

CIIRAACTU



MAI - JUIN 2021, NUMÉRO 38



**APPEL DU 18 JUIN : 81 ANS
JOUR-J : 77 ANS.**

NUMÉRO SPÉCIAL FAFL

LA NEWSLETTER MENSUELLE DU CIIRAA DE LA BA 942

L'ÉDITO

Chers lecteurs,

Au beau milieu de l'effervescence printanière et électorale, nous venons de célébrer le 81ème anniversaire de « l'Appel du 18 juin 1940 » et le 77ème du « Jour-J », le 6 juin 1944. Si ces deux dates disparaissent quelque peu dans l'inconscient collectif, notre Institution est là pour en rappeler l'importance fondamentale.

Le 6 juin 1944, les chasseurs-bombardiers du Groupe Lorraine étaient les premiers, à 15 mètres-sol des plages de Normandie, pour disperser de gigantesques écrans de fumée, masquant l'armada alliée aux yeux des batteries nazies. Six appareils sur seize et leurs équipages, disparurent alors, abattus par la redoutable « flak ».



Ce même jour, quelques autres français participèrent aux combats du débarquement, aux côtés des troupes alliées. Parmi eux, cent soixante-dix-sept Fusiliers Marins Commandos du « Groupe Kieffer » ; seuls quatre survécurent à la fin des hostilités : l'héroïsme n'avait qu'un seul Drapeau : tricolore et frappé de la Croix de Lorraine.

Plus près de nous et bien plus humblement, les cadres des Cellules Recrutement et Instruction du CIIRAA préparent actuellement la toute prochaine PMIR (FMIR « adaptée » car la PMIP-DN fut annulée, en raison de la pandémie).

Même si ce nouveau numéro est toujours axé sur l'actualité et la « vie pratique » de notre base aérienne et de notre AAE, nous essayons de faire honneur à l'Histoire et à nos héros des Forces Aériennes Françaises Libres. Nous vous en souhaitons donc une agréable lecture.

Passez un bel été, tout en prenant soin de vous et de vos proches !

Bonne lecture,
CNE Olivier D.



SOMMAIRE

FLASH INFO

Brèves BA942
Vie pratique
Raid Heifara Wakea
Stage ETAP-C
Mission Alpha

3

CONVENTION GARDE NATIONALE ET ÉCOLE DES MINES D'ALÈS

10

PIERRE CLOSTERMANN

11

LES APPAREILS DES FAFL

14

AGENDA, DISTINCTIONS, CITATION DU JOUR

19

FLASH INFO

BRÈVES BA 942



COVID 19 : URGENT VACCINATION

Ouverture de la vaccination pour tous les personnels, comme leurs conjoints et enfants (à partir de 15 ans -la BA ne disposant pas des structures pour vacciner les enfants <15 ans- suivant les directives gouvernementales : accord écrit des deux parents ou tuteur légal) sans notion de priorité désormais (sauf cas particulier AFCO ou OPEX).

Les créneaux disponibles sur la BA restent encore nombreux !

Notre commandement émet le vif souhait que le plus grand nombre d'entre nous soit vacciné durant l'été, d'autant que le délai entre les deux injections n'obère pas les congés.

Un effort particulier va être mené en juillet, pour une vaccination de masse sur la base aérienne, celle-ci sera ensuite réduite au mois d'août. Il s'agit du vaccin Pfizer, qui s'effectue en deux injections à 3-6 semaines d'intervalle. Un protocole vaccinal débuté rapidement permettra d'avoir la deuxième injection avant le plus gros des départs en congés d'été.

La vaccination s'effectue sur rendez-vous uniquement. Dans l'attente de la mise en ligne du planning sur Eureka, les personnels peuvent contacter le poste 27784 / 864 942 77 84 / 04 87 65 64 84.



BRÈVES BA 942



NE PAS programmer de RV :

- Si antécédent COVID < 3 mois
- Si cas contact attendre le résultat négatif de la PCR de J7 ou J17
- Si grossesse au premier trimestre ou allaitement
- Si projet de grossesse dans les 3 mois suivant
- Si symptômes grippaux
- Si antécédent de vaccination (quel que soit le vaccin) de moins de 2 semaines
- Si antécédent de choc anaphylactique : il faut un avis spécialisé allergologue avant la vaccination
- Etre disponible pour le rappel (sauf pour ceux ayant déjà eu le COVID)
- Venir avec son propre stylo
- Privilégier si possible une tenue avec tee-shirt (civile, sport, treillis, tenue de vol), pas de chemise avec cravate
- Prévoir un temps de surveillance de 15 minutes à l'issue de la vaccination

Par ailleurs, les aménagements mis en œuvre, au sein des unités, pour assurer un taux de présence instantanée de 50% maximum, peuvent désormais être assouplis. L'objectif n'est pas de revenir immédiatement à un présentiel à 100% mais d'adapter le fonctionnement au sein des unités, selon les besoins opérationnels et les contraintes organisationnelles. La période estivale accompagnera de fait ce retour progressif à un fonctionnement normalisé.

La distanciation, les gestes barrière, la vigilance et le bon sens restent d'une importance primordiale !

PMIR

Une PMIR (FMIR « adaptée », sans PMIP-DN préalable) aura lieu sur la BA942 et au Camp de Bourg-Lastic, du 04 au 23 juillet 2021. Elle est organisée conjointement par les CIIRAA de Lyon et Clermont-Ferrand.

Correction coordonnées Service Hébergement BA942 :

L'adresse courriel fonctionnelle, indiquée dans le dernier CIIRAACTU ne permet malencontreusement pas de recevoir des courriels émanant du secteur civil. Les adresses pour les réservations sont donc les suivantes : maryline.ruiz@intradef.gouv.fr ET morgan.hertgen@intradef.gouv.fr

Il faut IMPERATIVEMENT écrire aux 2 adresses et demander un accusé de bonne réception et prise en compte de la réservation. Le numéro de téléphone à également changé : composez désormais le 04 87 65 56 65

Inauguration du bar du mess :

La réouverture du bar du mess a eu lieu le lundi 28 juin avec un nouveau cadre, plus agréable, et le retour du café gratuit.

Suivi des réservistes / ORAB :

Les Réservistes rencontrant malheureusement des anomalies sur leur solde, doivent immédiatement faire remonter l'information auprès du Bureau Réserve qui assurera le traitement de ces dossiers, dans les meilleurs délais. A noter : les soldes du mois de Juin seront cumulés avec le mois de Juillet pour certains réservistes suite à un problème technique.



Salon « France Air Expo »

Du jeudi 17 au samedi 19 juin, l'aéroport de Lyon-Bron a accueilli le premier salon aéronautique organisé depuis le début de la pandémie Covid-19. Ressenti par le public comme « une véritable libération » (source Aérobuzz), celui-ci a reçu de très nombreux visiteurs, de qualité et surtout en quête d'achats, appréciés par les plus de 45 exposants.

Même s'il ne remplace pas un gigantesque événement industriel, comme le « Paris Air Show » du Bourget, il a permis à des intervenants majeurs de l'aviation générale française (Dassault, Daher-Quest, etc.) et européenne (Diamond Aircraft, Tecnam, etc.) et à plusieurs constructeurs d'ULM et d'hélicoptères, de renouer le contact avec leur clientèle et leurs utilisateurs.



© Diamond Aircraft

Le CIRFA-Air de Lyon assurait, naturellement, une fort efficace présence de « rayonnement » de l'Institution.



© CIIRAA

VIE PRATIQUE



Rappel sur la propriété des effets militaires :

La vente d'effets et d'accessoires du paquetage des militaires, Réservistes inclus, est strictement interdite, suivant le décret 2011/1600 du 21/11/2011. Les effets et accessoires restent la propriété de l'Etat et doivent impérativement être restitués, à l'issue définitive d'un contrat de Réserve notamment. L'auteur d'une vente ou cession s'expose à des sanctions disciplinaires ET pénales. Dans la cadre du plan Vigipirate niveau « risque attentat », la possible acquisition d'effets militaires par des individus mal intentionnés présente un risque supplémentaire, pouvant affecter la sécurité des personnels déployés, comme les populations.



Tentatives de Repérage de sites militaires :

Quelques situations réelles de repérage :

Exemple 1 : Un véhicule de forte cylindrée fait des allers-retours devant l'entrée du fort avec trois occupants à bord.

Exemple 2 : un militaire remarque depuis l'enceinte à environ 100 m un individu avec un appareil photo équipé d'un téléobjectif. A sa vue l'homme quitte les lieux.

Exemple 3 : Contrôle d'un individu qui « semblait filmer » avec son téléphone l'entrée de la base depuis son véhicule stationné sur la voie publique.

Quelle est la problématique ? :

Dans la presque quasi-totalité des faits, les repérages sont réalisés sur la voie publique, par des personnes à pied ou en véhicule et « qui semblent s'intéresser » à l'entrée de l'emprise militaire, soit par une attention soutenue, soit en ayant un téléphone en main laissant penser qu'elles filment.

Il est très difficile d'étayer la réalité d'un repérage. Sans preuve, on ne peut déterminer s'il s'agit d'une volonté de faire une action de repérage, dans un but ultérieur attentatoire aux armées, ou s'il s'agit d'une simple curiosité. Il convient d'exercer la plus grande vigilance tout en agissant de manière pertinente, pour assurer le meilleur traitement de chaque action de repérage.

Ce qu'il faut savoir :

Juridiquement, le fait qu'un individu s'arrête devant l'entrée d'une emprise militaire et la regarde, même avec insistance, ou qu'un véhicule passe à plusieurs reprises devant le poste d'une base militaire, ne constitue pas une infraction. Il est pour autant interdit de filmer ou photographier un site militaire, à condition qu'un panneau mentionne expressément cette interdiction et qu'il soit de surcroît visible depuis la voie publique.

Le code de procédure pénale ne permet ni aux militaires (Gendarmes exceptés dans les conditions prévues) ni aux agents de sociétés privées, de procéder au contrôle d'identité d'une personne qui aurait un téléphone en main devant une base militaire. Ils ne peuvent pas non plus exiger une présentation du téléphone et de son contenu.

Comment réagir au mieux en sécurisant juridiquement son action ? :

- Prendre attache verbalement et avec prudence avec la personne, car « s'intéresser à qui s'intéresse » au site est déjà créer un sentiment d'insécurité chez celle qui serait mal intentionnée.
- Inviter la personne à communiquer les raisons de sa présence et lui demander ce qu'elle cherche.
- Lui rappeler brièvement qu'il est interdit de filmer un site militaire.
- Relever l'immatriculation du véhicule repéré et/ou le signalement physique de l'individu.
- Rendre compte à sa hiérarchie, afin que les faits soient signalés en Gendarmerie, lorsque le repérage semble plus affirmé (exemple 2), ou s'il s'agit d'une réitération anormale de passages (même personne ou même véhicule).
- Ne pas hésiter à faire appel immédiatement à la BGA ou au PC-PRO si l'on estime un repérage caractérisé !

Rappel sur le survol de la base aérienne par un/des drones :

Intention malveillante

- recherche d'informations ;
- jet de matières, explosives ou non ;
- trajectoire ayant pour finalité l'impact avec les infrastructures ou le personnel.

Principaux effets d'utilisation

- déstabilisation : action contestataire ou revendicatrice ;
- renseignement : espionnage ou préparation d'actions ciblées ;
- terrorisme : atteinte à l'intégrité de personnes, d'installations ou d'activités.

Rendez-compte IMMEDIATEMENT à votre commandement, à la BGA et au PC-PRO !

RAID HEIFARA WAKEA : UNE PROJECTION DE PUISSANCE



Depuis le 20 juin et jusqu'au 9 juillet, l'Armée de l'Air et de l'Espace pilote une mission dans le Pacifique Sud. Objectif de la mission : projeter depuis la métropole, un dispositif aérien de trois Rafale, deux A330 Phénix ainsi que deux A400M.

Au travers de cette mission, il sera question de prouver la capacité de nos forces armées à projeter sous court préavis, des avions de combat capables d'enchaîner des missions aériennes à une intensité élevée.

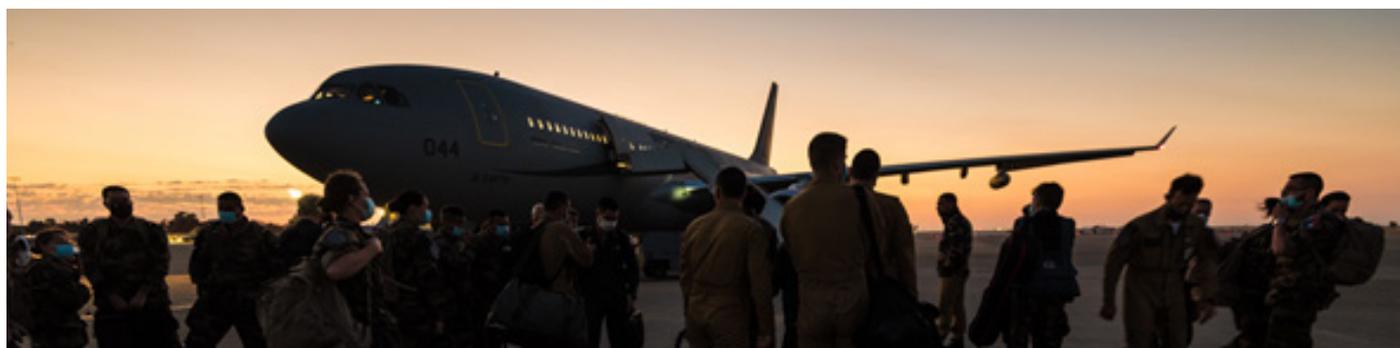
Les chiffres impressionnent !

C'est après 17 000 km en 39 heures que nos Rafale sont arrivés en Polynésie Française. Lors de cette arrivée, ils ont simulé une frappe fictive afin de démontrer la puissance d'action de nos militaires.

C'est une fois que les dispositifs aériens se sont posés sur le Détachement Air 190 de Tahiti, que s'est terminé l'exercice.

Cet exercice inédit assuré par une douzaine de ravitaillement en vol a nécessité une grande énergie. Cela s'inscrit dans l'objectif de "rassurer les Polynésiens et leur dire que nous pouvons les protéger même à plus de 17 000 km. La France montre qu'elle est un acteur fiable et une puissance d'équilibre qui sera là pour venir en aide à ses concitoyens si besoin" selon le Général Louis Pena, chef de la mission.

Sur le trajet de retour, les appareils français participeront à un exercice, avec leurs camarades américains, à Hawaï.



© EMA COM

PAR CAL (R) ELODIE O.



STAGE ETAP-C : UN ENTRAÎNEMENT INTERALLIÉ



La cinquième édition du stage ETAP-C (Européen Tactical Airlift Programme-Course) a eu lieu durant ce mois de mai. Ainsi, Depuis le 24 mai et cela pendant 10 jours, des équipages internationaux ont œuvré pour se qualifier au sein du Centre d'Instruction des Equipages de Transport (CIET).

Un nouveau programme :

Au programme de cette nouvelle édition, 150 militaires ont participé à cet entraînement intensif piloté par le Centre d'Instruction des Equipages de Transport de la Base Aérienne d'Orléans. Un exercice de coopération entre les équipages de transport espagnols, italiens, américains et français qui a encore une fois prouvé notre capacité à joindre nos forces et capacités. Lors de cet exercice, un nouveau module a fait son apparition : un module d'entraînement à la qualification Package Leader (PL) et Element Leader (EL).



© Mathilde DEFOSSEZ, AAE

Démontrer une capacité de joindre nos forces :

C'est sur le sol breton que l'entraînement se déroule principalement, plus exactement sur la zone de Coëtquidan. Cette vaste zone permet de simuler des largages d'hommes et d'équipements. Aussi, pour faire face à une menace progressive dans un contexte de danger sol-air et air-air, l'Escadron de Détection et Contrôle Aéroportés est présent pour détecter et communiquer ces informations aux forces d'intervention. De ce fait, la Brigade Aérienne de l'Aviation de Chasse composée de Rafale et de Mirage 2000, accompagnée de la 11e brigade parachutiste et de l'Escadron de Protection transportés en A400M, en C-130J ou encore en CN-295 espagnol, vont neutraliser ce danger potentiel. Pour honorer la réussite de cet entraînement, le Général Hervé Bertrand, inspecteur de l'Armée de l'Air et de l'Espace, a remis aux participants, un diplôme de "ETAP-C multiple ship".

PAR CAL (R) ELODIE O.



© Julien FECHTER, AAE

Un objectif défini :

L'exercice nommé ETAP-C a fait évoluer les équipages de transport à bord d'un A400M et d'un C-130J. Ces modules permettaient ainsi d'entraîner les PL au commandement de plusieurs éléments aéronautiques d'environ trois avions. Quant aux EL, ils se sont vu confier la responsabilité de deux avions lors d'une mission. La difficulté augmentait au fil des jours. Cette qualification a permis aux participants de couvrir un panel étendu de missions tactiques de transport. Différents acteurs entrent alors en jeu : Parachutistes de la 11e BP, Alphajet, Mirage 2000, Escadron de Protection de la BA 123, E-3F... tout cela sous la supervision d'instructeurs de différentes nationalités.



© Dimitri CHASTAN, AAE



MISSION ALPHA

UN SUCCÈS AUX MULTIPLES FACETTES !

Vendredi 23 avril dernier, à 11h49, la Capsule Crew Dragon, propulsée par la fusée Falcon 9 de Space X, a décollé de Floride en direction de l'ISS. À son bord : Thomas Pesquet, pour sa deuxième mission à bord de l'ISS, en compagnie des américains Shane Kimbrough et K. Megan McArthur, ainsi que le japonais Akihiko Hoshide.

Thomas Pesquet, un réserviste accompli !

L'une des nombreuses casquettes (ou plutôt nombreux casques...!) du spationaute français, en plus d'être pilote de ligne, est celle de Réserviste Citoyen de l'Armée de l'Air et de l'Espace. C'est au grade de Colonel qu'il exerce ses missions de Réserve auprès de l'Escadron de Chasse 2/30 Normandie-Niémen, stationné sur la Base Aérienne 118 de Mont-de-Marsan.



© Thomas PESQUET, AAE

Nasa & BA 942, l'expertise au service de l'Espace

Le Cosmos (Centre Opérationnel de Surveillance Militaire des Objets Spatiaux) a participé au bon déroulement du décollage de la capsule Space X Crew Dragon. En effet, l'équipe du COSMOS avait pour mission de détecter la capsule spatiale, lors de ses passages au-dessus de la France, durant son voyage en direction de l'ISS, la Station Spatiale Internationale. Ces données, détectées grâce à trois radars de trajectographie SATAMs de notre AAE, étaient immédiatement transmises à la NASA. La Capsule a ainsi pu être repérée à 5 reprises, en s'appuyant sur le plan de vol fourni. « Le déroulement de la mission nous a permis de progresser une fois de plus », se réjouit le Commandant Cécile. Le COSMOS, entité phare du Commandement français de l'espace, monte progressivement en puissance depuis 2014. Il ambitionne, entre autres, d'être en capacité de suivre le lancement d'un missile « hostile », qui aurait vocation à détruire un satellite ami.



© P. GUERIN, Armées

Une mission historique pour la France

La mission Alpha est une réussite à bien des égards. Thomas Pesquet est ainsi le premier français à décoller depuis le sol américain, depuis une décennie ! Lors de sa précédente mission, baptisée Proxima (2016-2017), Thomas Pesquet avait embarqué à bord d'une fusée Russe Soyouz depuis le Kazakhstan. De plus, au crédit du français, c'est en tant que commandant de bord de l'ISS que T. Pesquet effectue cette mission : une première pour un français !

Cette mission est la première d'une nouvelle ère. La mission Alpha aura pour objectif, notamment, de "poser les bases pour un retour sur la Lune" selon T. Pesquet lui-même. Ainsi, 60 ans après la mission Apollo 11, une nouvelle génération d'astronautes pourrait marcher sur les traces du Neil Armstrong ! Cela souligne ainsi l'engagement de l'Europe dans la conquête spatiale. Pour en revenir à la mission, 232 expérimentations scientifiques seront menées par l'équipage, au cours des six mois dans l'espace. Une quarantaine d'entre elles a notamment été commandée par l'ESA (l'Agence Spatiale Européenne). La mission Alpha permettra particulièrement d'obtenir des réponses notamment sur la préparation de voyages longues durées ou encore, par exemple, d'aider à combattre, sur Terre, certaines maladies du cerveau.



CONVENTION

PARCOURS ÉTUDIANT-RÉSERVISTE DE L'ÉCOLE DES MINES D'ALÈS

Quand le 14 novembre 1937, l'École pavoisée fête en grande pompe la remise de la croix de la Légion d'Honneur par M. Ramadier, sous-secrétaire d'État aux Travaux Publics, elle s'appelle depuis peu École technique des mines, dénomination adoptée en 1933 après l'abandon de celle d'École des maîtres-mineurs. Mais qu'importe la dénomination, ce sont les valeurs d'engagement, d'abnégation, le courage et le sacrifice pour la France que cette croix de la Légion d'Honneur vient consacrer ce jour-là. Et ces valeurs, l'école et ses élèves les portent et les défendent depuis sa création, parfois au prix de leur vie. En 1870, quand beaucoup d'élèves sont appelés sous les drapeaux ; plus lourde-

Plus concrètement, l'école s'est engagée à **faciliter les activités de Réserve de ses étudiants réservistes mais aussi et surtout de les reconnaître et de les valoriser.** « Mettre en évidence les compétences, les savoir-faire et les savoir-être acquis ou développés sur les terrains opérationnels de la Réserve (engagement, rigueur, partage, leadership, management, gestion de crise, gestion du risque...), déterminer celles qui sont convergentes avec les attendus des formations de l'école, reconnaître les périodes de formation dans la Réserve : c'est tout le travail que nous sommes en train de réaliser autour du parcours d'«ingénieur réserviste» et du référentiel de compétences » illustre Claudia Enrech, ingénieure pédagogique chargée de l'approche des programmes par compétences sur les formations d'IMT Mines Alès .

ment encore lors de la Grande Guerre quand, sur les cent soixante et un élèves mobilisés, notamment pour renforcer l'arme du Génie, quarante-neuf meurent au champ d'honneur et cinquante et un rentrent blessés ou mutilés. L'École des Mines d'Alès forme aujourd'hui des ingénieurs dont les formations sont profondément ancrées dans les enjeux du 21ème siècle. Cependant, l'école et ses étudiants demeurent animés par les valeurs d'engagement portées autrefois, au sein des premières promotions endeuillées durant la guerre. Cette soif d'engagement peut désormais être satisfaite grâce à la signature, récente, d'une convention avec la Garde nationale.



GDA V. BATUT, SGGN et CAL (R) Antoine B.
©SGGN, Ecole Militaire

L'engagement étudiant, dans les différentes réserves, peut en effet être freiné par les contraintes liées à la formation suivie (emploi du temps non adapté, méconnaissance du sujet par les administrations...). A ce titre, je ne peux qu'encourager nos lecteurs étudiants à solliciter la direction des études de leur établissement. Aussi, les Correspondants Réserve Entreprises Défense (CRED) sauront vous aiguiller dans vos démarches, n'hésitez pas à vous rapprocher d'eux ! A l'issue, vous pourriez bénéficier, tout comme moi, de dispositifs adaptés et de la reconnaissance de votre engagement dans votre diplôme.



CDT (R) Franck, CDT (R) Vincent, LCL Benoît, M. Perdiguier
Directeur de l'école, CAL (R) Antoine, ©SGGN, Ecole Militaire

PAR CAL (R) ANTOINE B.



PIERRE CLOSTERMANN

L'HOMME QUI EUT "UNE VIE PAS COMME LES AUTRES" !

Avant même que celui-ci ne devienne un « As » de la chasse française et l'un des « mythes fondateurs » de l'Armée de l'Air et de l'Espace, la famille de Pierre CLOSTERMANN comptait déjà plusieurs héros. En 1898, tentant de fuir l'Alsace occupée par l'empire germanique via les Vosges enneigées, ses grands-parents paternels sont surpris par des garde-frontières et son grand-père est tué. Sa grand-mère parvient à fuir, portant son fils dans ses bras et est secourue par des Gendarmes français (elle décèdera en 1918 de la grippe espagnole). Elève de l'Ecole Centrale, leur fils Jacques s'engage comme « simple soldat » dans l'Infanterie en 1914 à l'âge de 17 ans. Blessé à trois reprises, dont la dernière très grièvement, durant l'été 1918, il achèvera la première guerre mondiale Sous-Lieutenant et décoré de la Légion d'Honneur, mais surtout... vivant ! Il deviendra diplomate, Consul de France au Brésil (où il fréquentera alors MERMOZ et GUILLAUMET, héros de l'Aéropostale) et l'un des premiers émissaires de la France Libre en Afrique. Dès sa naissance le 28 février 1921, Pierre CLOSTERMANN peut donc compter sur

un « patrimoine familial » profondément français, alsacien et surtout patriote !

Fasciné par les hôtes de son père, il passe son brevet de pilote privé au Brésil en 1937, à l'âge de 16 ans puis, Bac en poche, part étudier l'aéronautique à la Ryan School de « Cal-Tec » (University of California - Technical) à Los Angeles, d'où il suit les événements tragiques de la déroute et de l'exode française (les journaux américains étaient alors d'une « neutralité bienveillante » en faveur de l'Allemagne hitlérienne). Son père lui annonçant par lettre, en Septembre 1940, sa décision de rejoindre la France Libre de DE GAULLE, Pierre CLOSTERMANN convainc ses professeurs de lui accorder, par anticipation, son diplôme d'ingénieur et de pilote professionnel (avec 315 heures de vol) afin de s'engager dans les Forces Françaises Libres. Son voyage via l'Amérique du Sud et l'Afrique (où son père représente désormais la France Libre), son engagement et son « écolage » dureront 18 mois (durant lesquels il sera reçu en privé, à deux reprises, par le Général DE GAULLE).



Breveté pilote de chasse par la RAF début 1943, au grade de Sergent, ainsi que son meilleur ami Jacques REMLINGER (un autre « As » français, qui blessa très grièvement le Maréchal ROMMEL, lors d'une attaque aérienne en France et deviendra, à l'issue de la guerre, rugbyman international, dans l'équipe... d'Angleterre, par respect pour leurs anciens camarades de combat) il est alors autorisé à rejoindre le Groupe de Chasse « Alsace » du 314 Squadron, commandé par le (déjà) légendaire CDT René MOUCHOTTE(*), sur Supermarine « Spitfire » V, VII, puis IX(**), appareils dont il est profondément épris et qu'il baptise successivement « Le Grand Charles ».



Il côtoie et apprend ainsi des plus grands de la Chasse et obtient 33 victoires confirmées (37 en comptant 4 victoires probables) au cours du second conflit mondial, tout en étant lui-même abattu, début 1945, par un chasseur allemand très expérimenté... qu'il poursuivait ; heureusement à quelques dizaines de mètres de la ligne de front. Il échappera ainsi par miracle à une exécution sommaire, grâce à des qualités de sprinter qu'il s'ignorait !

Sa vie de Chasseur, comme toute son existence, est une succession d'aventures, d'opportunités, de drames, comme d'inconcevables péripéties :

- Multilingue, il est appelé à être « correspondant air » sur un croiseur français, parmi les forces navales britanniques combattant en Norvège, fin 1943. Jeune officier inexpérimenté, il est détaché auprès du commandant, mais commet l'erreur de lui parler de « son bateau » au lieu de « son navire » ou « son bâtiment ». Il devra donc, durant plusieurs semaines, correspondre avec celui-ci, par l'intermédiaire d'un jeune officier de Marine, malgré les 3 mètres qui les séparent tous, tout en résistant au mal de mer grâce aux grogs amicalement confectionnés par ses homologues marins.

- Ardent et intrépide, il est désigné pour devenir l'un des premiers à combattre sur les Hawker « Typhoon » puis « Tempest ». Avions d'attaque par excellence, ces deux appareils surpuissants sont pour-

tant dotés d'un moteur capricieux, d'un système hydraulique fragile et surtout d'une énorme prise d'air frontale, transformant toute tentative d'atterrissage « train rentré » en une véritable roulette russe, à laquelle il survivra à deux reprises. Il devient pourtant le meilleur pilote d'attaque de la RAF, détruisant plusieurs centaines de convois routiers et ferroviaires nazis, mais rentrant de chaque mission dans un appareil perforé des toutes parts.

- Jeune Capitaine lors de la libération de la Paris, redoutant de devoir rejoindre un bureau d'Etat-Major, il quitte discrètement les FAFL et intègre la Royal Air Force (tout comme son ami Jacques REMLINGER) qu'il sert en continuant à porter l'uniforme français. Il dénoncera, dans les derniers mois de la guerre, l'incurie des missions d'attaque qui lui sont confiées : devant ainsi commander l'assaut à 8 appareils d'un aérodrome allemand, il découvre celui-ci vide d'avions... mais toujours défendu par une « flak » particulièrement aguerrie. Ils ne seront que deux à rentrer ! (***)

- Lors de la reddition allemande, le Flight-Lieutenant (France = CNE / OTAN = OF2) Pierre CLOSTERMANN est le plus gradé des officiers présents sur une base britannique, défendue par des canadiens, en territoire allemand désormais occupé par les alliés. Il voit alors atterrir plusieurs Messerschmitt 262 allemands, pilotés par des « As » ennemis hautement décorés mais totalement épuisés, qui lui rendent les armes, suivis de quelques Fieseler-Storch 156 de liaison, contenant leurs familles. Il les recueille alors, les héberge, mais doit affronter dès le lendemain un détachement américain, qui exige que les prisonniers allemands leurs soient remis et raillent son uniforme français. Sachant parfaitement que (dans le cadre des accords interalliés) ces prisonniers seront transférés aux forces soviétiques qui les déporteront (moins de 40% des officiers allemands déportés auront survécu, 3 ans plus tard, à leur internement en Sibérie), CLOSTERMANN s'interpose et fait intervenir la garde canadienne. Les américains repartent bredouilles et les prisonniers allemands seront remis aux forces britanniques, qui les traiteront fort humainement. Interrogé sur cet évènement, **il déclamera simplement la maxime de la Chasse :**

« Chasseurs, mes frères ! ».



La France revancharde et bureaucratique qu'il perçoit, à l'issue de la guerre, ne correspond pas à son idéal, il quitte alors les Forces et se plonge dans les affaires et la pêche sportive, aux quatre coins du Monde, tout en restant un fidèle servent et messager du Général DE GAULLE. Durant vingt ans, il sera développeur d'industrie en France et au Maroc, conseiller politique au Portugal, en Amérique du Sud et en Afrique, ambassadeur itinérant du Général DE GAULLE, fondateur de l'entreprise Reims-Aviation (puis Reims-Cessna), « Senior-vice-president » du groupe américain Cessna, entre autres. Son premier livre : « Le Grand Cirque » relatant ses combats dans les FAFL et la RAF, sera publié dans près de 100 pays ! Le Commandant de Réserve Pierre CLOSTERMANN retrouvera ses premières amours et servira à nouveau, malgré l'avis défavorable du Général DE GAULLE, en devenant pilote d'avion de liaison, de marquage au combat et d'évacuations sanitaires (les célèbres « Broussards »), durant la guerre d'Algérie, dont il reviendra, à nouveau, profondément marqué. Il pratiquera la pêche sportive aux quatre coins de la planète : de l'Amazonie à la Nouvelle-Zélande, de l'Afrique de l'Ouest à l'Océan Indien. Il se liera également d'amitié avec les plus influents de ce Monde, pilotes, politiciens, hommes d'affaires ou penseurs : André MALRAUX, Adolf GALLAND, Ernest HEMINGWAY, Richard

BACH (l'écrivain de « Jonathan Livingstone le goéland », dont il rédigera la préface) entre autres... Dans une vie de combattant, de citoyen et d'homme d'affaires « libéral », il ne se privera pas d'échanger et de saluer ceux qu'il aurait pourtant pu honnir, tel Ernesto « Che » GUEVARA qu'il rencontrera et respectera profondément, pour son engagement méconnu à combattre tous les impérialismes, qu'ils soient américains ou soviétiques. Il refusera tout engagement politique, dès le décès du Général DE GAULLE. Malgré son profond respect pour la Grande-Bretagne, l'un de ses derniers engagements publics fut, lors de la guerre des Malouines, au détriment de Mrs Prime Minister Margaret THATCHER et en faveur de l'Argentine, dont il avait, depuis son adolescence, loué la culture, l'ordre et la beauté. Une nouvelle démonstration d'une vie... pas comme les autres ! Le Colonel de Réserve Pierre CLOSTERMANN est décédé le 22 mars 2006. Il est titulaire, entre autres : de la Grand-croix de la Légion d'Honneur, de la Médaille des Compagnons de la Libération, de la Médaille Militaire, de la Croix de Guerre avec 27 palmes, de la Croix de la Valeur Militaire avec 2 citations, de la Médaille de la France Libre, de la Distinguished Flying Cross (GB), de la Distinguished Service Cross (USA), de la Silver Star (USA), de l'Air Medal (USA).

PAR CNE (R) OLIVIER D.



Afin de comprendre ses engagements et d'embrasser sa vie, construits de rencontres, de paradoxes et d'aventures, il est primordial de lire quelques-uns de ses livres : « Le Grand Cirque 2000 : mémoires d'un pilote de chasse FFL dans la RAF », éditions J'ai Lu; « Appui-feu sur l'Oued Hallaïl », éditions Flammarion; « Une Vie pas comme les Autres - mémoires », éditions Flammarion.

(*)Pour info : engagé dans la RAF dès la Bataille d'Angleterre sur « Hurricane », le CDT René MOUCHOTTE disparaîtra le 27 août 1943 dans la Manche, aux commandes de son « Spitfire », au retour d'une action de combat au-dessus de la France. Aucun chasseur allemand n'ayant alors revendiqué une victoire, il est probable qu'il soit mort d'épuisement. Pierre CLOSTERMANN semble être le dernier de ses pilotes à avoir communiqué par radio, avec lui, mais personne n'a été témoin de sa chute fatale.

(**)Pour rappel : sur l'insistance de DE GAULLE, les aviateurs français étaient alors les seuls étrangers autorisés à porter leur uniforme national, lorsqu'intégrés dans la RAF, y compris au combat. La contrepartie était qu'en cas de capture, ceux-ci étaient considérés comme « traîtres » et torturés puis fusillés ou, au mieux, déportés.

(***)Pour info : son seul ailier rescapé de ce raid inutile était le Pilot-Officer (France = SLT/OTAN = OF-1) Bay ADAMS de la Royal Australian Air Force. Dans son livre « Le Grand Cirque » CLOSTERMANN écrira de lui « qu'il n'avait peur ni de Dieu, ni du diable ! ». Pilote de Chasse durant la guerre de Corée, puis devenu Chef d'Etat-Major de la RAAF, Bay ADAMS sera un ardent défenseur de l'achat par l'Australie de 116 Dassault « Mirage III » français (alors en concurrence contre le Lockheed F-104 « Starfighter » américain) en 1963. Est-ce un pur hasard ?



CULTURE AÉRO

LES APPAREILS DES FAFL

77 ans après le Jour-J, si nous connaissons quelques-uns des principaux héros des Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL, du 8 juillet 1940 au 1er Août 1943 sous le commandement du Général Martial VALLIN (photo ©SHAAE) et l'autorité du Général Charles DE GAULLE, puis intégrés aux forces alliées, mais toujours sous uniforme français), nous ignorons parfois les appareils mythiques que ceux-ci pilotaient.

Selon leurs missions et affectations, les 3500 « français libres » pilotaient ou servaient de très nombreux types d'appareils. En voici les principaux :



Bombardier léger Bristol « BLENHEIM Mk IV »

Le prototype du Bristol « BLENHEIM » effectua son premier vol en 1935. Il fut modernisé et re-motorisé jusqu'en 1938, dans la version Mk IV, qui équipa les unités françaises libres dans leurs premières missions de bombardement et de reconnaissance armée diurne et nocturne en Europe, comme en Afrique du Nord. Obsolète et une proie facile pour la Luftwaffe, il fut rapidement remplacé par des appareils plus modernes.

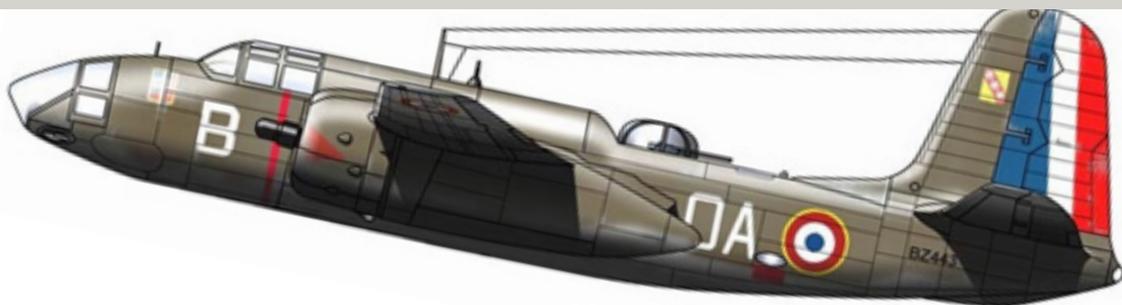
Equipage : 3 (1 pilote, 1 navigateur-radio, 1 mitrailleur arrière). Moteurs : 2x 900 CV. Vitesse maxi : 428 km/h. Plafond : 8300 m. Distance franchissable : 2350 km. Armement : 5 mitrailleuses 7.7 mm et 600 kg de bombes de tous types. © Charlet



Bombardier moyen Douglas « BOSTONA-20G »

Aussi appelé DB-7 « Havoc » dans la RAF, il effectua son premier vol en 1936. Son dessin initial lui permettant de grandes vitesses de pénétration, il fut largement modifié, re-motorisé et utilisé jusqu'à la fin du conflit (une version fut même construite sous licence en Union-Soviétique). Il fut à la fois utilisé par les forces de Vichy en Afrique du Nord et par les FALF (ces dernières en version modernisée Mk-III « Intruder »), comme par la plupart des forces aériennes alliées.

Equipage : 4 (2 pilotes, 1 navigateur-radio, 1 mitrailleur). Moteurs : 2x 1600 CV. Vitesse maxi : 510 km/h. Plafond : 7600 m. Distance franchissable : 1650 km. Armement : 8 canons 12.7 mm (6 frontaux, 2 dorsaux) et 1800 kg de bombes de tous types. ©Bourguignon



Bombardier moyen North-American « B-25 MITCHELL »

Effectua son premier vol en Janvier 1939 et peut être considéré comme le premier bombardier moderne, à train tricycle, équipé de tourelles télécommandées, d'un système de dégivrage et très rapidement, d'un radar embarqué. Héros du « Raid de Doolittle » en réponse au bombardement de Pearl Harbour (depuis le porte-avions USS Hornet, le 18 avril 1942) il fut construit à près de 11.000 exemplaires, dans diverses versions, livrées à tous les alliés de la seconde guerre mondiale et largement utilisé, jusque dans les années 60. C'est dans l'un de ces appareils (transformé en avion de liaison) que le Maréchal Philippe LECLERC DE HAUTECLOQUE trouva la mort, dans un accident aérien, à Colomb-Béchar (Algérie) le 28 novembre 1947.

Equipage : 5 (2 pilotes, 1 navigateur-radio, 1 bombardier, 1 mitrailleur). Moteurs : 2x 1700 CV. Vitesse maxi : 440 km/h. Plafond : 7375 m. Distance franchissable : 2173 km. Armement : jusqu'à 18 canons 12.7 mm et 2000 kg de bombes et/ou roquettes.



Chasseur-bombardier léger De-Havilland « MOSQUITO »

Chasseur-bombardier léger, extrêmement rapide et précis, propulsé par deux légendaires moteurs Rolls-Royce Merlin, il fit son premier vol fin 1938 et fut construit dans 43 différentes versions et près de 8000 exemplaires : de la reconnaissance armée à la chasse de nuit ou à l'interdiction au sol, en passant dans l'attaque maritime, il fut particulièrement redouté par les troupes nazies. C'est d'ailleurs dans cette dernière version que se distingua le « français libre » Max GUEDJ*, qui disparut au combat, à ses commandes, à l'âge de 32 ans, le 15 janvier 1945, lors de l'attaque du port de Leirvick, en Norvège, tenu par la marine du Reich, décrite par Pierre CLOSTERMANN dans son livre « Feux du Ciel » et regrettée par Romain GARY dans « La Promesse de l'Aube ».

Equipage : 2 (1 pilote, 1 navigateur-bombardier). Moteurs : 2x 1620 CV. Vitesse maxi : 583 km/h. Plafond : 10.000 m. Distance franchissable : 2655 km. Armement : 4 canons 20 mm et 900 kg de bombes et/ou roquettes.
©avionslegendaires



(*) dans ses mémoires « Une vie pas comme les autres » Pierre CLOSTERMANN écrira de Max GUEDJ : « ... il était le plus grand d'entre nous ! ». Né en Tunisie, avocat de formation et de confession juive, il lui fut refusé de combattre au-dessus de l'Europe occupée et il fut transféré au Coastal Command, chargé de la protection des convois maritimes alliés et de l'attaque des navires allemands : son éventuelle capture par les troupes nazies l'aurait promis à une fin atroce. S'il ne connut pas de victoire aérienne, Max GUEDJ se distingua par sa bravoure, son sens de l'exemple et par les innombrables navires coulés ou fortement endommagés par ses attaques et celles de ses équipiers, de la Méditerranée à l'Atlantique et à la Mer du Nord, ce qui lui valut d'obtenir le plus haut grade qu'un étranger ait atteint, au sein de la Royal Air Force. Le Wing Commander (France = Lieutenant-colonel, OTAN = OF-4) Max « Maurice » GUEDJ, 1290 HdV dont 630 missions de combat, est Commandeur de la Légion d'Honneur, Compagnon de la Libération, Croix de Guerre avec 7 palmes, 6 citations à l'ordre de l'Armée de l'Air et des Forces Françaises Libres, Distinguished Service Order (DSO), 2 Distinguished Flying Cross (DFC).

Appareil de liaison, de secours, d'infiltration/exfiltration Westland « LYSANDER »

Appareil à train classique, désuet et presque d'un autre âge, le « LYS' » fit son premier vol le 15 juin 1936. Sa fonction vitale apparut dès l'évacuation de Dunkerque, comme appareil sanitaire ; puis lors de l'occupation de la France, dans le transport nocturne et très discret des autorités de la Résistance, compromises par la Gestapo, vers la Grande-Bretagne. Capable d'atterrissages et de décollages très courts sur des terrains non préparés, grâce à ses pneus basse-pression, à son aile haute et ses grands volets, cette machine devint rapidement l'un des acteurs majeurs de la « guerre secrète » en Europe occupée. Elle servit également en Grèce, en Egypte, en Palestine, en Birmanie et en Inde, notamment dans les prémices de la CSAR (Recherche et Sauvetage au Combat), au profit de pilotes alliés. Cible facile des chasseurs nocturnes de l'Axe, elle ne devait son efficacité qu'à sa discrétion (ses pipes d'échappement étaient également dissimulées), sa capacité à voler très bas et lentement, comme à virer très court ; mais surtout à la parfaite connaissance du terrain par ses valeureux pilotes, utilisant la nébulosité et la géographie locale comme outil de survie. Sur 1652 construits, 32 furent fournis aux « Free French » qui n'hésitaient pas à traverser la Manche, puis la France, pour infiltrer ou exfiltrer des Résistants jusqu'en région lyonnaise, dans l'Ain ou dans le Jura. Autant d'héroïques pilotes (français ou pas) solitaires et désarmés, dont le total dévouement à la « Guerre des Ombres » comme à ses indescriptibles dangers, ne sera jamais assez loué ! **.

Equipage : 2 (1 pilote, 1 mitrailleur arrière, ce dernier rapidement supprimé pour laisser place à deux passagers supplémentaires). Moteur : 870 CV. Vitesse maxi : 341 km/h. Plafond : 6550 m. Distance franchissable : 966 km (+450 km avec réservoir ventral). Armement (lorsque rarement équipé) : 4 mitrailleuses 7.7 mm (2 dans les carénages de roues et 2 vers l'arrière) et 250 kg de bombes. ©shuttleworthcollection



(**) lire à ce sujet le très prenant : « We landed by moonlight – the secret RAF landings in France 1940-1944 » (traduit en Français : « Nous atterrissions de nuit- les atterrissages secrets de la RAF en France 1940-1944 » éditions Cépaduès) par Hugh Verity.



Chasseur Hawker « HURRICANE »

S'il est UN Chasseur symbole de la Bataille d'Angleterre, celle qui fit perdre à Hitler tout espoir d'envahir la Grande-Bretagne, malgré la supériorité numérique (1300 appareils britanniques contre 2700 appareils allemands) et technologique de Luftwaffe, c'est bien celui-ci ! Livré en version définitive à partir de 1937 (en seulement 500 exemplaires en 1939 !) à la RAF puis fabriqué sous licence au Canada, en Afrique du Sud, à Malte, en Australie, le « HURRICANE » fut amélioré et produit en plus de 14.200 exemplaires (dont près de 3000 pour l'Union Soviétique). Durant la Bataille d'Angleterre, il détruisit, à lui seul, plus d'appareils ennemis que l'ensemble des forces britanniques (DCA incluse), probablement par l'expertise et l'aguerrissement de ses pilotes. Dépassé par le « SPITFIRE », il finit une carrière très glorieuse, comme chasseur de chars en Afrique-du-Nord et au Moyen-Orient (ce pourquoi il n'était absolument pas destiné initialement).

C'est à son bord que se sont distingués les 13 « As » français (dont seulement 3 survivants à l'issue du conflit), ayant rejoint la Grande-Bretagne dès la fin de la Bataille de France et véritables piliers des Forces Aériennes Françaises Libres, parmi lesquels le légendaire CDT René MOUCHOTTE.

Equipage : 1 pilote. Moteur (version Mk IIB, la plus répandue) Rolls-Royce Merlin XX V12 : 1280 CV. Vitesse maxi : 550 km/h. Plafond : 11.125 m. Distance franchissable : 772 km (sans réservoir supplémentaire). Arme-ment : 6 mitrailleuses 7.7 mm et 2 bombes de 225 kg. ©Gaétan Marie



Chasseur Supermarine « SPITFIRE »

Décrit par le collectionneur et pilote d'avions de collection (« warbirds ») britannique Sir Stephen GREY comme « le second plus bel assortiment de courbes au monde ! », le Supermarine « SPITFIRE » est, avec le P-51 Mustang, l'avion emblématique de la seconde guerre mondiale. Confirmant la beauté et l'harmonie des formes de cet appareil, Pierre CLOSTERMANN n'hésite pas à comparer sa première rencontre avec un « SPITFIRE », avec celle de... son épouse ! Le Supermarine Type 300 fut dessiné par l'ingénieur R.B. MITCHELL (aucun rapport avec le bombardier US du même nom) et équipé du légendaire moteur Rolls-Royce Merlin PV12, il effectua son premier vol le 6 mars 1936. Toutefois, l'industrie britannique fut tellement longue à préparer l'effort de guerre, que les premiers exemplaires Mk1 n'arrivèrent en unités de combat (sur le célèbre terrain de Duxford) qu'en Juillet 1938... en 5 exemplaires et qu'au premier jour de la guerre, seuls 9 escadrons (de formation sur le type, principalement) en étaient équipés. C'est ainsi que le

poids de la Bataille d'Angleterre (de Juillet 1940 à Mai 1941) reposa majoritairement sur les épaules des escadrons de « HURRICANE ».

Toutefois, durant les 6 années de conflit, les Britanniques parvinrent à construire pas moins de 20.334 « SPITFIRE » (et 2556 exemplaires de sa version navale « SEAFIRE »), en 36 variantes, du pur intercepteur à l'appareil multi-rôles (chasse et attaque), en passant la reconnaissance à très haute altitude.

A partir de Mars 1942, 19 escadrons de « SPITFIRE » furent successivement déployés à Malte (le « porte-avions » naturel et stratégique britannique, assiégé par la Kriegsmarine et la Luftwaffe), au Moyen-Orient, puis dans le Pacifique à partir de Janvier 1943. Les « Free French squadrons » ne furent pas les seuls à être équipés de « SPITFIRE » : certains escadrons américains et soviétiques en perçurent également.

Les principales unités françaises libres, dotées de Supermarine « SPITFIRE » furent les Groupe de Chasse « Ile de France », « Alsace » et « Normandie ».



Equipage : 1 pilote. Moteur : Rolls-Royce Merlin V45E 1478 CV –version de l'intercepteur « SPITFIRE » Mk Va, la plus répandue-. Vitesse maxi : 594 km/h. Plafond : 11.125 m. Distance franchissable : 827 km (sans réservoir supplémentaire). Armement : 8 mitrailleuses 7.7 mm Browning. ©Gaétan Marie



Chasseur Yakoflev « Yak-3 »

Dessiné en 1941 et d'un design épuré, cet appareil équipa le célèbre escadron « Normandie - Niémen » créé et opérationnel fin 1942 et qui eut la caractéristique unique, parmi les alliés, d'être engagé par la France, aux côtés des forces aériennes soviétiques. Doté initialement de 14 pilotes et 57 mécaniciens français (issus d'unités basées au Moyen-Orient et en Grande-Bretagne), Le « Neu-Neu » fut rejoint par une dizaine de pilotes soviétiques (et une paire de traducteurs !). Son premier chef, premier « As » et plus célèbre d'entre eux, sera le CDT Jean TULASNE. Les « As » de l'escadron sont cependant nombreux, les combats sur le front de l'Est faisant rage. Le « Normandie – Niémen » abattra parfois plus de 20 appareils ennemis par jour (dont la majorité étaient des Stukas, lents mais très aguerris et fort bien armés). Début Juin 1945, Staline démobilise l'escadron, offre un Yak-3 à chacun de ses 38 pilotes et les traite en héros de l'Union Soviétique. A leur retour, le 15 juin, ils défilèrent triomphalement au-dessus des Champs-Élysées... avant que les appareils ne soient « préemptés » par l'Armée de l'Air, stockés en région parisienne, puis utilisés comme avions d'entraînement, jusqu'à épuisement des pièces détachées et détruits (sauf un exemplaire unique exposé au Musée de l'Air et de l'Espace de Paris-Le Bourget). Le Yak 3 a été construit en une dizaine de versions et se montra une véritable avion « multi-rôles » en étant à la fois une plate-forme d'attaque stable et très bien armée, comme un intercepteur maniable et puissant, jusqu'à une altitude de 4000 mètres (à partir de laquelle la technologie des motoristes allemands le surpassait).

Equipage : 1 pilote. Moteur : Klimov VK105 1350 CV. Vitesse maxi : 655 km/h. Plafond : 10.100 m. Distance franchissable : 900 km (sans réservoir supplémentaire). Armement : 1 canon 20 mm monté sur le moteur et tirant dans l'axe d'hélice, 2 mitrailleuses 12.5 mm. ©Vladimir Narykov « Return to France »



PAR CNE (R) OLMIER D.



AGENDA

"SAVE THE DATE"



30/06/2021	du 04/07/2021 au 23/07/2021	12/07/2021 et 14/07/2021	27/08/2021
Journée de l'Aviateur. Inscription via vos unités, selon les modalités déjà transmises par courriel. Soirée ouverte aux familles, comportant dîner, animations et feu d'artifice.	PMIR, sur la BA942 et à Bourg-Lastic.	Défilé : Villefranche-sur-Saône le 12 juillet 2021 – Lyon le 14 juillet 2021 – Paris le 14 juillet 2021 (participation du COSMOS et de la Mission « Skyros »)	Cérémonies de passations de commandements : commandant de Base et commandants du CRA, du CCS et de l'ESIS,

Renforts filtrage en ZEJ (Fort du Mont-Verdun) pour 44 périodes d'une semaine, cumulables. Le BSI recherche toujours des volontaires (AVT->SGC) tir à jour (moins de 6 semaines) particulièrement durant les périodes de vacances scolaires. Note : les volontaires devront contacter le CIIRAA, sur l'adresse fonctionnelle : ba942-CIIRAA.courrier.fct@intradef.gouv.fr

Air Raid 2021 : sur la BA125 d'Istres, du 05 au 07 novembre 2021 (inclus). Inscriptions en cours.

DISTINCTIONS

Nomination au grade de Caporal® :

Aviateur® de Première Classe O. Elodie,
par décision du commandant de la BA942 en date du 01 mars 2021

Le commandant du CIIRAA et les cadres des CIIRAA et SRA lui adressent leurs sincères félicitations.

LA CITATION DU MOIS

«Être réserviste, c'est être deux fois citoyen»

WINSTON CHURCHILL





Air RAID
2021
INTERNATIONAL CHALLENGE

BASE AÉRIENNE 125
ISTRES

22^{ème} ÉDITION

DU 05 AU 07
NOVEMBRE

Renseignements
auprès de votre CIIRAA ou du
commandement de votre base.

Inscriptions uniquement sur :
<https://demarches-simplifiees.intradef.gouv.fr/commencer/inscription-air-rai>




Newsletter mensuelle du CIIRAA
 Directeur de la rédaction : COL ALLAIN
 Publication, Création : CELLULE COMMUNICATION DU CIIRAA CA.942