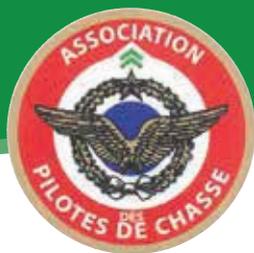


Association des Pilotes de Chasse

www.pilotesdechasse-asso.fr



Mai 2020

EDITORIAL



Page 1
Editorial du Président

Pages 2-3
Formation des équipages
chasse : plein gaz pour
le PC 21

Pages 3-5
Souvenirs du général
Roland Mentré, la formation
aux Etats-Unis, 1951-52

Pages 5-6
Souvenirs d'un pilote de
chasse en Indochine,
général Philippe Fleurot

Page 6
En bref...

Page 7
Rappel sur les cotisations
APC

Page 8
Notes de lecture

Volontarisme, dynamisme, enthousiasme : GO !

Si je vous dis « jeunesse, innocence, vaillance et générosité, amour de sa terre et amour de Dieu, intensité ... », à qui pensez-vous ?

En cette période difficile de Covid-19, au fil d'une gestion de crise complexe qui a fait suite à la surprise initiale totale (doit-on parler de surprise stratégique ?), les modes d'actions choisis ont du mal à nous faire percevoir l'état final recherché.

Et que de défaitisme, de critiques permanentes et de maladroites comparaisons avec l'étranger !

L'actualité nous montre pourtant la belle mise-en-œuvre du savoir-faire des Armées en matière de planification et de conduite des opérations dans la gestion des catastrophes sanitaires ! Les Livres Blancs de 2008 et 2013 nous avaient pourtant bien alertés en identifiant abondamment le risque pandémique dans l'énoncé des menaces probables à venir.

Ce faisant, nous pouvons être particulièrement fiers de nos jeunes ! L'Armée de l'air a été au rendez-vous des sollicitations d'urgence, notamment avec l'emploi du kit *Morphée* embarqué pour la première fois dans notre A 330 Phénix ravitailleur, avec les nombreuses rotations d'A400M, d'hélicoptères, de CASA au bénéfice du personnel médical civil et militaire, avec le soutien des aviateurs apporté aux autres ministères en gardes, protections et accompagnements nonobstant et dans la poursuite des missions régaliennes de notre aviation de chasse.

Le Covid a davantage frappé nos anciens et leur conjoint, aussi il nous faut absolument continuer à leur apporter notre soutien, notre attention et notre affection. Ils représentent tellement dans la jeune aventure de l'Armée de l'air et ils ont tellement à nous dire. A ce sujet, l'APC fait un grand nettoyage de printemps dans ses fichiers grâce à Guy-André Hurel EA 78 (futur membre du bureau), ce qui nous permettra de renouer notamment avec eux.

Dans l'actualité, vous avez sans doute noté l'inquiétude des Chefs d'état-major d'armées récemment auditionnés par la commission de l'Assemblée nationale sur la bonne réalisation du budget des armées à l'issue de cette crise, les inquiétudes de la Directrice du service de santé sur l'exiguité de ses marges de manœuvre ; que les Allemands veulent acheter des F 18 pour continuer à participer à la mission nucléaire de l'OTAN, en remplacement de leurs vieux Tornado ; en mars les Nord-Coréens ont dépassé leur record mensuel avec le lancement de neuf missiles en tous genres ; que Mike Pompeo (US) annonce que désormais les négociations de désarmement se feront à trois, avec la Chine, et enfin, à une échelle qui nous touche plus, que la fondation Armée de l'air se transformera le 29 juin en fondation Ailes de France (et que j'en serai le Président).

Enfin, dans ce bulletin vous lirez l'arrivée en fonction du Pilatus PC 21 à Cognac sur lequel nos jeunes pilotes de chasse se formeront désormais. Certains se sont émus de l'éventuelle difficulté à surmonter ce défi, en passant directement d'un turboprop au Rafale, sans autre intermédiaire. La qualité et le réalisme des simulateurs y sont sans doute pour quelque chose et que dire de l'intelligence artificielle qui frappe à nos portes.

Prenez bien soin de vous car nous faisons maintenant partie, grâce (ou à cause) de notre ancienneté, à cette population à risque !!

Vous avez pensé à Jeanne d'Arc, bien sûr.

A la chasse !

Général Patrick Charaix
Président

Formation des équipages chasse : plein gaz pour le PC 21



La première promotion ayant effectué un cursus PC 21 devrait être brevetée à Cognac cet été, si la crise sanitaire ne retarde pas trop les formations.

Retour sur cette évolution majeure de la formation de nos équipages chasse : la formation modernisée sur le Pilatus PC 21 avait été officiellement lancée par le CEMAA, le Général Philippe Lavigne, le 2 octobre 2018 sur la base aérienne de Cognac. Le premier avion de cette nouvelle flotte s'y était posé le 29 août. Les pilotes instructeurs, dont les premiers ont été formés en Suisse, n'auront disposé que de neuf mois pour maîtriser la machine avant d'instruire la première promotion de stagiaires à compter de juin 2019.

Un outil moderne, performant et représentatif

Avec ce nouvel outil de formation, l'Armée de l'air a voulu se doter d'un système plus performant et moins coûteux que le couple « Epsilon-Alphajet » qui servait jusqu'à présent. Dès la formation théorique, les outils numériques tournent à plein régime avec le « Computer based training », un ordinateur portable perçu individuellement et qui regroupe cours et tests. La simulation, au sol et embarquée, prend ici une tout autre dimension avec notamment des PTT « Part Task Trainers » (entraîneurs de vol évolués) et des FMS « Full Mission System » (sphères avec visuel à 360°). En vol, un radar et des scénarios air-air et air-sol peuvent être simulés. L'avion n'a presque rien à envier à un chasseur moderne. Il est capable d'une manoeuvrabilité encaissant un facteur de charge entre -4 et +8G, avec une performance équivalente jusqu'au block 1 (15 000ft). Il dispose d'une régulation moteur qui imite l'inertie d'un réacteur. A ces performances de manoeuvrabilité, vous ajoutez une vitesse de croisière en basse altitude supérieure à 300 kts ainsi qu'un véritable « glass cockpit » dont les écrans permettent aux jeunes élèves pilotes et navigateurs d'appréhender les systèmes d'arme qu'ils auront plus tard à gérer sur avion de combat et vous obtenez un outil parfaitement adapté à la formation des équipages de chasse.

Des syllabus optimisés et garants des fondamentaux

L'élaboration des programmes de progression a fait l'objet d'un réel travail collaboratif entre les états-majors et les instructeurs en formation sur la nouvelle machine. L'expérience et la diversité de parcours de certains d'entre eux, fraîchement sortis des escadrons opérationnels Rafale et M2000, sont une force indéniable pour bâtir des syllabus de formation parfaitement adaptés au besoin des forces. Le but reste bien sûr de faire du « downloading » (transfert de savoir-faire initialement réalisé sur avions d'armes) des escadrons opérationnels et de transformation vers la formation PC 21, mais en appuyant sur l'aspect système qui prédomine dorénavant, en particulier sur Rafale. Il reste impératif de conserver les basiques du pilotage et l'expérience aéronautique qui ne doivent pas être délaissés au profit de cette plus grande gestion système. Ainsi, les élèves pourront découvrir les basiques du combat air-air, s'intéresser davantage aux méthodes de l'assaut air-sol et même réaliser des vols sous JVN (jumelle de vision nocturne) en fin de formation. En aval, les programmes d'instruction en escadron de transformation et de chasse, dans le domaine système, s'en trouveront d'autant plus allégés, générant ainsi des économies significatives. Pour autant, puisque les basiques du pilotage ne doivent pas être négligés, le volume d'heures global reste conséquent (près de 200 heures de vol stagiaire aux commandes). Le modèle à 3 phases reste également de mise. Les phases 2b sur Epsilon à Cognac, 3 sur Alphajet à Tours et 4 sur Alphajet modernisé à Cazaux sont remplacées par des phases *basics*, *advanced*, et bientôt *rated* sur PC 21.

Une transition progressive et maîtrisée du vénérable Alphajet vers les escadrons de transformation



Une transition progressive entre l'Alphajet et le PC 21 garantira une montée en puissance complète de la formation modernisée sur ce nouveau vecteur conçu pour la formation chasse. Certes, l'agile bi-réacteur franco-allemand était comparable au chasseur du fait d'une vitesse d'évolution quasi semblable et garantissait à ce titre une transition facilitée vers les avions de chasse d'anciennes générations. L'avion d'entraînement suisse, quant à lui, facilitera l'appréhension de la gestion d'un système d'armes tel que le Rafale. Un temps d'adaptation sera probablement nécessaire pour que le jeune pilote de turbopropulseur puisse dompter le réacteur à post combustion. Le RETEX dans ce domaine reste faible puisque seuls quelques pilotes

ont eu l'occasion de réaliser une formation sur PC 21 en Suisse avec passage direct sur chasseur. Leur progression actuelle ne souffre pas de difficultés.

Un cursus chasse rénové, particulièrement adapté au besoin des unités opérationnelles, et une machine qui offre tous les outils pour enseigner autant les fondamentaux de la chasse que préparer les jeunes pilotes et navigateurs au système de combat modernisé, étaient indispensables pour que notre Armée de l'air reste en pointe sur un de ses savoir-faire reconnus dans le monde entier : former des équipages chasse qui gagnent en opérations. A retenir donc : une formation, un site et un avion uniques, voilà une recette efficace, optimisée, compacte et moins onéreuse. Les premiers retours d'expérience de Cognac sont très positifs. Les élèves sont à l'aise avec ce nouvel environnement numérique. Ces jeunes pilotes et navigateurs semblent particulièrement motivés par ce nouveau cursus et sont impatients de pouvoir enfin cranter la Post Combustion et gérer un système de combat !

GBA Jean-Luc Moritz
Commandant l'aviation de chasse

Souvenirs du général Roland Mentré

La formation aux Etats-Unis, 1951-52

Fin juin 1950, les élèves pilotes de la promotion EA 49 de l'Ecole de l'Air partent pour leurs grandes vacances, porteurs de l'information qui vient de leur être communiquée : l'instruction au pilotage se fera aux Etats-Unis en application des accords du Pacte d'Assistance Militaire. Le 6 décembre (ou un jour très proche de cette date car je n'ai pas de trace écrite) nous prenons le train pour Le Havre où nous embarquons sur le De Grasse, puis de New York dans deux *Curtiss C 46 Commando*, à destination de Waco Texas.

Arrivés à James Connally AFB, Waco, Texas, nous sommes dirigés vers nos baraques. Et nous découvrons l'hébergement qui va être le nôtre durant huit mois et demi. Le bâtiment en bois comprend deux niveaux. Après avoir franchi deux portes sans serrure, la première, en grillage anti-moustiques, la seconde, en bois très léger surmonté d'un vitrage, on se trouve entre deux espaces protégés par des cloisons de bois. A droite, des lavabos comprenant une demi-douzaine de cuvettes tant à droite qu'à gauche. A gauche, les WC, une demi-douzaine de cuvettes tant à droite qu'à gauche, sans aucune séparation entre elles. Au-delà, c'est l'espace chambre proprement dit. Environ vingt-quatre lits en deux rangées de lits superposés. Devant chaque lit, une cantine métallique par personne. Elle est dite *locker*. A la tête, une étagère avec barre pour les cintres. Le lit comprend, outre sommier métallique et matelas, un polochon, deux draps et une couverture. Le strict minimum.



Baraquement



NAT6

Notre formation de pilote commence le 1er janvier 1951. Elle s'effectuera en trois phases : le *pre-flight*, le *basic training* et enfin l'*advanced*. Les deux premières phases se déroulent à Waco. Le *pre-flight* dure six semaines. Il comprend l'instruction militaire, le bahutage, la technique aéronautique appliquée au T6, la navigation, la MTO et autres matières indispensables au vol. Le bahutage s'applique à tous nos instants de vie. Vêtements sans le moindre faux-pli, chaussures cirées au point de paraître vernies, couverture du lit tendue au point de faire rebondir une pièce de monnaie, effets rangés sur l'étagère sans le moindre millimètre d'écart entre deux pièces. Et puis les déplacements toujours en rangs, *chest up* et *chin in*. Et les repas assis au garde-à-vous, bras le long du corps, colonne vertébrale linéairement verticale. Mouvements des bras au carré.

Après cette épreuve du bahutage, destinée à tester et former nos caractères, nous arrivons à la phase de l'entraînement au vol. L'avion est le *T6 Texan*. Premier vol le 16 février, dernier le 27 juillet après 125 heures à faire des décrochages, des vrilles, de la voltige, du vol de nuit, de la navigation et un peu de patrouille. Chaque vol est jugé par rapport à un barème de progression. Sur la courbe, un *green slip*. En dessous, un *pink slip*. Le *pink* exige un redoublement. S'il est à nouveau *pink*, un troisième vol se fait avec un moniteur différent. S'il est à nouveau *pink*, test ultime avec un des patrons du *Flight*. Le vol est coté rouge ou vert. Le rouge entraîne la fin de l'expérience.

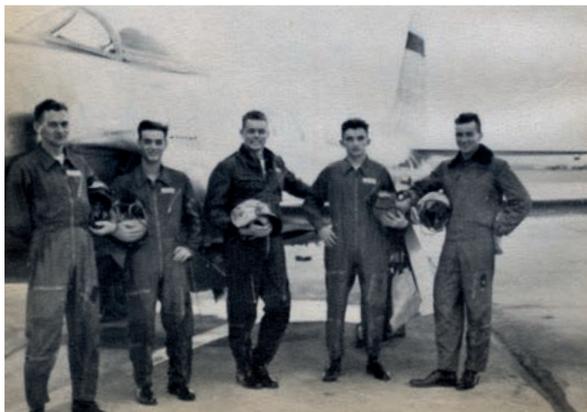
Un bon nombre de mes camarades n'ira pas au bout du cycle. Des élèves pilotes de ma promotion encore en course, une moitié ira en Floride pour faire son *advanced* sur *P51 Mustang*. L'autre ira en Arizona sur *F 80 Shooting Star*. Je fais partie du groupe Arizona. Adieu donc le Texas qui a fait de nous des citoyens d'honneur au cours d'un barbecue gigantesque.

La dernière phase avant les ailes, c'est l'*advanced* à Williams AFB, Chandler, Phoenix, Arizona.

Débutant le 16 août, elle est prévue pour se terminer le 1^{er} février 1952. A notre arrivée, nous sommes encore des aspirants avec le statut de cadets. Mais quand nous passons sous-lieutenants, nous sommes logés en chambre individuelle et sommes entièrement libres de nos week-ends.

Nous devrions commencer le cycle sur *T 28 Trojan*. Un avion à hélice sur train tricycle. Mais il est arrêté de vol pour une durée indéterminée qui excédera celle prévue pour son emploi durant notre stage. Il est remplacé par des *T 6 D/F*. Nous revoilà sur *T 6* pour faire VSV, patrouille, voltige en 83 heures et deux mois et demi.

En novembre nous passons enfin sur avion de chasse. Le *F 80* est le chasseur encore en service en Corée où il est confronté au *MIG 15*. Il est presque totalement remplacé par les *F 86 Sabre* bien mieux adaptés à l'adversaire. La première semaine est consacrée aux cours au sol sur ce nouvel avion.



Devant un F 80 Shooting Star

Nous commençons les vols le 7 novembre sur son biplace, le T 33 *T-Bird*, dont il existe très peu d'exemplaires. Six vols et je suis lâché sur F 80. Toute ma vie, je me souviendrai de ce vol mémorable, seul à bord d'un avion de chasse. Soixante-cinq heures à nous perfectionner en patrouille et combat, ainsi qu'en VSV et nuit, puis c'est le *Final Check* et la remise du diplôme.

Celle-ci a lieu le 9 février. Je reçois mes ailes de pilote américain de la part de mon moniteur et le macaron français des mains de Madame Jacqueline Auriol. Une semaine plus tard, nous sommes à New York et nous reprenons le bateau pour la France.

GBA (R) Roland Mentré

Souvenirs d'un pilote de chasse en Indochine

Le général d'armée aérienne Philippe Fleurot se souvient de son séjour en Indochine, alors qu'il était pilote au Groupe de Chasse 2/5 « Ile de France ».



Ayant fait mouvement en juin 1949 de Bizerte vers l'Indochine avec l'escadron 2/5 « Ile de France » équipé de P 63 *Kingcobra*, je m'étais rapidement retrouvé sur le terrain de Gia Lam. De cette base, nous entretenions un détachement permanent sur le terrain de Lang Son pour intervenir plus rapidement dans la région de la RC 4. Jusqu'à l'arrêt des convois sur cette route stratégique j'avais eu souvent l'occasion de venir sur ce terrain : piste en herbe, enchâssée comme un porte-avions dans une boucle du Song Ky Cong. Dans la journée nous vivions sous la tente au bord de la piste mais, le soir venu, nous revenions en ville où la Légion mettait des cantonnements relativement confortables à notre disposition.

Au dîner, nous retrouvions à la popote du 3^{ème} REI les officiers dont nous avions appuyé les unités, ce qui nous permettait de tirer à chaud les enseignements des opérations récentes et d'améliorer ainsi nos procédures d'appui aérien. Le dîner était généralement présidé par le Lieutenant-Colonel CHARTON, que nous appelions familièrement le « Père CHARTON », mais pour lequel nous avons beaucoup d'estime et de respect. Nous connaissions ainsi la plupart des officiers qui allaient se trouver piégés à Cao Bang et c'est donc avec beaucoup d'émotion que nous avons vécu le drame de la tentative de repli de la garnison en octobre 1950. Nous avons assisté à la destruction d'unités d'élite sans que nos interventions rendues difficiles par les conditions météorologiques et la nature du terrain puissent leur permettre de se dégager de la horde qui les assaillait.

Quelques images fortes me reviennent en mémoire. Mitrillage avec ma patrouille d'une colonne viet venant de Chine et se dirigeant à marche forcée vers le poste de Dong Khe. Nous la surprénons sur un plateau, marchant à découvert dans de hautes herbes. Les sections progressent en colonne et sont des cibles faciles. Elles poursuivent imperturbablement leur chemin, alors qu'en se dispersant tant soit peu, elles auraient rendu notre tir beaucoup moins efficace. Troupes fanatisées de la Brigade 308 qui allaient se montrer redoutables au combat dans les jours suivants.

Mission au crépuscule : des éléments du 3^{ème} REI et du 3^{ème} Tabor sont solidement installés sur les crêtes des côtes 577 et 690. Ils semblent avoir la situation en main et les fumées des feux de bivouac s'élèvent dans la brume du soir, balisant nos unités. Cependant, les panneaux déployés sur les positions demandent un appui à 400 mètres, juste au pied des calcaires. La colonne est déjà encerclée, mais je n'imagine pas que les assauts de la nuit suivante et du lendemain matin vont bousculer puis anéantir ces combattants hors pair...

Missions de reconnaissance les jours suivants : les crêtes sont désertes, pas âme qui vive aux alentours. Nous espérons que des unités amies progressent encore sous les couverts vers That Khe. En fait les Viets, tels les colonnes minuscules fourmis rouges que l'on avait souvent l'occasion de voir emporter en quelques heures le cadavre d'une bête blessée, ont nettoyé le secteur. Même notre « Père CHARTON », tentant avec quelques hommes une héroïque percée, ne parviendra pas à desserrer l'étau et sera fait prisonnier après avoir été auparavant blessé à plusieurs reprises.

Quelques jours plus tard, la première patrouille décollant de Gia Lam aura pour mission de détruire un de nos avions de chasse sur le terrain de Lang Son ! La veille au soir, mon camarade Francis PERROTTE est touché par la DCA au cours d'une intervention dans le secteur de That Khe. Son équipier constate une traînée blanche due à une fuite de liquide de refroidissement du moteur. Celui-ci va s'arrêter dans quelques minutes et le pilote se dirige donc vers la piste de Lang Son où il se pose sans problème. Mais quel n'est pas son étonnement de découvrir un terrain complètement désert. Peu de temps après, arrive une jeep conduite par l'officier d'appui qu'il connaît bien. Celui-ci lui annonce que l'évacuation de la place est déjà en cours et, quand PERROTTE veut mettre le feu à son avion, il s'y oppose : il ne faut en aucun cas donner l'alerte, tels sont les ordres du commandement. Il se contente donc de récupérer la partie sensible du poste radio et deux mitrailleuses. Dans la nuit, il partira vers le Delta à l'arrière d'un 4 x 4 avec son matériel.

Les jours suivants, nous aurons pour mission de mettre le feu au dépôt d'essence de Ky Lua qui brûlera assez spectaculairement; en revanche, nos bombardements se révéleront inefficaces pour détruire les stocks considérables de vivres et de munitions, bien protégés par les puissants ouvrages fortifiés et sur lesquels les Viets pourront se ravitailler pendant des mois...

Souvenirs amers d'une défaite suivie d'un abandon. Le colonel, responsable de l'opération, sera nommé général et nos stratèges n'en tireront aucune leçon pour la conduite des opérations futures contre le GIAP. Ils placeront, quatre ans plus tard, nos meilleures troupes dans un nouveau piège, celui de DIEN BIEN PHU.

GAA (R) Philippe Fleuret

En bref...

La Luftwaffe est en passe d'acquérir 45 F/A-18 E/G Super Hornet pour remplacer une partie de ses Tornado



Le coût d'entretien des Tornado toujours en service est devenu prohibitif. Le MCO jusqu'en 2030 est estimé à 9 milliards d'euros. La Luftwaffe souhaite les remplacer au plus tôt.

Seulement, dans le cadre de l'OTAN, l'Allemagne abrite au moins une vingtaine de bombes nucléaires tactiques B-61, mises à disposition de l'Alliance par les Etats-Unis. Elle doit donc disposer d'avions capables de les mettre en oeuvre. C'est actuellement le cas du Tornado. En outre, il

revient également à la Luftwaffe d'être en mesure d'effectuer des missions de Guerre Electronique visant à supprimer les défenses aériennes ennemies (missions SEAD). Actuellement elle dispose de Tornado ECR pour cela.

L'Eurofighter n'étant pas qualifié pour emporter la bombe B-61, la qualification prendrait trop de temps et son coût serait très élevé. Pour la Luftwaffe, il était donc naturel, après le refus du F-35, de se tourner vers le Boeing A/F-18 E/G. Cette commande, qui paraît imminente, permettra à l'armée de l'air allemande d'attendre sereinement l'arrivée du SCAF tout en faisant face à ses obligations opérationnelles.

D'après www.opex360.com

Dernière minute :



Nous apprenons la disparition, à la suite d'une longue et douloureuse maladie, du GBA (2S) Jean-Luc Mansion le 27 mai 2020.

Il était le leader du premier raid de douze Jaguar qui a bombardé le 17 janvier 1991 la base d'Al Jaber du Koweït envahi.

Appel à cotisation 2019 – 2020 ... suite !

La cotisation est indispensable à la survie de l'association, afin de couvrir les différentes dépenses de l'année (bulletin papier, site Internet, assurance, représentation lors de cérémonies, ...). L'année de cotisation a débuté au 1^{er} octobre 2019 et se terminera au 30 septembre 2020. Si vous ne l'avez pas encore fait, vous pouvez encore régler votre cotisation.

Son montant dépend de votre grade et de votre position statutaire :

- Active : 20€ jusqu'au grade de lieutenant inclus, 30€ pour capitaine et au-delà,
- Réserve : 30€.

L'adhérent à jour de cotisations reçoit le bulletin papier (si son adresse sur le site APC est à jour), bénéficie du plein accès au site de l'APC et d'une remise sur le prix du dîner de la chasse.

Si vous avez déjà réglé votre cotisation, vous pouvez vous en assurer en nous le demandant (mail, téléphone) ou le vérifier en suivant la procédure suivante :

- Connectez-vous sur le site www.pilotesdechasse.fr (vous pouvez réinitialiser votre mot de passe si nécessaire)
- Allez sur votre profil (« mon compte » en bas de page)
- Si un calicot jaune apparaît sous votre nom, vous êtes à jour.

La cotisation peut être réglée :

- Sur le site Internet www.pilotesdechasse.fr (CB, virement, chèque)
- Par virement bancaire accompagné d'un mail à pilotesdechasse@gmail.com
- Par chèque bancaire adressé à l'APC – 5 rue Christophe Colomb – 75008 PARIS avec le bulletin ci-après et un chèque bancaire, avec le formulaire ci-dessous.

Paiement de la cotisation APC 2019 - 2020

Nom		Prénom		Grade	
Adresse civile (pour envoi bulletin)					
Date de naissance		Lieu de naissance			
Montant du paiement					

Notes de lecture

Titre : *Une histoire centenaire*

Auteur : le Général Yves Riondet

Nous vous proposons un livre à paraître à la fin du mois de mai 2020. Cet ouvrage est écrit par le Général (2S) Yves Riondet pour l'Association des Vieilles Tiges, reconnue d'utilité publique. L'auteur reversera tous les droits d'auteur et les bénéfices éventuels à cette association.

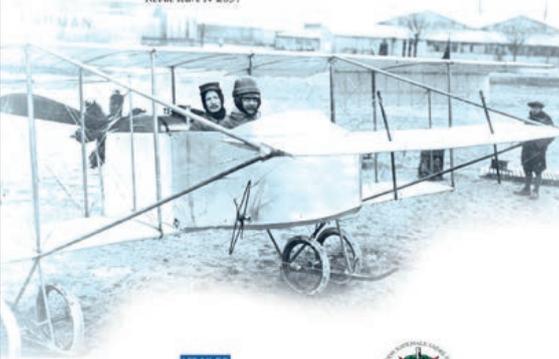
Pour vous présentons le « flyer » pour le recevoir chez vous, la 4^{ème} de couverture et le sommaire. Pour avoir fait partie de l'équipe bénévole de relecture, nous pouvons vous certifier que ce livre a parfaitement sa place dans votre bibliothèque de chasseur.

GÉNÉRAL (2S) YVES RIONDET



Admis en 1968 à l'École de l'Air dans le corps du Personnel Navigant, le Général (2s) Yves RIONDET, a effectué la plus grande partie de sa carrière aéronautique sur Mirage 4 au sein des Forces Aériennes Stratégiques. Il a notamment commandé l'Escadron de Bombardement 194 "Guyenne" et le CIPAS 328 puis la Base Aérienne 943 de Lyon Mont Verdun. Il a ensuite été nommé Chef d'Etat Major puis Commandant en second de la Région Aérienne Méditerranée à Aix en Provence jusqu'à sa dissolution. De l'été 2000 à fin septembre 2013, il a dirigé la Communauté Economique Financière Méditerranéenne et a été aussi Vice-président d'Aix Méditerranée. Il préside aujourd'hui plusieurs associations à caractère patriotique dont les Vieilles Tiges et le secteur des Bouches du Rhône et Alpes de Haute Provence de l'ANORAA.

Il est l'auteur de 2 ouvrages "L'Aérophilatélie : une redécouverte originale de l'épopée de l'Aéronautique française" et "100 ans d'Aéronautique en PACA" ainsi que de diverses chroniques aéronautiques dont "Les Conquérantes de l'Air" parue dans la Revue Icare N°205.



ASSEMBLÉES
BRISÈS

RÉALISÉ AVEC LE CONCOURS
DES NOS PARTENAIRES



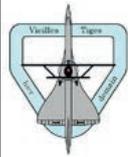
ASSOCIATION AMICALE DE PIONNIERS, AVIATEURS ET AMIS DE L'AVIATION
www.vieillestiges.com
Reconnue d'Utilité Publique par décret du 25 août 1926

Une histoire centenaire

SOMMAIRE



PRÉAMBULE	5
AVANT PROPOS	6
1 LES PLUS LÉGERS QUE L'AIR : LES AÉROSTATS	13
2 LES PLUS LOURDS QUE L'AIR : LES PIONNIERS	21
3 LES FÊTES AÉRIENNES ET LA NAISSANCE DE L'AÉROCLUB DE FRANCE	31
4 LES TERRAINS D'AVIATION	47
5 NAISSANCE DE L'AÉRONAUTIQUE MILITAIRE ET LA GRANDE GUERRE	55
6 NAISSANCE DE L'ARMÉE DE L'AIR ET SON ADAPTATION PERMANENTE APRÈS LA SECONDE GUERRE MONDIALE	79
7 LES CONSTRUCTEURS, LES GRANDS PROGRAMMES ET LES ESSAIS EN VOL	99
8 L'AÉROPOSTALE : LES DÉFRICHEURS	113
9 L'ÉPOQUE DES RECORDS ET DES GRANDS RAIDS	121
10 LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS	129
11 NAISSANCE DES VIEILLES TIGES ET DES ASSOCIATIONS DE BIENFAISANCE	137
12 LES GROUPEMENTS RÉGIONAUX DES VIEILLES TIGES AU FIL DU TEMPS	183
13 CONCLUSION	246



Etampes-Montdésir, 1920. Quelques copains sont ensemble, Joseph Frantz, Sadi Lecoite, Paul Schneider, Jean-Claude Bernard. Et jailli l'idée:
Pourquoi ne nous regroupions pas, nous, les «Vieux» d'avant la guerre de 1914?
Leon BATHIAT fut choisi comme président.
Les Vieilles Tiges étaient nées.

Cent ans d'histoire que vous retrouverez dans:



Écrit par le Général (2s) Yves RIONDET
Président National des Vieilles Tiges

Pour le recevoir:
Adressez vos commandes au:
Secrétaire Général des Vieilles Tiges:
Jean-Pierre VIALLET
1200 Chemin des Arcades
83640 Saint Zacharie 06 51 90 08 76
viallet.jeanpierre@bbox.fr

accompagnée d'un chèque correspondant au montant du nombre commandé

- commande individuelle 20 € + 5 € de frais de port
- commande groupée à partir de 5 livres frais de port offert

NOM (Particulier ou Association):
Prénom:
Adresse:

Je commande _____ exemplaire(s) du livre «une Histoire Centenaire»:
Je joins un chèque à l'ordre des Vieilles Tiges de :
correspondant à 25 € par exemplaire de 1 à 4
ou à 20 € x le nombre d'exemplaires souhaités

ASSOCIATION AMICALE DE PIONNIERS, AVIATEURS ET AMIS DE L'AVIATION
c/o Aéroclub de France - 6 rue Gallié - 75116 PARIS
www.vieillestiges.com
Reconnue d'Utilité Publique par décret du 25 août 1926

Titre : *Les Américains en France, la Communication Zone et l'OTAN, Tome 2*
Auteurs : Fabrice Loubette, Pierre Labrude, Pierre-Alain Antoine
Éditeur : Gérard Louis éditions
Format : 21 x 27 cm
Pages : 260
Prix : 29 €
ISBN : 978-2-35763-144-1



Dans ce deuxième tome présentant le dispositif américain en France à partir de 1950, les auteurs continuent de défricher plusieurs aspects méconnus de cette période inédite. Cet opus revient d'abord sur le contexte d'après-guerre ayant abouti à la création de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), et sur l'implantation des instances dirigeantes de cette alliance en France. Ensuite, au-delà d'une étude des dépôts constitutifs de la *Communication Zone* jusqu'en 1967, une comparaison avec les camps expéditionnaires américains, établis en 1917, permet souvent d'expliquer le choix des emplacements pour les nouvelles implantations américaines durant la Guerre froide. Enfin l'aviation de transport, élément clé de la logistique alliée, est détaillée par le biais des bases aériennes américaines et canadiennes accueillant cette activité en France au cours des décennies 1950 et 1960.

Les auteurs annoncent que le Tome 3 nous présentera un chapitre entièrement consacré à l'aviation de chasse.