le nouveau propulseur sous-marin PSM3G. Ce SNA suivra la tête de série du programme *Barracuda*, le *Suffren* (qui débutera ses essais dans les semaines à venir pour une livraison prévue dans le courant de l'année), le *Duguay-Trouin* (dont la coque sera bientôt fermée et qui doit rallier la marine en 2022), puis le *Tourville*, attendu en 2023, le *De Grasse* en 2025 et le *Rubis* en 2027.
- la série d'études lancée en 2018 par le ministère des Armées sur la succession du *Charles de Gaulle* arrive à son terme. Les industriels sont en train de finaliser leur copie autour des deux grandes options qui vont être proposées : un bâtiment à propulsion classique ou, comme c'est le cas pour l'actuel porte-avions de la Marine nationale, propulsion nucléaire. Quand la ministre des Armées Florence Parly aura validé les propositions, elles seront alors transmises à l'Elysée pour une prise de décision dans le courant de l'année, en particulier quant au type de propulsion retenu et éventuellement au nombre de porte-avions à construire.

Armée de Terre :

- les véhicules des « Terriens » vont recevoir un nouveau camouflage : sur un fond unique « Brun terre de France », des camouflages interchangeables « Neige, Désert et Urbain » pourront être appliqués ou retirés très rapidement.

- Autre *:*

- bon à savoir : dorénavant, on ne parlera plus de « tireur d'élite » mais de « tireur de haute précision ».

Un peu d'Histoire…

L'ORDRE DE LA LIBERATION

Créé le 16 novembre 1940 par l'ordonnance n° 7 à entête de la France libre, l'Ordre de la Libération sera attribué à 1 038 personnes, 18 unités militaires et 5 communes (Grenoble, Nantes, Paris, l'Ile de Sein et Vassieux en Vercors. Les trois quarts des Compagnons furent des Français libres, le quart restant étant des résistants de l'Intérieur. L'Ordre comprend également 55 étrangers de 25 nationalités, mais seulement 6 femmes.

L'Armée de l'Air y est particulièrement représentée puisque 177 aviateurs furent faits Compagnon à titre individuel, soit 19% de tous ceux issus des Forces Françaises Libres qui ne comptaient que… 7% d'aviateurs.

Les unités aériennes décorées sont le Régiment de Chasse *Normandie-Niemen* (11 octobre 1943), le 2e Régiment de Chasseurs Parachutistes de l'Armée de l'Air (8 novembre 1944), le Groupe de Chasse *Île de France* (340 Squadron ; 20 novembre 1944), le Groupe de bombardement *Lorraine* (342 Squadron ; 20 novembre 1944), le Groupe de Chasse *Alsace* (341 Squadron ; 28 mai 1945).

Ont également été faits Compagnon : le sous-marin *Rubis* – 14 octobre 1941 ; le Bataillon de Marche n°2 – 9 septembre 1942 ; la corvette *Aconit* – 19 avril 1943 ; la 13e Demi-Brigade de Légion Etrangère – 6 avril 1945 ; le Bataillon d'Infanterie de Marine et du Pacifique – 28 mai 1945 ; le 1er Régiment de Fusiliers Marins – 12 juin 1945 ; le 2e Régiment d'Artillerie Coloniale – 12 juin 1945 ; le Régiments de Marche du Tchad – 12 juin 1945 ; le 1er Groupe du 3e Régiment d'Artillerie Coloniale – 7 août 1945 ; le 1er Régiment de Marche de Spahis Marocains – 7 août 1945 ; le 1er Régiment d'Artillerie Coloniale - 7 août 1945 ; le 501e Régiment de Chars de Combat – 7 août 1945.

Toutes ces unités ont magnifiquement illustré cette phrase du Général de Gaulle énoncée dans un discours à la BBC le 13 juillet 1940 :

« *Puisque ceux qui avaient le devoir de manier l'épée de la France l'on laissé tomber brisée, moi, j'ai ramassé le tronçon du glaive* ».

ZBIGNIEW ZIEMSKI. PARCOURS DE VIE…

Ancien officier de l'armée polonaise, puis capitaine parachutiste polonais (1939-1945)
Ancien adjudant-chef parachutiste de la Légion étrangère (1948-1964).

Né en 1915 à Sawoja (Pologne), orphelin de son père tué en 1916 sur le front russe sous l'uniforme autrichien, il est professeur de sport et à ce titre, il aura comme élève Karol WOJTYLA, le futur pape Jean-Paul II, qu'il aura l'immense plaisir de rencontrer…

Sous-lieutenant de réserve, il est mobilisé en 1939 comme chef de section au 17e Régiment d'Infanterie. Fait prisonnier par les Soviétiques avec les 150 rescapés de son régiment, il a le réflexe d'enlever tout signe distinctif de ses attributs d'officiers, ce qui lui évitera de finir fusillé par les Soviétiques à Katyn comme 4 500 autres officiers polonais. Il s'évade mais, récupéré par les Allemands, il est enrôlé dans l'armée autrichienne. Ayant appris qu'une armée polonaise se constitue en France aux ordres du Général Sikorski, il déserte, se cache chez sa mère, puis rejoint la France après un long périple.

S'intégrant dans un groupe d'officiers polonais, il embarque pour l'Angleterre où il suit d'abord les cours de saboteur-commando ; à sa création, il intègre la toute nouvelle unité parachutiste polonaise à Ringway où il est breveté, puis nommé sous-lieutenant au sein 1ère Brigade de parachutistes polonais.

C'est ainsi que lieutenant, il saute à la tête de sa compagnie à Arnhem (21 Septembre 1944) en Hollande. Vainqueur dans cette bataille où les 2e et 3e régiments de chasseurs parachutistes français (*) sont eux-aussi victorieusement engagés – 12 000 Allemands se rendent, il est promu capitaine le 23 octobre 1944, sa brigade rejoignant l'Allemagne après la capitulation. Démobilisé, Ziemski gagne alors le sud de la France et travaille dans une mine.

En 1948, à 33 ans, il décide de s'engager dans la Légion étrangère et se présente au Fort Saint-Nicolas de Marseille. Incorporé, il découvre l'Afrique du Nord puis, la formation « de base » terminée, il est retenu pour rejoindre la compagnie de volontaires paras qui doit renforcer le bataillon étranger de parachutistes en Indochine (1er BEP).

Après avoir suivi le stage TAP Légion à Philippeville, il gagne le 3e BEP à Sétif – base arrière des paras-Légion – et, muté dans la section du Lieutenant Faulques en janvier 1950, il fait partie des renforts en partance pour le 1er BEP.

C'est alors qu'il est convoqué par le commandant Faulques qui vient de découvrir son passé : « *Ainsi, tu étais officier parachutiste Polonais !* ». C'est que, fidèle aux lois légionnaires, Ziemski avait caché son passé et repassé toute l'instruction para de A à Z !

« *Je t'envoie au peloton d'élèves gradés de Djidjelli, nous manquons trop de cadres confirmés ; l'Indo, on verra plus tard* ».

Caporal, il est donc bloqué pour l'Indochine et envoyé au stage sous-off, puis promu sergent en 1950. Il essaye mais en vain de partir « dans les valises » du 2e BEP du Commandant Raffali, seconde unité para de la Légion, et ce n'est qu'en mars 1951 que le Capitaine Darmuzaï, reformant le 1er BEP qui a été anéanti sur la RC4, l'emmène avec son bataillon. Arrivé en Indochine, il participe, avec le lieutenant Allaire, à la formation de la Compagnie Indochinoise de Parachutistes de la Légion Etrangère (chacun des deux BEP aura une compagnie de vietnamiens lesquels, jusqu'en mai 1954, se battront comme des lions contre les Viêts).

C'est avec les 150 Vietnamiens et les 39 « Blancs » de sa compagnie – s'exprimant en français, en allemand, en russe, et désormais en vietnamien ! – qu'il participera aux combats du Day durant l'été 51 puis, en novembre, sautera sur Cho Ben et sur Phu Doan.

En 1952, lors de la bataille de Na San, il est atteint à la tête par des éclats de mortier. Opéré à l'hôpital Lanessan d'Hanoï, il est ensuite évacué sur la métropole. Il rejoint Sidi-Bel-Abbès en avril 1953, faisant tout pour faire oublier les quelques éclats qu'il garde à la tête ce qui l'empêcherait de retourner dans un BEP !

Sergent-chef, il rejoint le 3e BEP puis Djidjelli comme instructeur. En février 54, il est volontaire pour un second séjour en Indo avec le lieutenant de Stabenrath ; étant le plus jeune en grade des quatre sous-officiers volontaires, il est contraint de rester en Algérie (les trois autres seront tués à Diên Biên Phu). C'est donc pour reformer le 1er BEP après sa disparition dans cette terrible bataille qu'il rejoint l'Indochine.

Ce sera ensuite l'Algérie au sein du 2e REP. Lors d'un accrochage sur la frontière tunisienne, il remplace sous le feu le lieutenant Montagnon, son chef de section grièvement blessé.

Promu adjudant en 1957, à l'âge de 42 ans, il est déclaré inapte TAP. Il prend alors la tête du centre de repos du 2e REP. Au bout d'un an, à force d'avoir insisté, il réintègre une compagnie (la CCS) avec les fonctions d'adjudant de compagnie, puis il reprend les sauts… Il occupera ensuite le poste de vaguemestre…

Adjudant-chef en 1964 puis démobilisé, il décroche un emploi de coordinateur de piste (**) à Aéroports de Paris, escale du Bourget. Tous ceux qui, sur cet aéroport historique, on eut le bonheur de le connaître – ses chefs et collègues « pistards » comme aussi tous les commandants de bord ou chefs hôtesses des compagnies aériennes européennes desservant Le Bourget, se souviennent de son Légion »…, le tout illuminé d'un large sourire… sauf quand il se mettait en colère !

C'est en 1980, après cette longue succession de combats sur trois continents, suivie par 16 années d'escale, qu'il prend « définitivement » sa retraite. Il était un pilier des associations d'anciens des SAS – il se rendait régulièrement en Grande-Bretagne – et, bien entendu aussi, de l'Amicale des Anciens Légionnaires Parachutistes dont il était le porte-drapeau… Il obtiendra la nationalité française…

Façonné par les guerres du XXe siècle, Zbigniew ZIEMSKY était un SOLDAT véritablement « hors normes ». Il décède à Pavillon-sous-Bois le 5 février 2003, dans sa 88e année. On ne peut l'oublier.

** héritières des Compagnies d'Infanterie de l'Air, les unités paras françaises dépendaient encore de l'Armée de l'Air à cette époque*
*** agent de maîtrise chargé d'encadrer toutes les équipes impliquées dans les actions nécessaires au calage de l'appareil, au déchargement, au nettoyage, au refueling, au respect du devis de poids lors du chargement, à l'embarquement et à la mise en route. Il est donc « le » responsable du respect de l'horaire du vol départ*

Sources du digest Armées Actu : revues Armées d'aujourd'hui, Air Actualités, Terre Information Magazine ; site Mer et Marine ; sites régionaux d'associations (ANORAA, AOS, ANOPEX, UNC, Médaillés militaires).
Pour l'article sur l'Ordre de la Libération : « Les Ailes de la Liberté » Armée de l'Air. Ordre de la Libération. Editions Pierre de Tilliac