



AIR
ACTUALITÉS

FÉVRIER 2021
N° 736

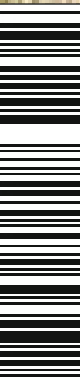
AIR ACTUALITÉS

LE MAGAZINE DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

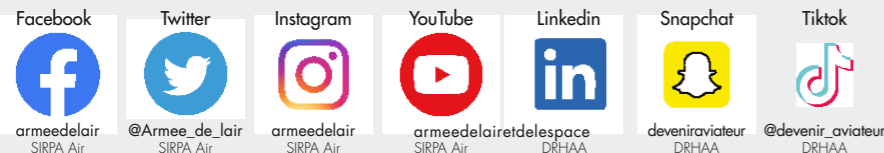
// LE CEMAAE PRÉSENTE
SES VŒUX POUR 2021
// OPÉRATION MINOTAURE:
AGIR LOIN, VITE ET FORT
// 25^e RGA: CERTIFICATION
OPÉRATIONNELLE

NOUVEAU FORMAT POUR
**LES FORCES
SPÉCIALES AIR**

M 03007 - 736H - F. 4,50 € - RD



Réseaux sociaux et informations en continu



**L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE
À L'ÈRE DU NUMÉRIQUE**

**RETROUVEZ L'ACTUALITÉ
DE L'ARMÉE DE L'AIR
ET DE L'ESPACE**

YouTube

**AIR
ACTUALITÉS**
LE MAGAZINE DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

Service d'information et de relations publiques
de l'armée de l'Air (SIRPA Air)
60, boulevard du Général Martial Valin 75 509 Paris Cedex 15
Tél. : 09 88 68 57 57
E-mail : redacteur.chef@armedelair.com

Directeur de la publication:
Col Stéphane Spet, chef de SIRPA Air

Rédacteur en chef:
Lcl Christophe Dubois (57 41)
Rédacteur en chef adjoint:
Cne Alexandra Lesur-Tambuté (57 50)
Secrétaire de rédaction:
Frédérique Moysan-Yakobondé (57 57)

Rédaction:
Ltt Catherine Wanner (57 38), Ltt Jennifer Medeiros (57 45),
Adj Jean-Laurent Nijean (57 49), Ltt Romain Bresson (57 34),
Asp Bérengère Condemine (57 42), Manon Domenet (stagiaire)

Conception graphique:
Sylvain Perona (57 51), Sgc Julie Mari (57 37),
Sgt Rémi Najean (57 48), Sgt Aymeric Avignon (57 32)
Photographies:
Adc Jean-Luc Brunet (57 36), Adj Sébastien Lafargue,
Sgt Julien Fechter, Sgt Morgane Vallé (57 56)
Iconographie:
Adj Christophe Morgado (57 53), Cal Emma Le Rouzic

Édition:
Délégation à l'information et à la
communication de la Défense
60, boulevard du Général Martial Valin 75 509 Paris Cedex 15

Publicité:
ECPAD - Karim Belquedour : 01 49 60 59 47
regie-publicitaire@ecpad.fr

Imprimerie:
Imprimerie DILA,
26, rue Desaix 75727 Paris cedex 15



Abonnement et vente au numéro:

ECPAD : 01 49 60 52 44
routage-abonnement@ecpad.fr
Tirage 30 000 exemplaires mensuels
Dépôt légal : à parution
ISSN 0002 2152
TOUS DROITS
DE REPRODUCTION RÉSERVÉS

Les manuscrits et les photos non insérés ne sont pas
rendus. La reproduction des articles est soumise à
l'autorisation préalable de la rédaction.



ACTUALITÉS

**6 LES ACTIVITÉS MARQUANTES
DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE**

OPÉRATIONS

20 OPÉRATION MINOTAURE
Un raid pour agir loin, vite et fort

PRÉPARATION DES FORCES

26 CERTIFICATION OPÉRATIONNELLE DU 25° RGA
Le génie ne leur est pas étranger

DOSSIER

32 FORCES SPÉCIALES AIR
Nouveau format pour les forces spéciales air

AU CŒUR DES UNITÉS

44 CENTRE D'ÉTUDES STRATÉGIQUES AÉROSPATIALES
Une passion qui se conjugue au passé et au futur

**48 LES SYSTÈMES D'INFORMATION
ET DE COMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES**
Un enjeu opérationnel, technologique et humain

54 PLAN FAS 2025
Accompagner la modernisation de la dissuasion nucléaire

CULTURE

58 ÉLISABETH BOSELLI
Première femme pilote de chasse ?

62 INSIGNE, LIBRAIRIE, LOISIRS, ANNONCES...



Portrait d'Élisabeth Boselli, peinture réalisée par l'adjudant Christian Calligaro du CESA.

ÉLISABETH BOSELLI

PREMIÈRE FEMME PILOTE DE CHASSE ?

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le Gouvernement provisoire de la République française autorise les personnels féminins à suivre la formation de pilote militaire. Élisabeth Boselli intègre cette première promotion et devient, le 12 février 1946, la première femme titulaire d'un brevet de pilote de chasse.

Par l'adjudant-chef Jean-Paul Talimi, rédacteur au CESA

Je m'appelle Élisabeth Boselli* et je vais vous raconter ma vie de pilote. Je suis née à Paris le 11 mars 1914. Dans ma jeunesse, je canalise mon énergie dans la pratique du sport, du piano et de la peinture. En 1935, à l'âge de 21 ans, je suis diplômée de l'École des sciences politiques. À cette époque, j'assiste avec mon frère à une conférence sur l'aviation, événement qui va changer à jamais ma vie de femme. En effet, le germe de l'aéronautique s'est à jamais implanté en moi. En 1938, en échange de quelques travaux dans un hangar, j'effectue mon baptême de l'air qui finit de sceller mon destin : je serai pilote. La même année, j'obtiens mon brevet de pilote et achète en copropriété un avion Léopoldof 45.

En septembre 1939, face à l'imminence des combats qui se profilent, le ministre de l'Air Guy La Chambre et le général Vuillemin, chef d'état-major de l'armée de l'Air, décident de réquisitionner à titre bénévole les pilotes civils féminins pour participer à l'effort de guerre. Je me porte donc volontaire pour accomplir cette mission. Nous voulions libérer les pilotes hommes de leur travail pour qu'ils puissent participer aux combats. En réalité, nous savions que nous ne connaissions pas grand-chose, mais nous avions beaucoup de bonne volonté. Je rejoins la Division d'avions de liaisons de l'administration centrale (DALAC), dans laquelle officient déjà

comme pilotes Maryse Bastié, Paulette Bray Bouquet, Berthe Finat et Claire Roman. Dans cette unité, nous devons convoyer des avions des aéroclubs vers les centres d'instruction militaire. Avec la débâcle, seule Claire Roman poursuit son activité et, en vertu d'un décret signé le 11 juin 1940, devient, comme le note dans ses mémoires l'infirmière pilote secouriste de l'air (IPSA) Germaine L'Herbier-Montagnon, «la première femme pilote de l'armée de l'Air» avec le grade de sous-lieutenant.

L'armistice sonne le glas de cette tentative de féminisation de l'aviation militaire. Toutefois, durant l'occupation, les héroïnes d'avant-guerre ainsi que d'autres femmes pilotes anonymes s'engagent activement dans les réseaux de résistance. Cet engagement au sein du mouvement de la Résistance, ainsi que les exploits des pilotes féminins soviétiques - péjorativement surnommées par les Allemands les «sorcières de la nuit» - convaincent le Gouvernement provisoire de la République, et le général de Gaulle à sa tête, d'autoriser la création



Après son allocution et la signature du livre d'or de l'Hôtel de ville d'Aubervilliers, le général Charles de Gaulle, chef du Gouvernement provisoire français, quitte l'Hôtel de ville, suivi du préfet. Charles Tillon, ministre de l'Air et maire de la municipalité, se trouve à ses côtés.

d'une école de pilotage militaire féminin. Charles Tillon, commandant des Francs-tireurs et Partisans et nommé ministre de l'Air en septembre 1944 par le général de Gaulle, décide donc, sur les conseils de Maryse Bastié, de fonder avec le personnel féminin engagé dans les Forces armées françaises une première promotion de pilote militaire. L'armée de l'Air transmet un message de prospection qui précise

* D'après le témoignage oral d'É. Boselli (n° 229 réalisé en 1981) consultable au SHD



Trois femmes pilotes, dont Andrée Dupeyron, posent devant un avion de liaison, un Nord 1000, sur le terrain d'aviation d'Issy-les-Moulineaux.



Élisabeth Boselli, officier féminin pilote d'avion.

de chercher « parmi personnel FFA, déjà engagé volontaires pour effectuer stage de formation pilotage - Stop (...) Avis du commandement devront faire ressortir en particulier valeur morale, conduite et état de santé - Stop ».

J'ai la chance d'entendre parler de ce message, seulement diffusé par oui-dire dans les aéroclubs. Ma candidature est retenue au mois de novembre 1944. Je rejoins donc, avec douze autres pilotes, le camp de la Martinière situé non loin de Châteauroux. Nous sommes engagées comme pilote féminin de 1^{re} classe, soit l'équivalent de sous-lieutenant. Après cinq ans d'inactivité aérienne, il s'agit alors pour nous de nous familiariser de nouveau au maniement d'un avion. Pour cela, au même titre que les hommes, nous devons nous entraîner sur des Morane Saulnier 315 ou des Tiger Moth. Au pied

aéronautique au caractère bien trempé. Il y a, en effet, Maryse Hilsz, la voyageuse au long cours qui est titulaire de nombreux records aériens, ou encore Maryse Bastié qui, outre ses nombreux records, a traversé l'Atlantique Sud. Les participantes sont réparties en différents groupes. Les deux Maryse, Bastié et Hilsz, sont directement affectées dans des groupes de transport militaire. Paulette Bray-Bouquet, Andrée Dupeyron, Gisèle Gunepin, Yvonne Jourjon et Élisabeth Lion sont mutées au Maroc à l'école d'aviation de Kasbatadla. Les plus jeunes sont transférées à l'école de chasse de Tours. Je me retrouve donc en Touraine avec Anne-Marie Imbrecq, Geneviève Lefèvre-Sellier et Suzanne Melk. Faute de place sur la base aérienne, nous sommes logées dans un hôtel dépourvu de chauffage alors que l'hiver est rigoureux, avec des températures qui avoisinent -10°. Le terrain d'aviation est truffé de mines et de trous de bombes signalés par des panneaux *Achtung minen*. Il y en a partout et il ne faut pas rater le décollage ou l'atterrissage. Avec Suzanne Melk, nous sommes lâchées sur un avion

Les plus jeunes sont transférées à l'École de chasse de Tours

des avions, nous ressemblons plus à des nourrissons emmaillottés qu'à des pilotes de chasse : nos combinaisons de vol, de couleurs et de formes hétéroclites, ne sont pas adaptées à nos morphologies de femmes. Au cours de ce stage, je côtoie de véritables héroïnes de la conquête

de chasse : le Dewoitine 520, ce vénérable grand-père si délicat à piloter, mais qui nous procure d'intenses émotions et autorise toutes les acrobaties. Au début, j'ai peur que ma petite taille ne m'handicape, mais, très vite, je prends la mesure de l'appareil. Je réalise de nombreuses

figures de voltige qui impressionnent notre moniteur le capitaine Perrier.

Cependant, deux évènements viennent interrompre notre progression au sein de l'armée de l'Air. Le 21 janvier 1946, le général de Gaulle démissionne du Gouvernement provisoire et, le 30 janvier, Maryse Hilsz se tue dans un accident d'avion. Ces deux imprévus sonnent le glas des femmes pilotes de chasse. Nous n'avons, d'une part, plus le soutien du général de Gaulle qui, ne l'oublions pas, nous a donné le droit de vote, et, d'autre part, à la suite du décès de Maryse, les nouveaux dirigeants sont effrayés de devoir justifier auprès des Français la mort d'une femme pilote de chasse qui, dans beaucoup d'esprits, occupe la fonction

sacrée d'une mère qui donne la vie. Le 12 février 1946, j'obtiens néanmoins mon brevet de pilote de chasse qui porte le n° 32939. Mais, une semaine plus tard, mon rêve prend fin brutalement. Un télégramme laconique arrive sur la base : « Retour des élèves féminines au commandement des écoles de Versailles. » Nous avons la possibilité de rester dans l'armée pour occuper des postes administratifs, mais nous refuserons cette infamante proposition qui nous apparaît alors plus comme une sanction. Cet arrêt de formation est d'autant plus humiliant que je reçois à mon domicile mon brevet et mon macaron de la main d'un gendarme, comme s'il venait m'annoncer la mort d'un proche.

Cette déception, aussi terrible soit-elle, n'altère pas ma passion pour l'aviation. Je me lance dans la course aux records. En décembre 1947, je m'adjuge le record du monde féminin d'altitude, prélude à sept nouveaux records obtenus entre 1947 et 1955, en particulier sur avion à réaction. En 1952, j'intègre de nouveau l'aviation militaire, mais cette fois comme pilote à l'Escadrille de présentation acrobatique. En 1957, je suis mutée en Algérie à l'escadrille de liaison aérienne 54. Lors de cette affectation, j'effectue de nombreuses missions de liaisons ainsi que des évacuations sanitaires. En novembre, je suis affectée à Boufarik, au groupe de liaison aérienne (GLA) 45. Je deviens alors la factrice du ciel en assurant la distribution du courrier

pour les troupes aux sols dispersées sur tout le territoire algérien.

En 1969, je me retire du service actif après avoir totalisé 254 missions au titre du maintien de l'ordre en 729 heures de vol dont 86 missions de guerre en 274 heures. Sur ma poitrine, j'arbore fièrement la Légion d'honneur, la croix de la Valeur militaire et la médaille de l'Aéronautique. Avant de prendre ma retraite, permettez-moi de citer Victor Hugo : « Par moments, dans l'humanité, une certaine sublimité de la femme apparaît ; aux heures où l'histoire devient terrible, on dirait que l'âme de la femme saisit l'occasion et veut donner l'exemple à l'âme de l'homme. »

Élisabeth Boselli décède le 25 novembre 2005, à l'âge de 91 ans. ■

PROCHAIN NUMÉRO

mars 2021 n°737

Barkhane Les Aviateurs engagés au Sahel

Au sein de l'opération *Barkhane*, l'engagement de l'armée de l'Air et de l'Espace et de ses Aviateurs est essentiel. Quelles contributions apportent-ils à la force *Barkhane*? Comment les moyens de l'armée de l'Air et de l'Espace sont-ils utilisés? Reportage au cœur du dispositif.

AIR ACTUALITÉS

LE MAGAZINE DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

Complétez
votre collection
sous réserve du stock
disponible.



Coupon d'abonnement

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____

Ville : _____

Téléphone : _____

E-mail : _____

Signature : _____

Règlement par chèque à l'ordre de l'agent comptable de l'ECPAD.

À retourner à l'ECPAD - Service abonnements - 2/8 rue du Fort d'Ivry - 94 205 Ivry-sur-Seine CEDEX.

Vente au numéro: contacter l'ECPAD au 01 49 60 52 44 ou à routage-abonnement@ecpad.fr

* Le tarif spécial est réservé aux personnels et organismes de la défense, anciens militaires et aux moins de 25 ans. Il est conditionné à l'envoi d'un justificatif par le bénéficiaire. ** Le supplément avion obligatoire pour les DOM-TOM et l'Étranger est compris dans nos tarifs (NB: 10 euros pour un abonnement de 6 mois, 20 euros pour un abonnement de 1 an, et 40 euros pour un abonnement de 2 ans).

TARIFS (frais de port inclus)

France	
6 mois (5 n°)	20 €
	16,75 € (tarif spécial)*
1 an (10 n°)	34 €
	30,40 € (tarif spécial)*
2 ans (20 n°)	61 €
	51,40 € (tarif spécial)*
DROM-COM**	
6 mois (5 n°)	31,87 €
	27,25 € (tarif spécial)*
1 an (10 n°)	55,60 €
	51,40 € (tarif spécial)*
2 ans (20 n°)	103,90 €
	93 € (tarif spécial)*
Étranger (hors-taxes)**	
6 mois (5 n°)	36,70 €
1 an (10 n°)	64 €
2 ans (20 n°)	114,40 €

Nous sommes là pour vous appuyer au quotidien

Notre mission: vous faciliter la vie avec nos réplines de confiance



Avec nos assurances auto, habitation... des solutions adaptées pour vos besoins de tous les jours



Auto, habitation... des solutions adaptées à votre quotidien



Chaque jour, nous contribuons, ensemble... en travaillant la même manière



Milieu de travail, santé, auto, habitation... des idées pour le bien-être de tous

Pour le faire, Unéo est 0970 808 709

Unéo, filiale de la
Compagnie
Financière
de la Région
Wallonne
S.A. - 1000
Bruxelles

Unéo, filiale de la
Compagnie
Financière
de la Région
Wallonne
S.A. - 1000
Bruxelles



Santé - Prévoyance
Prévoyance - Actions sociales
Solutions de crédit



Une force humaine

UNEO - 1000 BRUXELLES - BELGIUM