

le

piège

Revue des anciens élèves
de l'École de l'air

Dans ce numéro :
Compte rendu de
l'assemblée générale de l'AEA
en encart central



Après 45 ans, toujours présents !



JEUNES FRANÇAIS

VOUS POUVEZ ACCOMPLIR VOTRE

SERVICE MILITAIRE LÉGAL COMME

PILOTE D'AVIONS

EN RECEVANT, AU PRÉALABLE, UNE INSTRUCTION AUX **FRAIS DE L'ÉTAT**
DANS UNE ÉCOLE CIVILE DE PILOTAGE.

LES CANDIDATS SONT ADMIS DEPUIS L'ÂGE DE 17 ANS ½ - DEMANDEZ LES RENSEIGNEMENTS FERMEMENTAIRES

AU MINISTÈRE DE L'AIR, ÉTAT-MAJOR, DIRECTION DU PERSONNEL, PARIS.

édito

Mes chers camarades,

La période estivale s'achève...

Nombre d'entre nous, en particulier nos camarades d'active, viennent de rejoindre une nouvelle affectation, assument de nouvelles responsabilités ou prennent un nouvel engagement. C'est le cas, en particulier, pour le général Denis Mercier qui devient chef d'état-major de l'Armée de l'air. À eux tous, je voudrais, au nom de notre association souhaiter un plein succès dans cette nouvelle étape de leur carrière ou de leur vie.

Mais c'est aussi la rentrée pour notre association avec plusieurs dossiers dont celui du déménagement. Cette année,

Hugues de Sacy



Les derniers mois du bâtiment 73...

comme je vous l'ai déjà annoncé, verra l'AEA quitter le site de Balard. Vous le savez, les travaux de recherche d'un nouveau logement sont engagés avec d'autres associations. Ils seront présentés au cours d'une assemblée générale que nous organiserons au cours de ce dernier trimestre de 2012.

Un changement important vient marquer également cette rentrée avec le départ fin août de Christian Oudart qui, pendant l'année qui vient de s'écouler, a tenu avec dévouement, talent et bonne humeur, le poste de délégué général de notre association. Il vient d'être recruté comme directeur du campus de l'ESTP et donc s'engage lui aussi dans une nouvelle étape de sa vie. En votre nom à tous, je tiens à lui dire de tout cœur un très grand et un très chaleureux merci pour son action et son travail très important et lui souhaiter bon vent ! C'est Carlos Martinez, pilote de chasse de la promo 79, qui prend sa succession. Je me réjouis de le voir arriver et je tiens à lui souhaiter chaleureusement la bienvenue.

Enfin, je vous rappelle notre premier rendez-vous amical fixé à l'École militaire, le 3 octobre prochain à l'occasion du traditionnel "pot de rentrée" qui suivra le conseil d'administration de l'AEA.

En toute amitié!

Pierre Niclot (71 – Blanckaert)



**Association des anciens
élèves de l'École de l'air**

Fondée en 1946,
reconnue d'utilité publique

Adresse postale :
5bis, avenue de la Porte de Sèvres
75509 Paris cedex 15
Adresse géographique : 3 bis av. de la Porte
de Sèvres - bât 73 - 1^e étage - 75015 Paris

Tél. : 01 45 52 34 91 - Fax : 01 45 52 34 92
www.aea.asso.fr - contact@aea.asso.fr
Cotisation : hors abonnement à la revue
Le Piège : 35 euros

Abonnement :

France et UE (un an) : 18 euros
Étranger (un an) : 21 euros

Rédaction :

Directeur de la publication :
Pierre Niclot (71)

Rédacteur en chef :

Comité de rédaction :
Francis Grimal (61)
Hugues de Sacy (61)
Alain Delahodde (65)
Hubert Tryer (67)

Réalisation :

• Maquette & mise en page :
Calligrammes - 92100 Boulogne
• Publicité : EDIF
102, av. Georges Clémenceau
94700 Maison-Alfort
• Impression : Clerc S.A.
18200 Saint-Amand Montrond

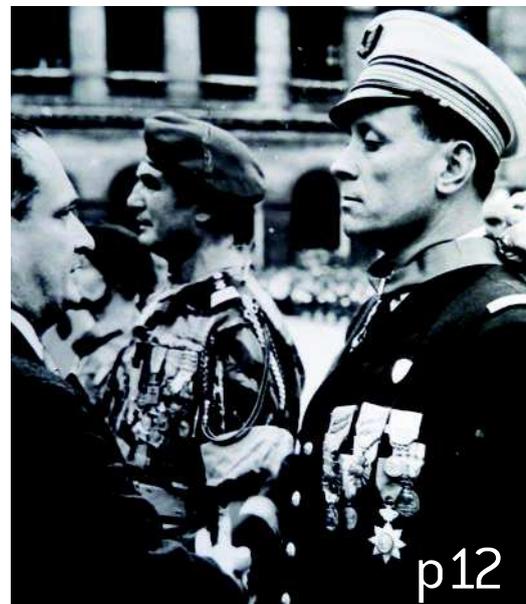
Dépôt légal

Troisième trimestre 2012
N° de commission
paritaire : 0312G88848
ISSN : 0152-0016



Couverture :
photo Hugues de Sacy

▶ sommaire



p12

Éditorial

Actualités

- 4 > Agenda de l'AEA
- 4 > Brèves
- 6 > Courrier des lecteurs

Histoire

- 9 > *B26 Invader* en Algérie
Pierre Planès [54]
- 12 > Raid sur Louxor
Georges Perceval† [Saint-Cyr 39]
- 14 > *Noratlas* sur le Sinaï
Léon Martin [45]

Récits

- 16 > 1970 : Victoire française à
Air Defence Competition
Christian Guéguen [53]
- 18 > Scramble
Francis Girard [61]

- 19 > Ma campagne nucléaire
Gérard Le Bretton [63]

- 22 > Flores, vous connaissez ?
Hugues de Sacy [61]

- 24 > La présence française à Flores :
un partenariat gagnant-gagnant
Joseph Caraës [61]

- 26 > Glossaire

- 27 > *In vino veritas*
Philippe Ducros [56]

- 28 > Pilote ou Chef d'orchestre ?
Les deux, Mon général!
Ariel Pavillet [72]

- 31 > *Maple Flag 2012*
Rémi Bahuon [89]

Idées

- 34 > À propos du français
Léon Martin [45]

- 35 > L'évolution du Parti communiste
chinois depuis 1978 et la situation
à la veille du XVIII^e congrès (1/3)
Michel Jan [59]



39 > L'excellent rapport Bouchard
Pierre Warmé (58)

42 > L'avenir de l'Arctique
Charles Mainguay (49)

44 > Piqûre de rappel n°26bis
Lucien Robineau (51)

45 > L'uniforme et l'écharpe tricolore
Thierry Vautrin (EMA 97)

46 > Et la littérature, B...!
Jean-Paul Salini (48)

Vie des promotions

50 > Le paradoxe de la 66
Bernard Delcamp (66)

50 > Mots croisés
Paul Platel (49)

Vie de l'AEA

51 > Double compétence
Bernard Delcamp (66)

Vie de l'École de l'air

52 > Baptême de la promotion
2011 - Colonel Dupérier
Nina Garçon (11)

53 > Solo time
Sarah Lévy, Erwan Prigent, Alexis
Néplaz et Benoît Poncet (09)

54 > Tir de deux mini-fusées à
Eyguières
Marie Collet (10)

Notes de lecture

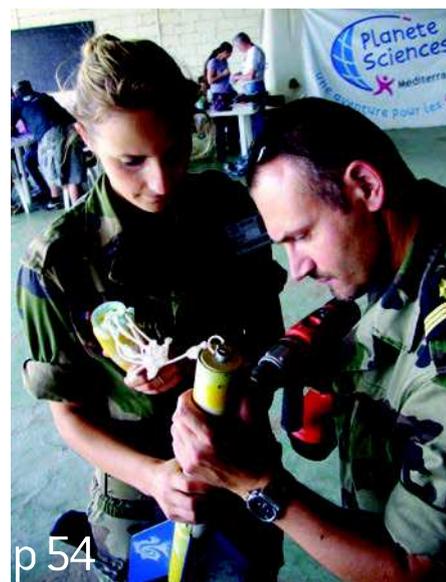
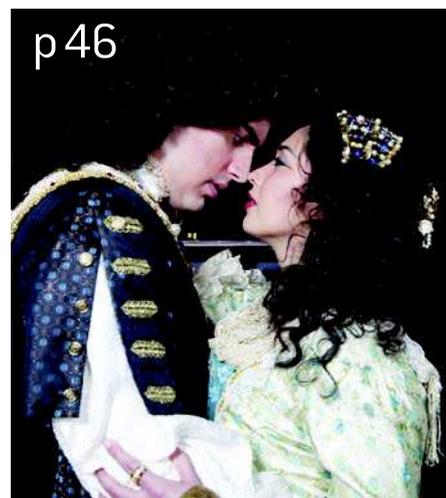
55 > Les livres

Entre nous

56 > Affectations

60 > Carnet

Ce numéro comprend un encart central de huit pages numérotées de I à VIII, consacré au compte-rendu de l'assemblée générale de l'AEA du 14 juin 2102.



agenda

Mercredi 3 octobre

17h 15: Conseil d'administration à l'École militaire (CESA)

@19h 00: Pot de rentrée à la Rotonde de l'École militaire

Venez nombreux pour cette occasion de convivialité et de détente. Chaque année, le pot de rentrée réunit des anciens de toutes générations et quelques veuves de nos camarades disparus qui trouvent toujours dans ces rencontres affection et réconfort. La présence des anciens piégards encore en activité y est toujours d'autant plus appréciée que cela leur est probablement moins facile de se libérer que nos fidèles grands anciens.

Samedi 20 octobre

10h 30, messe des Ailes Brisées à Saint-Louis des Invalides

Cérémonie annuelle en hommage aux membres du personnel navigant de l'Aéronautique civile et militaire et aux parachutistes tombés en service aérien.

Jeudi 25 octobre à Salon

@Cérémonie des poignards

Les poussins de la promotion 2012 de l'École de l'air recevront leur poignard à l'occasion d'une cérémonie coprésidée par le général commandant les écoles d'officiers de l'Armée de l'air et le président de l'AEA. Les anciens de la promotion 1992 – Majoureau sont invités à entourer leurs jeunes camarades pour cette cérémonie qui marque solennellement l'entrée des poussins dans la grande famille des officiers de l'Armée de l'air. Des piégards des promotions 1972 – Madon et 1952 – Dartois seront également présents.

Mardi 13 novembre 2012

La prochaine édition du "Carrefour Emploi Défense Mobilité" se tiendra dans l'enceinte de l'École Militaire. Ce forum est une passerelle entre la Défense et l'emploi civil.

Informations sur www.carrefouremploi.org

Dernier trimestre 2012

Une assemblée générale extraordinaire sera convoquée pour préparer les décisions concernant le changement de locaux de notre association.

13 décembre 2012

17h 15: Conseil d'administration à l'École militaire (CESA)



brèves

Un Transall au musée

Le 22 août à 15 h 30, le *Transall R 18*, en provenance d'Orléans, effectuait le dernier atterrissage de sa longue carrière sur la piste 03 du Bourget pour rejoindre les collections du musée de l'Air et de l'Espace. Une brève cérémonie militaire, placée sous la présidence du général Law de Lauriston, commandant en second le soutien des forces aériennes, a marqué l'événement.

L'avion, piloté par le général Gasnot, commandant la brigade aérienne d'appui et de projection, et baptisé "Ville de Kolwezi" en raison de sa participation à l'opération Bonite en 1978, rejoignait le parking salué par une foule nombreuse, où l'on reconnaissait plusieurs anciens du *Transall*, et par les pompiers de l'aéroport qui lui firent une haie d'honneur avec leurs canons à eau.

Dans un discours marqué de sa fougue habituelle, le général Gasnot a rappelé tout ce que représentait ce *R 18*, et plus généralement le *Transall*, pour au moins deux générations de transporteurs comme pour l'Armée de l'air.



Sirpa Air

Il a dit comment cet appareil s'était inscrit dans l'Histoire par sa participation aux conflits contemporains et aux grandes actions humanitaires. Catherine Maunoury, directrice du musée, qui avait fait ce dernier vol dans le poste de pilotage, lui a répondu, disant qu'il continuera par sa présence au musée à témoigner de ces heures glorieuses du transport aérien militaire.





L'intervention du général Gilles Modéré



De gauche à droite : l'animateur Vincent Perrot, Jean-Loup Chrétien, Patrick Baudry, Jean-Pierre Haigneré et Michel Tognini.

Remise du prix "Armées Jeunesse 2012"

Le jeudi 24 mai 2012, à l'École militaire, le prix armées-jeunesse a récompensé les Écoles d'officiers de l'Armée de l'air (EOAA) de la base aérienne 701 "Général Pineau" de Salon-de-Provence. Le général Gilles Modéré, commandant les EOAA, a reçu le prix des mains de Cédric Lewandowski, directeur du cabinet civil et militaire du ministre de la Défense, Jean-Yves Le Drian. La cérémonie s'est déroulée sous la présidence du général d'armée aérienne Patrick de Rousiers, inspecteur général des armées - air et président de la Commission armées-jeunesse. Cette récompense est destinée aux formations militaires qui ont initié et mené, hors de leurs missions habituelles, une action visant à développer les liens entre les jeunes et l'armée. Les Écoles d'officiers de l'Armée de l'air se voient ainsi primées pour une série d'actions d'aide et de soutien centrées sur "l'engagement" et le parrainage actif des élèves de l'école auprès de nombreux jeunes. Ces actions mises en place depuis l'année 2009, et qui ont permis à plus de 400 jeunes collégiens et lycéens d'être parrainés par les élèves officiers des écoles de mai 2011 à juillet 2012, se déclinent en plusieurs dispositifs, tels que :

- le parrainage de collégiens, lycéens et étudiants ;
- le partenariat avec l'hôpital des armées Laveran ;
- le tutorat d'étudiants ;
- le dispositif des cadets de l'air ;
- le parrainage de l'association *Les Ailes du Petit Prince* ;
- le partenariat avec des fondations ;
- le "Raid international Courrier Sud".

La remise de ce prix est le fruit d'un « travail d'équipe qui vise à former les élèves officiers, à se rendre utile pour la société et à participer au rayonnement de la Défense », a précisé le général Modéré. Pour ne citer que quelques exemples, les EOAA parrainent activement des jeunes lycéens pendant trois ans, proposent des missions d'instruction sur avion, des stages de leadership sur le terrain, ou encore, en partenariat avec l'association *Les Ailes du Petit Prince*, accompagnent des enfants handicapés le temps d'un vol.

L'enjeu de ces parrainages consiste à mettre en

place un véritable "engagement de terrain" au service de la jeunesse. Les élèves officiers apprennent ainsi à "transmettre" en s'engageant pour cette jeunesse. Apprendre et transmettre, éprouver de la fierté à transmettre tout en apprenant, se sentir utile tout en transmettant : un défi pédagogique relevé par les Écoles d'officiers de l'Armée de l'air et par les cadres de la Base aérienne 701 de Salon-de-Provence.

Il y a 30 ans...

...Jean-Loup Chrétien (59-Estienne), premier Français à partir dans l'espace, embarquait le 25 juin 1982 à bord du vaisseau Soyouz T-6 et de la station Saliout.

Cet anniversaire a été célébré le 26 juin au musée de l'Air et de l'Espace, en présence de Patrick Baudry (67-Péronne), sa "double" en 1982 et des autres spationautes français : Jean-François Clervoy, Michel Tognini (70-Delfino), Claudie et Jean-Pierre Haigneré (69-Tariel). Les cosmonautes Alexis Ivantchenkov avec qui il vola en 1982, et Vladimir Titov en 1988, ainsi qu'Alexis Krasnov, directeur des vols habités à l'agence spatiale Roscosmos, et Alexandre Orlov, ambassadeur de Russie en France, étaient présents. Catherine Maunoury, directrice du musée, a rendu hommage à Jean-Loup Chrétien et rappelé l'importance du travail d'équipe. Au cœur du hall de l'espace, les intervenants et leurs hôtes se sont succédé. Au gré des images d'archives, ils

ont livré aux 200 invités de nombreuses anecdotes liées aux grandes heures de la coopération franco-soviétique, de la sélection des candidats à l'apesanteur et de l'entraînement suivi à la Cité des Étoiles. Jean-Loup Chrétien a raconté avec émotion et humour ses sensations lors des mises en orbite.

Un nouveau délégué général

Depuis le 1^{er} août, l'AEA a un nouveau délégué général. Christian Oudart (75 - Duthoit) quitte ses fonctions pour devenir directeur du campus de l'École spéciale des travaux publics à Cachan. Il était délégué général depuis le 1^{er} juillet 2011 et, malgré la brièveté de son passage, il l'a marqué par son engagement, sa bonne humeur et sa disponibilité à tous et à chacun. Nous lui souhaitons un plein succès et beaucoup de satisfactions professionnelles dans ses nouvelles activités.

Carlos Martinez (79 - Carof de Kervezec) était pilote de chasse. Il a servi au 3/3 Ardennes sur *Jaguar*, au 2/3 Champagne sur *Mirage IIIE* et a commandé l'EC 4/11 Jura à Mérignac et l'EC 3/5 Comtat Venaissin à Orange. Il a suivi l'école de guerre allemande à la *Führungsakademie* de Hambourg. Attaché de défense près l'ambassade de France en Autriche, à Vienne, de 2000 à 2003, il est officier de liaison au commandement des opérations extérieures de la *Bundeswehr*, équivalent du CPCO, à Potsdam, de 2005 à 2008. Il est marié et père de six enfants.

Il devra notamment gérer le dossier important du logement de l'échelon central de l'AEA, évoqué lors de l'assemblée générale 2012 (voir cahier central) et poursuivre la mise en œuvre des orientations définies par les états généraux de 2011, en particulier dans le domaine de l'adhésion des jeunes générations.

Bienvenue, Carlos, dans ce poste important pour la bonne marche de notre association !

AEA



Carlos Martinez [qui ne sait pas ce qui l'attend]... et Christian Oudart [qui le sait !]

brèves (suite)

Envoi tardif du numéro 209

Nos lecteurs ont reçu le n° 209 avec beaucoup de retard ; c'est le résultat du choix fait par l'AEA de réaliser des économies de frais de port en regroupant son envoi avec celui de l'annuaire. Nous vous demandons d'excuser ce délai inhabituel qui vous a peut-être privés d'une bonne lecture pour affronter les longues journées de pluie (au Nord) ou de canicule (au Sud) pendant le mois de juillet.



Vous avez du temps libre ? Participez à une mission d'intérêt public

Le Livre de l'Aveugle recherche des personnes de bonne volonté intéressées par la transcription en braille des manuels scolaires destinés aux élèves non-voyants de tous âges. Créée en 1917 pour venir en aide aux aveugles de guerre, l'Association a progressivement reconverti son activité au profit des jeunes aveugles, après la fin du premier conflit mondial.

Association loi de 1901, reconnue d'utilité publique et couronnée par l'Académie française, *Le Livre de l'Aveugle* transcrit aujourd'hui en braille tous les nouveaux manuels mis en service, chaque année, par l'Éducation nationale, du cours préparatoire jusqu'à la terminale, voire au-delà. Toutes les matières scolaires sont concernées.

Avec ses 70 bénévoles, dont environ 55 transcrip-teurs, pour la plupart à la retraite, il édite les deux-tiers des manuels scolaires en braille produits en France. Chaque année l'association doit renouveler environ 10 % de ces transcrip-teurs, afin de compenser l'évaporation due à l'âge ou à la maladie.

La formation au braille est assurée au sein de l'association: elle demande quelques mois, en fonction de la disponibilité de chaque béné-vole. Elle s'effectue par correspondance. Les transcrip-teurs travaillent à domicile, sur leur ordinateur équipé des logiciels spécifiques fournis par *Le Livre de l'Aveugle*. Les travaux sont en général transmis par Internet



J'ai succédé en 2002 au général d'armée aérienne François Maurin, ancien chef d'état-major des armées, comme président du *Livre de l'Aveugle*, fonction que j'ai occupée jusqu'en 2008. Je suis toujours administrateur de l'association, chargé de mener à bien un projet d'audio-description de l'iconographie des manuels scolaires. L'association est aujourd'hui

présidée par Michel Tessier, professeur honoraire de l'Éducation nationale et ancien directeur des enseignements de l'Institut national des jeunes aveugles (INJA).

Après avoir fait passer dans *Le Piège*, il y a quelques années, un premier appel à bénévoles, j'ai eu le plaisir d'accueillir comme transcrip-teurs au sein de l'asso-ciation plusieurs officiers, an-

ciens de l'École de l'air. L'un d'entre eux, colonel à la retraite, est aujourd'hui l'un de nos formateurs au braille parmi les plus compétents. Participer à l'activité très motivante du *Livre de l'Aveugle* est une façon de continuer à servir.

Je remercie les bonnes volontés éventuelles de se manifester. Les camarades intéressés peuvent, soit me contacter : christiangueguen@wanadoo.fr ou 06 80 65 05 15, soit contacter directement *Le Livre de l'Aveugle*: 124 boulevard Camélinat 92240 Malakoff, lldla@sfr.fr ou 01 47 35 91 17.

Christian Guéguen (53 – Brunswick)

courrier

Annuaire 2012

Le spirituel article d'Alain Delahodde m'a rappelé le plaisir que je prenais à lire ceux d'Yves Grousset. Ayant oublié sa spécialité, j'ai ouvert le magnifique annuaire reçu la veille ; impossible de la retrouver ! (c'était déjà le cas dans le précédent...) Pourquoi la mort devrait-elle nous rendre uniformes ? On peut d'ailleurs se poser la question de l'opportunité de faire débiter chaque promotion par la liste de ses morts ? Les morts pour la France, certainement, les morts en S.A.C., peut-être, mais les autres ? La liste des premières promotions ressemble par trop au nécrologe de ma jeunesse !

Michel Rousse (58-Blériot)

N.D.L.R. : il est certain qu'à l'avenir l'annuaire devra évoluer pour tenir compte du volume toujours croissant du nombre de nos anciens et des différentes observations de nos camarades. Nous avons un peu de temps devant nous pour lancer une réflexion, en CA, puis en AG, sur ce sujet.

Retour sur la comtesse Hanska...

Grand amateur du *Piège* en général, je présente mes compliments particuliers à l'auteur du fort intéressant article *Balzac et les femmes*, paru dans le dernier numéro de notre revue.

Cependant, sauf confusion mentale de ma part (qui serait certes de mon âge), je crois reconnaître dans le portrait à l'appui, non pas les

traits de la comtesse Hanska (que je n'ai pas eu le plaisir de connaître de vue), mais ceux, non moins romantiques, de... George Sand, alias Aurore Dupin, baronne Dudevant. Celle-là en revanche, je l'ai connue dès mes vertes années de potache...

Et je fais ici appel, pour m'appuyer ou me contredire, à mon ami et camarade de promotion Lucien Robineau, aviateur bien connu également pour son savoir littéraire et historique. Merci d'avance Lucien. Je tire aussi argument du fait d'avoir retrouvé le portrait en question sur au moins un des nombreux articles biographiques concernant... George Sand : http://en.wikipedia.org/wiki/George_Sand (Portrait à 34 ans, en 1838).



Qu'il nous soit permis en tout cas d'ajouter mentalement une femme de plus - et non des moindres - à la cour de ce sacré Honoré!

Oscar Roos (51-Jeandet)

N.D.L.R. : Oscar Roos n'a pas été pas le seul de nos camarades à avoir un œil averti puisque Jacques Popineau (52-Dartois) et d'autres camarades nous avaient également fait part de leurs doutes. En effet, dans l'article de Daniel Bastien Balzac et les femmes paru dans le numéro 209, une malencontreuse erreur d'identification a transformé les traits de Madame Hanska en ceux de George Sand. L'erreur vient du comité de rédaction qui, en recherchant une image de meilleure définition s'est fait piéger par le moteur de recherche Google. Il présente ses excuses. Et pour ceux qui se sentiraient frustrés de ne pas connaître cette Madame Hanska, voici l'un des deux portraits transmis par notre camarade Lucien Robineau.



...et retour sur la chimie de la fusée des IIIE

N.D.L.R. : cet article a été l'occasion d'une belle partie de ping-pong épistolaire (que nous ne pouvons reproduire) entre Patrick Jelensperger (65) et Christian Guéguen (53) pour dater la photo des quatre IIIIE (elle date de 1973), et entre Bruno Lambret (63) et Georges Fratacci (65) pour rappeler que l'exothermie n'implique pas l'auto-inflammabilité et que cette dernière n'était possible que grâce à un additif très savant. Le sujet est désormais clos.

Patrouille de France

Une petite erreur dans le n°209 du *Piège*, page 60. La première Patrouille de France était équipée de F84G et non de F84F qui, lui, avait les ailes en flèche-avec le même fuselage. Cette patrouille n'était en fait qu'une simple "émulation" de la 3^e escadre commandée par Delachenal alors commandant. J'étais moi-

même pilote à cette escadre (mais trop nul en "patrouille serrée" pour en faire partie!). Le F84G était normalement équipé en permanence de "tip tanks" ce qui lui donnait une grande autonomie nous permettant de les convoier directement de Casablanca (où ils étaient livrés par les USA) à Reims. La *Caravelle* que j'ai été amené à piloter par la suite à Air France se trouvait elle-même en limite d'autonomie sur l'étape équivalente Paris-Casablanca.

Pierre Lafargue (46-Saint-Exupéry)

N.D.L.R. : Bien reçu. Nous transmettons à la rédaction lyonnaise...

Souvenir d'un pilote français

N.D.L.R. : Le Piège 209, page 63 : Michel Ghesquière (51-Jeandet) rappelle que la promo 52 (Dartois) a été formée au Canada et non aux USA.

À propos du MRTT

Comme lors de chaque publication, j'ai beaucoup de plaisir à lire notre revue. Le numéro 209 m'a donné envie de réagir.

En premier lieu, je salue avec beaucoup de respect le général Arbelet. À ma connaissance, c'est sa première contribution depuis son départ de l'Armée de l'air. Je l'en remercie : il a tellement d'histoires à nous raconter et il a vécu tellement d'expériences. Merci Mon général pour ces quelques lignes qui rappellent que les hommes, les missions et les difficultés sont les mêmes quelle que soit l'époque.

Ensuite, merci à René de Crevoisier de remettre lui aussi les pendules à l'heure. Le travail des Commandos Parachutistes de l'Air a été largement à la hauteur de celui des commandos marine Hubert et consort et des commandos terre Naja, Griffon ou autre dans le sud Oranais. Sachez que la dénomination de CPA a été réhabilitée en 1995, effaçant ainsi l'opprobre des pleutres qui craignaient de réveiller des fantômes du passé. Alors soyons fiers des CPA comme nous respectons le général Bigeard chacun dans son armée.

Enfin l'article de Maurice Lardet "En route vers le MRTT" mérite quelques commentaires. En 1992-1993 on a décidé d'acheter trois KC 135 de l'USAFE en stockage longue durée. Je ne reviendrai pas sur le mécanisme intellectuel de cette décision. Cependant à l'époque nous venions d'acquérir les premiers A 310 et il m'avait paru lumineux de lancer un remplacement "en douceur" des C 135 (qui avaient déjà 30 ans) par la famille Airbus. Le BPG de l'époque a repoussé cette idée, en partie parce que l'on ne pouvait pas avoir un ravitailleur biréacteur! Un autre écueil aurait été la désignation du commandement de rattachement de ces avions, FAS

ou COTAM, chacun en revendiquant la propriété! Je vous laisse juge de l'importance de cette objection bien réelle à l'époque!

Donc OK pour le MRTT, mille fois OK. J'espère que le CEMA saura tirer les conséquences des enseignements d'Harmattan. Quel temps perdu!
Jean-Claude Lartigau (57-Ducray)

Ponts aériens

Quoiqu'ancien marin, je me suis toujours intéressé à l'histoire de l'Armée de l'air. J'ai eu l'occasion de lire récemment avec admiration le dernier numéro du *Piège* dont le contenu m'a passionné (c'était l'exemplaire de la veuve de votre camarade le colonel Félix de Bouillane, 38-Mailloux). Un courrier de lecteur, cependant m'a vivement étonné et, je dois vous le dire, venant d'un aviateur français, un peu choqué.

Il s'agit soi-disant de l'histoire des ponts aériens, présentés comme une invention allemande (Demiansk 1941) ou américaine (The Hump, 1942). Or le premier véritable pont aérien a été mis en œuvre par l'Armée de l'air française¹, dès 1925, au cours de la guerre des Druzes. À la suite de la gigantesque embuscade au cours de laquelle la colonne Michaud (3 000 hommes) a été massacrée, seules quelques troupes sont parvenues à se réfugier dans l'ancien fort turc de Souéida où elles sont encerclées et menacées de manquer rapidement de vivres et de munitions. Commencé le 19 juillet 1925, le siège durera jusqu'au 26 septembre. Pour ravitailler la place, les *Breguet XIV* du 39^e régiment d'aviation largueront alors aux assiégés plus de 12 tonnes de vivres et 54 sacs de courrier au cours de 208 missions. L'approche à basse altitude au-dessus des crêtes et sous le feu des assiégeants est particulièrement dangereuse. Deux appareils seront descendus sous les yeux des assiégés.

À signaler qu'à l'époque les techniques de largages sont primitives : les colis sont balancés sans parachutes et tombent où ils peuvent dans l'enceinte du fort. Ainsi les assiégés doivent-ils se mettre à l'abri sous ce bombardement salvateur... Un certain nombre de caisses crèvent les toits des bâtiments, ce que l'on observe parfaitement sur la photo aérienne que publie – me semble-t-il – l'illustration à l'époque.

Cela ne méritait-il pas d'être relevé?

Henri de Wailly

1- En 1925, il s'agissait de l'Aéronautique militaire

N.D.L.R. : Ce courrier des lecteurs qui a fait réagir notre camarade marin, que nous remercions de l'intérêt qu'il porte au Piège et de ce rappel historique intéressant, n'avait pas pour ambition de faire l'histoire des ponts aériens, mais simplement de rappeler l'existence d'un pont antérieur, celui de Demiansk, objet d'une chronique récente du CESA.



courrier

(suite)

À propos de l'article de Gérard Le Bretton sur l'AGL

Il déclare : « J'ai dit souvent en plaisantant que nous aurions pu faire l'économie de sa charge militaire puisque $E = mc^2$ ».

Ce n'est pas la fameuse formule d'Einstein qu'il faut employer... Cette formule se rapporte à l'énergie nucléaire produite par une particule transformée en énergie.

Dans le cas présent, c'est la formule de mécanique générale $E = \frac{1}{2}mv^2$ qu'il fallait employer, où E est l'énergie d'un corps animé d'une vitesse v et ayant une masse m.

En fait lorsqu'un corps passe d'une vitesse $v = 330 \times 1.2$ (Mach 1.2) à l'arrêt, on récupère une énergie sans doute plus faible que celle de la formule puisqu'il doit y avoir tassement du missile à l'impact.

La formule donne $E = (1000 \times 396^2) / 2$
($m = 1000 \text{ kg}$ $v = 396 \text{ m/s}$ [Mach 1.2])

Vous ferez le calcul et l'on pourra comparer avec l'énergie fournie par la charge militaire lors de l'impact.

Jean-Paul Perrier (62 - Martin)

Parcours d'un légionnaire

Pour continuer sur l'air du Boudin, chanté par Daniel Bastien (71-Blanckaert) dans le Piège n° 209, une histoire de légionnaire me revient en mémoire. Elle n'est pas sans rapport avec notre corporation d'aviateurs militaires, plus particulièrement la sous-spécialité Chasse. Les anciens du groupe (devenu escadron) La Fayette sont rassemblés en une association très active. Des délégations la représentent aux cérémonies de l'escadron et aux manifestations liées aux traditions de celui-ci. Elle se réunit tous les ans en assemblée générale, soit à Luxeuil, berceau de l'escadrille La Fayette en 1916 puis base de stationnement de l'escadron actuel jusqu'en 2011, soit en alternance ailleurs, avec un point d'intérêt particulier.

Il y a une dizaine d'années, c'était à Aubagne, siège du commandement de la Légion étrangère. Le point fort fut un après-midi consacré à la visite du prodigieux musée. On y trouve d'ailleurs une section dédiée à l'escadrille La Fayette de la Première Guerre mondiale. Il y a là de précieux souvenirs et des documents émouvants¹.



Le matin, nous avons eu un riche briefing sur la Légion : origines, histoire, faits d'armes, recrutement, formation, unités. Puis, en l'absence du général, le colonel commandant en second nous reçut à déjeuner avec les officiers de l'état-major, dans la grande salle à manger d'apparat du P.C. Il nous dit regretter que nous ne soyons pas venus plus tôt. Un légionnaire allemand venait de mourir peu auparavant à Puyloubier (la maison de retraite des légionnaires), personnage qu'il aurait bien voulu nous faire connaître. Car cet homme avait été pilote de chasse dans la Luftwaffe de la Deuxième Guerre mondiale. Et, semblait-il, il avait remporté des victoires aériennes. Son nom était Freytag. Le colonel n'en dit pas plus, la création est de règle à la Légion.

Rentré chez moi, dans un livre de ma bibliothèque "Air" je consulte le palmarès des chasseurs allemands de 1939-1945, qui s'ouvre sur les 352 victoires de Hartmann². Et je trouve : « Major Siegfried Freytag, Gruppen Kommandeur 3/J.G.7, Ritterkreuzträger, 102 Abschussen » C'est-à-dire : Commandant le 3^e groupe de la 7^e escadre de chasse, Croix de Chevalier de la Croix de Fer, 102 victoires. » Rien que ça...

La destinée hors norme de cet homme m'avait intrigué. À l'origine de ce changement d'existence radical et définitif il y avait eu quelque chose de grave pour lui : famille disparue dans l'écrasement de l'Allemagne sous les bombes ? Origines à l'Est et refus de revenir au pays ? Ou bien simplement pris dans l'énorme masse anonyme des prisonniers de guerre en 1945. Le temps passant, la Légion avait alors été un refuge. Ce calendrier n'exclut pas que, simple légionnaire, il soit ensuite allé en Indochine quand les Français y guerroyaient³.

Je n'ai pas cherché à en savoir davantage. C'était peut-être possible, par les liens qui unissent notre association des pilotes de chasse à celle des vétérans allemands *Die alte Adlers*. Nombre de ceux-ci, compagnons d'armes de Freytag, sont devenus les cadres de la nouvelle Armée de l'air de la République d'Allemagne de l'Ouest, mais la trace avait peut-être été perdue là aussi... Pour respecter la volonté d'oubli manifestée par ce vieux soldat, j'ai refermé le livre...

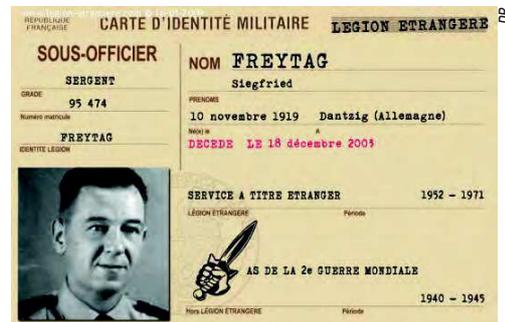
Pierre Faure (45-Marin la Meslée)

1-Tels des motifs de punitions ! Les volontaires américains, futurs pilotes, sont en effet d'abord passés par la Légion étrangère, les USA ne devant entrer dans la guerre qu'en 1917

2- De redoutables "chercheurs" ont ergoté sur les conditions d'homologation et de décompte des victoires aériennes allemandes. Comme ils l'ont fait pour celles de la chasse française de 1939-1940. Ce n'est ni le sujet ni l'endroit pour faire écho à cette polémique subalterne.

3- Un des couplets du Boudin commence par "Au Tonkin la Légion étrangère"... Je sais : il ne s'agit pas de la même campagne ! Mais au Tonkin, celui que nous avons connu, nos missions d'appui-feu étaient souvent pour des unités de Légion engagées dans le combat au sol. Je m'en souviens, parce qu'une fois cela s'est mal passé... mais c'est une autre histoire.

N.D.L.R. : Il s'agit de Siegfried Freytag, né à Dantzig en 1919, engagé en 1938 dans la Luftwaffe. Il participe aux opérations de Pologne, Norvège, des Balkans, de Russie, Malte, Sicile, Provence, Pays-Bas, Ardenes, Tchécoslovaquie. Prisonnier, interprète pour les Américains, mineur, technicien, chauffeur de taxi, il s'engage dans la Légion en 1952, sert en Indochine, en Algérie. Il quitte le service actif en 1970, se retire à Puyloubier et y décède en 2003





Un B26 du Gascogne sur les Aurès (fonds Max Simon - SHD Air)

B26 Invader en Algérie

Pierre Planès (54 – Hélicot)

Dans les numéros du *Piège* de 2011, nous avons rappelé l'action des avions de chasse, de la Défense aérienne, des mécaniciens chef de convois, des hélicoptères, des *Flamant*, des *N 2501* en mission "Luciole", lors des opérations en Algérie. L'auteur rappelle ici quel fut le rôle des bombardiers B 26.

En 1954, les B26 d'Indochine restitués aux États-Unis, l'Armée de l'air n'a plus d'aviation de bombardement.

Dans les mois qui suivent, la situation en Algérie va se détériorer et la conduire à remettre sur pied, dès 1956, les deux groupes dissous en 1954.

- Le groupe de bombardement (GB) 1/91 Gascogne, créé le 1^{er} septembre 1956 à Oran, s'installe à Bône le 10 janvier 1957.

- Le GB 2/91 Guyenne est créé le 1^{er} décembre 1956 et basé à Oran.

À chacun de ces groupes vont se joindre quatre équipages et leurs RB26 provenant de l'ERP¹ 1/32 Armagnac dissous à Cognac en mai 1957. Ainsi, des pilotes de la 33^e escadre de reconnaissance font partie des deux GB pour accomplir des missions au profit de la 5^e Région aérienne.

Début 1957, les B26, placés sous les ordres du groupement de bombardement 481 créé le 1^{er} février à Alger, sont opérationnels. Leur mission comprend deux volets :

- participer aux opérations
- former des équipages pour les unités de *Vautour*, avec une double subordination :
 - commandement de l'aviation de bombardement
 - 5^e région aérienne pour les opérations.

Des anciens de la guerre d'Indochine et des vétérans de la Deuxième Guerre mondiale encadrent de jeunes pilotes, macaronnés pour la

plupart à l'école de chasse (*T33*, *Vampire*, *Ouagan*), transformés sur bi-moteur à Avord (pas de double commande sur B26) puis sur *Invader* à Cognac. Navigateurs et bombardiers sont instruits et brevetés à Avord.

Un troisième homme, le mécanicien, fait partie de l'équipage. Il sert la tourelle et ses deux mitrailleuses. En *straffing*, le pilote dégage de manière à permettre à la tourelle de tirer sur l'objectif à correction nulle, dans l'angle formé par la dérive et le plan horizontal.

La zone d'action

La zone d'action des B26 s'étend sur tout le territoire algérien et ses confins sahariens. Au total, environ 2 200 000 km² : des plaines côtières, des massifs montagneux élevés comme l'Ouarsenis (1 958 m), la Kabylie (2 301 m), les Aurès (2 321 m), séparés par de hautes plaines parsemées de Chotts² avant l'immensité saharienne.

Un climat sud méditerranéen au Nord, marqué par une sécheresse estivale prolongée et de violents orages, des hivers de plus en plus rigoureux et pluvieux vers l'est, des tempêtes de sable et des contrastes thermiques très marqués. De hautes températures, éprouvantes pour le personnel, pénalisant les performances des avions.

Tels sont les grands traits du théâtre d'opération des B26 que se partagent les deux groupes, l'un renforçant l'autre au besoin, le plus souvent à l'Est. →



B26 Invader en Algérie



L'emploi des B26 en Algérie

Bombardier de moyenne altitude et avion d'assaut, l'*Invader* désigné *A26* avant le retrait du *Marauder*, capable d'actions isolées ou en nombre, loin de ses bases, en appui rapproché ou en actions indépendantes, est d'une grande souplesse d'emploi. Trois groupements aériens tactiques (GATAC), n° 1 à Constantine, n° 2 à Oran, n° 3 à Alger, fixent les missions qui sont contrôlées par des Postes de commandement Air.

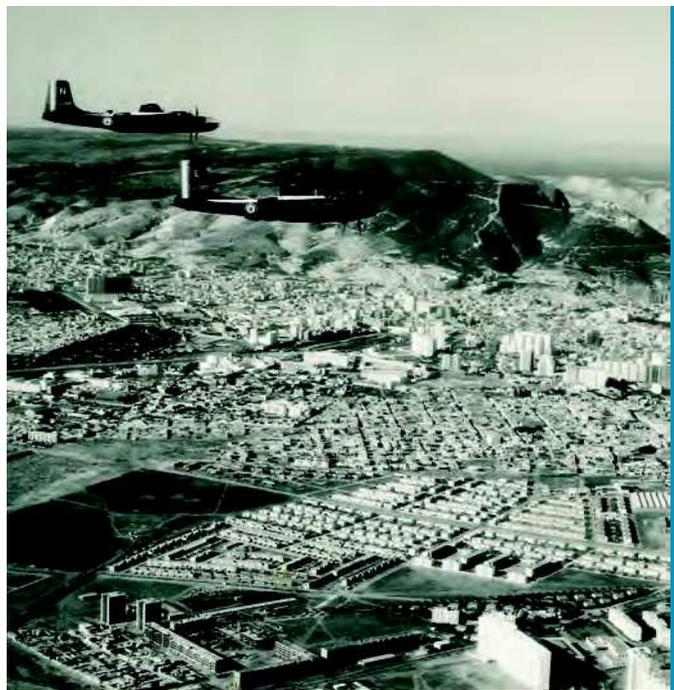
Pour larguer ses bombes en vol horizontal, le *B26C* (nez vitré) est équipé de l'excellent viseur optique à synchronisation Norden, mis en œuvre par le navigateur-bombardier. De cet homme dépend la réussite d'une mission difficile qui exige une minutieuse préparation, avec cartes détaillées et photos. Les deux groupes possèdent la couverture photo stéréo de l'Algérie. Les objectifs à traiter par un tapis de bombes sont difficiles à identifier dans des zones inhabitées : harcèlement, zone de passage ou de rassemblement. L'absence d'opposition fait que ces expéditions, qui peuvent rassembler des avions des deux groupes, s'apparentent à un entraînement au vol en formation. Rares, en effet, sont les objectifs qui justifient un tel traitement. Quelquefois un bombardement massif est lié à une opération terrestre importante.

Le bombardement en vol horizontal est aussi employé de nuit (deux à quatre avions) pour la défense du barrage Est et de certains postes avancés comme M'Raou ou M'Zaret. L'objectif n'est pas toujours connu avant le décollage. Il est alors donné pendant une alerte en vol, désigné par ses coordonnées polaires par rapport à un repère lumineux (croix à l'intérieur du poste) ou par marquage par une salve d'obus éclairants. Dans le premier cas, le largage est effectué à l'estime (une minute au plus) après un passage à la verticale. Dans le second, le leader se synchronise avec les artilleurs. Le tir se fait en visée reflex. Le Norden est alors utilisé comme un collimateur dans lequel le bombardier affiche la dérive et l'angle de tir. Cette méthode est d'une grande souplesse. Elle allie rapidité d'intervention et précision très satisfaisante. On la pratique de jour comme de nuit.

Chaque soir, deux à quatre *B26* sont en alerte. Un officier du GB 1/91 est détaché au poste de M'Raou comme PGA³. Le guidage par radar Cotal a aussi été expérimenté sans succès au cours de l'année 1961. La formation serrée de nuit, dans une cabine aux nombreux angles morts, parfois dans les nuages, la pluie, la turbulence, est une expérience rare pour un pilote. Les nuits de lune sont les bienvenues. Plus tard, le ravitaillement en vol de nuit, paraîtra facile.

C'est en bombardement horizontal que trois ou quatre *B26* neutralisent une DZ (*dropping zone*) avant un héliportage d'assaut. Des bombes antipersonnel (*clusters*) sont larguées sur marquage par fumigène, en visée reflex, à l'altitude minimale de sécurité (2000 pieds). La même intervention se fait aussi avec des bidons spéciaux (quatre par avion) largués en vol rasant. Après quoi, les avions sont prêts à intervenir avec roquettes et armes de bord.

T6 et *T28* devenant de plus en plus vulnérables, les RAV⁴ sur la frontière sont confiées à des avions mieux protégés, *Corsair* de la Marine, *B26*... Quand les défenses sont plus actives ou plus redoutables (Bec de Canard sur la frontière tunisienne), un *B26* avec quatre bombes de 1000 livres à fusée VT accompagne le chasseur pour traiter dans la fou-



Patrouille de B26 survolant Oran.

lée tout départ de coups, en visée reflex, vers 2000 pieds sol. Par économie, on se pose avec les bombes non larguées. C'est un pied de nez à la sécurité, comme l'emport de six BS⁵ de 150 litres en soute.

Bardé de plaques d'acier, de blindage léger sur les flancs, le pare-brise à l'épreuve des balles, l'équipage est bien protégé. Les pertes au combat sont légères en comparaison de l'Indochine. L'adversaire n'a jamais développé une véritable capacité antiaérienne, mais les tirs contre les avions se révèlent de plus en plus efficaces avec le temps.

Le 11 septembre 1957, un *B26* du 1/91, les deux moteurs arrêtés, se crashe dans une étroite vallée de Kabylie. C'est probablement une balle dans le contact général, qui a mis les quatre magnétos à la masse. Plus tard, un avion de la même unité rentre, une hélice en drapeau, une balle ayant pulvérisé le contact magnétos. De nombreux avions seront touchés, obligés parfois de couper un moteur. Deux membres d'équipage sont mortellement blessés à bord : le radio d'un *RB26* du 2/91 dans sa tourelle le 29 avril 1961 et le leader bombardier du 1/91 à côté de son pilote, au cours d'une RAV sur le Bec de Canard le 13 mars 1962. Des blessés aussi, comme ce mécanicien du "Gascogne", dans sa tourelle.

En appui rapproché, le *B26* est employé comme la chasse lourde. Il peut intervenir plus loin et se mettre en attente longtemps : bombardement en semi-piqué, roquettes, *straffing*, bidons spéciaux. Les *T6* font le relais avec les troupes au sol. Le poste SCR 300 permet de suivre l'opération et même d'intervenir directement avec les avions de l'ALAT. En juillet 1961, au moment de l'affaire de Bizerte, six avions du 1/91 interviennent à Fort-Saint, à 800 km de Bône, pour protéger les puits de pétrole d'Edjeleh. Après avoir largué des bombes antipersonnel, les *Invader* ont vidé leurs mitrailleuses sur des troupes dispersées dans les dunes. Parallèlement, en août et septembre, le "Gascogne" a effectué des RAV de nuit en zone V, c'est-à-dire au-dessus de la Tunisie.

Pour illustrer la diversité des actions, on relève le 24 juillet 1960, l'activité des deux avions d'alerte du Gascogne :

- 18 h 00 : mission d'assaut, largage de BS. Durée 2 h 30
- 22 h 00 : alerte en vol et bombardement. Durée 3 h 15 de nuit
- 06 h 00 : couverture de *T6* dans les Aurès. Tir de 10 BS, roquettes, *straffing*. 3 h 15 de vol.

L'Armée de l'air mène des actions indépendantes dans de vastes massifs où l'Armée de terre ne pénètre pas. Une forte demande de missions concerne les Aurès classés zone interdite. Une patrouille de *B26* rejoint et accompagne les *T6* pour traiter tout objectif et les protéger pendant



la RAV. Le *B26* peut emporter jusqu'à 10 BS (quatre sous les ailes et six de 150 litres en soute). De nuit, le *B26* loge dans sa soute 12 bombes éclairantes "lucioles" pour des interventions urgentes. Il est avantagement relayé dans cette mission par des *N2501* ou des *Privateer* de la Marine.

Interventions lointaines

Début 1958, alors que le "Gascogne" intervient à Sakiet, le "Guyenne" opère à plus de 2000 km d'Oran, en déployant ses avions à Fort-Trinquet et à Atar. C'est l'opération *Ecouvillon*, menée avec l'armée espagnole dans le Rio de Oro, où des *B26* vont côtoyer des *Heinkel 111*.

Pour montrer les cocardes françaises, des missions lointaines sont programmées. Les mécaniciens montent dans la soute à bombes la *ferry tank*, réservoir de 800 gallons (3050 litres) qui double l'autonomie, la portant à 12 heures de vol.

- du 11 au 23 décembre 1959, deux avions du "Guyenne" gagnent Djibouti par Niamey, Bangui, Bunia au Congo Belge. C'est la mission *Harmattan I*.

- du 17 au 24 février 1962, trois *B26* (un du "Guyenne", deux du "Gascogne") font un raid qui les amène à Fort-Lamy, Brazzaville, Pointe-Noire (*Harmattan II*). Il y a des troubles au Congo Léopoldville suite à la sécession du Katanga.

- une mission très particulière, *Gerboise rouge*, dans le cadre des expériences nucléaires au Sahara, avec trois *B26* (un du 1/91, un du 2/91, un du CIB 328). Ces avions munis d'un détecteur sont chargés de trouver des traces de radioactivité à basse altitude⁶. Voici le parcours de l'un d'eux, après l'explosion de la troisième bombe :

- 28 décembre 60: Colomb-Béchar, Fort-Flatters, Tamanrasset, Niamey. 7h 30 de vol

- Le 29, Niamey, Gao, Atar, Dakar. 6h 50 de vol

- Le 30, Dakar, Port-Étienne, Atar, Fort-Trinquet, Tindouf, Reggane. 9h 00

- Le 31, retour base. 4h 20

On peut aussi qualifier de lointaines les reconnaissances à haute altitude dans le sud tunisien et la Libye, pour surveiller des aérodromes pendant l'été 1961. Pour ces vols de longue durée, environ 7 heures, un deuxième pilote épaulé le pilote reco, car le *B26* est dépourvu de pilote automatique.

Problèmes techniques. Pertes

Construits pour une durée de vie limitée, soumis à de dures contraintes dans un environnement agressif, les *B26* vieillissent mal en dépit des efforts de la mécanique. La fatigue des cellules se révèle brutalement le 29 avril 1959. Ce jour-là, une aile se brise au cours d'un vol d'entraînement au bombardement en semi-piqué, précipitant l'équipage dans la mort. Par précaution, la vitesse en passe de tir est réduite de 350 à 310 mph. De nouvelles criques étant découvertes, elle est réduite à 260 mph ; à peine au-dessus de la vitesse de croisière, ce qui altère la précision et compromet la sécurité en appui feu. Les mécaniciens font de gros efforts pour obtenir une disponibilité de 70 à 80 %. L'entretien 2^e échelon se faisant sur place, les interventions de niveau industriel, comme un changement d'aile, ne sont pas rares.

Les initiatives permettant d'améliorer sécurité ou conditions de travail sont favorisées. À Bône, sur les *B26 straffers* dits, *flat top*, un pilote suggère de déplacer sous le pare-brise le panneau du compas qui obstrue le champ de vision en patrouille serrée à gauche. Le commandant de groupe décide de réaliser cette modification sans suivre la procédure réglementaire qui aurait pris beaucoup trop de temps. Un appelé adapte des moteurs électriques réformés au système manuel de chargement des bombes. Résultats : moindre fatigue pour les armuriers et important gain de temps. Les mécaniciens, au savoir-faire, à l'ingéniosité et au dévouement bien connus, se sont surpassés.

Pertes : 19 avions seront détruits, dont un en opération à la suite de la perte des deux moteurs.

- quatre accidents mortels au "Gascogne" : rupture d'aile, perte de contrôle dans un cumulo-nimbus, en début de percée, de nuit, l'avion



Le poste de pilotage d'un *B26*.

s'écrase en mer, disparition au cours d'un vol de réglage des génératrices.

Au "Guyenne", cinq avions ont été perdus dans deux collisions en vol :

- le 28 novembre 1961, deux avions détruits. Parmi les morts, deux jeunes pilotes sortant d'école, embarqués comme passagers.

- le 4 mars 1963, à Cazaux, un box de quatre avions se disloque dans les nuages, deux entrent en collision, un troisième se crashe et prend feu.

Les derniers vols en Algérie

Fin mars 1962, les *B26* font des passes d'intimidation sur des îlots où se révèle une présence de l'OAS. Ce sont les dernières sorties. Les deux groupes font des vols d'entraînement. Le "Gascogne" quitte Bône pour Bordeaux le 27 août 1962 pour être dissous le 30 septembre. Ses avions sont répartis entre le CIB et le "Guyenne" qui est à Cazaux depuis le 2 septembre. Les *RB26* des deux groupes rejoignent Oran au sein de l'Armagnac reconstitué le 1^{er} septembre 1962. C'est la fin d'une période douloureuse pour notre pays.

Les deux groupes de *B26* ont, pendant près de six ans, rempli une double mission.

La première était de participer aux opérations de lutte contre l'insurrection. Ont-ils rendu les services que l'on attendait d'eux ? On ne peut répondre à cette question en étant juge et partie. C'est aux historiens de se pencher sur l'emploi de l'aviation en Algérie et sur le rôle tenu par les *B26*. Il faut néanmoins souligner que l'*Invader* a été, le plus souvent, employé en assaut et que ces missions lui convenaient parfaitement compte tenu de ses performances, des caractéristiques du terrain et des objectifs à traiter.

La deuxième était de former des équipages pour les unités de *Vautour* et sans doute de *Mirage IVA* dont on commençait à parler. Pour les navigateurs, tout était à faire. Le brave *B26*, équipé du radar APQ13, sera mis avec succès à contribution. Les pilotes, surtout les plus jeunes, brevetés à l'école de chasse, transformés à l'école de transport, se sont vu confier un des meilleurs avions de guerre de sa catégorie. Polyvalent, puissant, manœuvrable, exigeant beaucoup de rigueur de son équipage, lancé dans les missions les plus variées, de nuit comme de jour, en formation ou isolé, parfois envoyé dans de lointaines expéditions, le *B26* a été un outil remarquable pour la formation des futurs équipages de l'aviation de bombardement et des Forces Aériennes Stratégiques.

Un pilote ne peut oublier ce prodigieux avion qui lui a donné expérience, maturité et une grande capacité d'adaptation. En ce sens, le deuxième volet de la mission a été bien rempli. ■

1- Escadron de reconnaissance photographique.

2- Un chott (de l'arabe chatt, "rivage") est, en Afrique du Nord, une étendue d'eau salée permanente, aux rivages changeants, située dans les régions semi-arides.

3- Poste de guidage avancé.

4- Reconnaissance à vue.

5- Bidons spéciaux = napalm.

6- Lire aussi en page 19 de ce numéro «Ma campagne nucléaire»



Raid sur Louxor

Georges Perseval † (39 – Saint-Cyr)¹

“Lieux de pêche en Méditerranée ?” (*Le Piège 209*) était la première partie d’un texte relatant la participation de l’auteur à l’opération de Suez en 1956. Il avait reçu la mission *top secret* d’aller avec 18 F84F en Israël se mettre à la disposition du commandement israélien. Le 30 octobre, ils étaient en place à Lodd (Tel Aviv). L’Étoile de David était peinte sur les avions. Le 31, ce détachement s’était illustré en appui des troupes israéliennes en difficulté dans le Sinaï. Suite de son récit :

Dès le soir même de ce 1^{er} novembre, il fut question de nous confier la destruction des bombardiers *Ilyouchine 28* qui demeureraient une épée de Damoclès sur la tête d’Israël.

Ce que nous ne connaissions pas, à notre échelon d’exécutants, c’était l’impact international de notre affaire. Certes, nous n’ignorions pas que, pour “l’opération 700”², des divergences existaient entre les gouvernements de Londres et de Paris, mais aussi au sein même de l’état-major responsable de l’opération. Il semblait que personne ne veuille entendre parler d’Israël. Pourtant nous y étions, ainsi que des *Mystère IV*, après avoir transité par Chypre, britannique, et nos *Nord 250I* avaient servi aux parachutistes israéliens... De plus, nos contrôleurs étaient en place sur les aérodromes que nous utilisions, et même dans une station de défense aérienne sous les ordres du colonel Lansoy. D’ailleurs, bien plus tard, longtemps après notre retour, nous comprîmes que le gouvernement français voulait ignorer notre expédition, ou plutôt ne pas en connaître. Nous étions – le général Jouhaud³ avait bien insisté là-dessus – venus en Israël pour être aux ordres du commandement israélien. Pour nous, ces ordres, sauf urgence (la mission de Juillot), étaient déjà approuvés par Ramleh où se trouvait le général Perdrizet avec l’état-major israélien.

Donc, en cette soirée du 1^{er} novembre 1956, nous étions pressentis pour aller détruire des *Ilyouchine 28* à Louxor. Après les résultats remarquables de la journée, obtenus dans le Sinaï, le moral était au beau fixe et le

capitaine Vaujour organisait déjà ses patrouilles quand, au lieu du “feu vert” attendu, l’E.M. de Ramleh nous transmit un “feu rouge”, le motif étant que les *Canberra* de la RAF prenaient le raid de Louxor à leur compte. Un bombardement du terrain fut en effet effectué à 40 000 pieds avec, pour seul résultat, des trous dans le sable ! Nous avons connu par le général Perdrizet le “loupé” de nos amis britanniques et, la menace étant encore là, nous avons de nouveau pris nos dispositions en vue de la destruction des *Il-28*, envisagée alors pour le 3 novembre au matin. Las ! Une fois encore, le “feu rouge” nous fut donné. Quelle déception pour nous ! Bien sûr, ces *Il-28* représentaient aussi une menace pour le dispositif franco-britannique tant pour la zone des opérations que pour la base de départ de Chypre, et les *Canberra* devaient donc renouveler leur attaque. Je faisais le siège du bureau du général Tolkowski⁴ pour qu’il nous obtienne la mission. En vain.

Lors de leur deuxième raid, les *Canberra* ne furent pas plus heureux. Leur *carpet bombing* ne fut pas plus efficace que le premier ; tout cela était prouvé par des photos prises par des appareils de reconnaissance. Alors, l’espoir revint et il fut admis que nous pouvions préparer, d’abord, puis réaliser avec les résultats escomptés cette fameuse attaque du terrain de Louxor. Je suppose maintenant que le général Perdrizet, en liaison avec Episcopi, là où se tenait le général Brohon à Chypre, a pu obtenir l’accord tant attendu.

Le soir du 3 novembre, les ordres étaient donnés pour la préparation



Des F84F de la “1”.



Un Ilyouchine 28 égyptien (version entraînement).

Photos DR





Le commandant Perseval
décoré aux Invalides.

Tel Aviv-Louxor : 800 km.



de nos avions en vue d'un décollage avant le lever du jour. Nos mécaniciens se dépensèrent sans compter : ils montèrent les gros bidons supplémentaires de 450 gallons et les Jato⁵, réapprovisionnèrent toutes nos mitrailleuses et enfin, dans le courant de la nuit, remirent tous nos avions aux couleurs françaises. Nous venions d'apprendre avec beaucoup de retard que le débarquement franco-britannique avait eu lieu et c'est avec des avions français, en uniforme de l'armée française, avec nos cartes d'identité françaises à la place des israéliennes, que j'avais décidé que nous participerions à la suite des opérations.

Avec le capitaine Vaujour, nous avions prévu pour la fin de la nuit trois patrouilles de quatre avions, décollant à un quart d'heure d'intervalle, une quatrième patrouille devant être prête à intervenir s'il le fallait, après le retour des autres, pour achever le travail. Le décollage était prévu avec Jato, par paires, face à la mer où nous devions larguer nos supports avant de prendre le cap de notre objectif à relativement basse altitude (de l'ordre de 8000 à 9000 pieds), pour éviter la détection radar compte tenu de l'altitude du Sinaï. Regroupée après le décollage effectué de nuit, ma patrouille montait sans problème à l'altitude de voyage prévue, la luminosité étant proche de celle de l'aube. Je me souviens qu'ayant des doutes sur les indications de mon compas, je me recalais sur celles de mon n° 3 et nous arrivions, comme prévu, à l'est du terrain de Louxor au lever du jour, en position idéale pour attaquer par surprise, venant du soleil levant, donc est-ouest.

Nous devions dégager après la passe vers le sud pour revenir face au nord et faire notre deuxième passe sur le cap retour. Les Il-28 étant bien dispersés, il n'y eut pas de problèmes pour en prendre chacun un dans le collimateur et le mettre en feu. Après cette deuxième passe, ayant interrogé mes équipiers, je réalisai que nous étions très larges en pétrole et que nos munitions pouvaient nous permettre de détruire encore quelques bombardiers égyptiens, en gardant le nécessaire pour le cas où des MiG 15 seraient rencontrés.

La dernière passe venant du sud-ouest nous permis d'améliorer notre marque et d'entendre le capitaine Vaujour demander qu'on veuille bien « lui en laisser » pour lui et ses « gars » ! En ce qui concerne nos résultats, j'avais, lors de ma première passe, pris la tour de contrôle pour objectif puis touché deux avions ; mes équipiers, tirant sur les avions lors de leurs trois passes, en avaient détruit ou endommagé un certain nombre et, lorsque nous dégagâmes, beaucoup brûlaient ou fumaient. Il en restait quelques-uns pour les deuxième et troisième patrouilles...

Le retour sur Lydda se fit sans incident et je me posais après un peu plus de deux heures de vol. Nous avons dû, pour atterrir plus légers, faire la fin du parcours avec les aérofreins sortis (nous avions toujours les gros réservoirs de 450 gallons). Difficile de décrire la joie de nos amis qui nous attendaient. Néanmoins, une quatrième patrouille menée par Juillot se rendit à Louxor pour, s'il en était besoin, parachever en toute tranquillité l'œuvre entreprise (la chasse de Nasser ayant été neutralisée dans la zone du canal par les Franco-Britanniques). Quoiqu'il en soit, les résultats de notre action sur le terrain de Louxor ont été vérifiés et confirmés par

une reconnaissance photo d'un des RF.84F du détachement de la 33^e escadre à Akrotiri : 19 Ilyouchine 28 ont bien été détruits par nos mitraillages du 4 novembre dans la matinée. Un regret peut-être ? C'est que le 20^e ait pu, lors de nos premières passes, décoller et filer vers l'est, vers l'Arabie Saoudite peut-être. Le poursuivre, c'était en abandonner d'autres qui auraient peut-être pu partir. Il m'a semblé préférable de continuer comme prévu la destruction des avions sur le terrain. Le soulagement et la joie de nos hôtes israéliens sont difficiles à décrire et ne peuvent se comparer qu'à notre satisfaction.

Je suppose que la pression du dispositif était telle (ou, vraisemblablement, que des accords existaient...) que nos amis israéliens ont laissé les alliés opérer leurs parachutages et débarquements dans la zone du Delta sans se manifester. Autant dire que, pour nous, la guerre était finie.

Je n'évoquerai ni les opérations, ni les manœuvres de l'ONU et des grands : États-Unis, où le général Eisenhower venait d'être réélu, et URSS, d'ailleurs bien occupée à Budapest, cela sortant du champ de mon horizon. Nous étions tenus complètement hors du coup, demeurant cependant à la disposition du commandement israélien, et c'est lors d'une visite à Ramleh avec le général Tolkowski, pour y voir le général Perdrietz, le 7 novembre, que j'appris le cessez-le-feu. ■

Extraits du témoignage Paul Vaujour[†] [45-Marin la Meslée]⁶

... Nous avons gardé l'Étoile de David jusqu'au 3 novembre. Et, le dimanche 4, nous avons fait la mission de Louxor avec nos uniformes et nos cocardes françaises... On nous dit : « Vous allez à Louxor ». Outre le fait que nous n'avions pas de carte pour y aller, il a fallu à ce moment préparer cette affaire. Nous venions d'être transférés trois mois auparavant sur F84F. Nous n'avions emmené que des pilotes très confirmés, mais nous n'avions pas très bien conscience des limites de l'appareil. Nous avons passé une bonne partie de la soirée et de la nuit à calculer dans quelle configuration on pourrait s'y rendre, le F84F pouvant emporter énormément de munitions : jusqu'à 24 roquettes sous les ailes ! Mais ça ne passait pas parce qu'il y avait 800 km entre Tel Aviv et Louxor.

Nous avons alors décidé de ne pas mettre de roquettes et d'aller les attaquer « au couteau », c'est-à-dire simplement avec nos mitrailleuses de bord de 12,7 mm, sans charges extérieures.

Nous avons décollé avec deux bidons de 450 gallons pleins et munis des fusées Jato d'assistance au décollage, très tôt le matin avec une température pas encore trop élevée...

1- Alors commandant de la 1^{re} escadre de chasse de Saint-Dizier

2- L'une des appellations successives de l'opération de Suez

3- Alors major général de l'Armée de l'air

4- CEMAA israélien

5- Fusées d'assistance au décollage

6- À l'époque capitaine, commandant l'escadron de chasse 1/1 Corse



Noratlas sur le Sinai

Témoignage de Léon Martin (45 – Marin la Meslée)¹

Dans le numéro 209, nous avons publié le témoignage de Georges Perseval sur les missions exécutées par des F 84 F à partir d'Israël lors de la crise du canal de Suez. Nous reprenons ici le témoignage, laissé au département Air du Service historique de la Défense par notre camarade Léon Martin, jeune commandant de bord sur *Noratlas* à l'époque des faits, qui nous relate la participation du transport aérien militaire à ces opérations.

Nous savions que quelque chose se préparait et toutes les nuits, on s'entraînait à faire du vol de groupe en essayant de mettre au point des méthodes. Un jour, le lieutenant-colonel Lamy, commandant d'escadre, a réuni tous les équipages, nous annonçant que nous allions partir pour une destination inconnue et qu'il devait nous donner la liste des équipages dont neuf ne reviendraient pas. Cela jeta un froid dans l'assistance dont, bien entendu, il s'aperçut immédiatement, ajoutant alors que ces neuf équipages ne reviendraient pas... de suite!

Quelques jours après, nous sommes partis par des itinéraires différents – Cambrai, Strasbourg ou Dijon – pour embarquer du matériel destiné aux escadrons de chasse basés à Akrotiri, mais la seule destination connue au moment du départ était Brindisi. Nous nous sommes donc retrouvés nombreux à Brindisi. Nous avons dormi dans les avions : c'est très inconfortable, car ils bougent à cause du vent et il y a le bruit des éclisses. Le lendemain, on nous a donné des enveloppes avec instruction de partir à basse altitude sur un certain cap, en annonçant à la tour un décollage pour un vol local. Ces éléments de vol devaient être gardés jusqu'au travers d'Athènes où nous devions ouvrir les enveloppes. Les Italiens devaient être dans le coup, un contrôleur français aurait été à la tour ! Travers Athènes, nous avons ouvert l'enveloppe dont le contenu nous indiquait d'aller à Chypre pour se poser à Tymbou, un terrain réaménagé pour nous.

Là, quelqu'un nous dit que cette nuit, le 27 octobre, nous allions partir en Israël, à l'insu des Anglais. À cette époque, les Anglais n'étaient pas copains avec Israël ! Les consignes étaient de partir à basse altitude, de nuit, jusqu'en Israël sur un terrain A². En contact avec le terrain, nous devions donner notre numéro d'avion – le mien était le 89, *eight-nine* – et une fusée verte devait nous donner l'autorisation d'atterrir. Nous sommes donc partis à 100 ou 150 pieds, vraiment bas, si bas qu'à un moment nous avons croisé un bateau qui, étonné, a essayé de nous prendre dans le faisceau de ses projecteurs, mais sans succès ! Arrivés sur les côtes israéliennes, nous avons pris un peu de hauteur, repéré le terrain, annoncé notre numéro d'avion, vu la fusée verte et nous nous sommes posés. Malgré tout un peu inquiet, mon navigateur a été rassuré quand nous avons vu les autres N 2501 car nous n'étions pas les premiers.

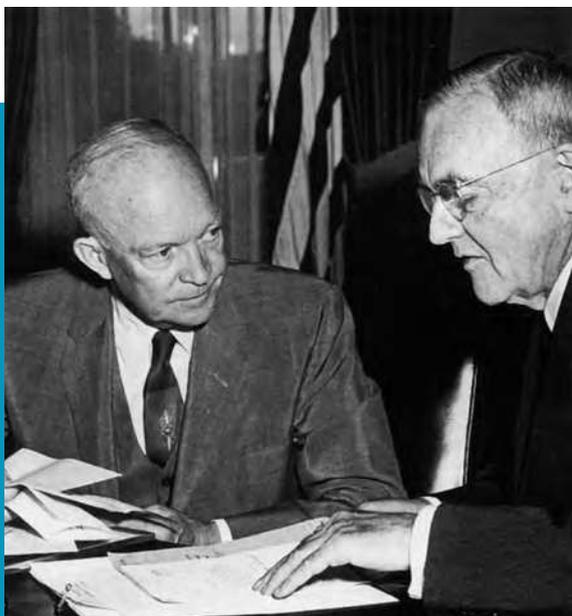
Là, les Israéliens nous en ont "foutu" plein la vue avec un accueil supersympa. Après le dîner au mess, le colonel commandant la base a reçu les neuf commandants de bord. On nous avait dit au départ de ne reconnaître

aucune autorité autre que celle du commandant Ladevèze, notre commandant en second au Touraine. Quoi que l'on nous dise, nous ne devions exécuter l'ordre que s'il venait de lui. Avec ce colonel israélien, il y avait un type en civil, un peu chauve, rondouillard qui nous dit être le colonel Perdrizet. Le matin même, dans le bureau du président du Conseil, Guy Mollet, il s'était entendu dire : « *Nasser a nationalisé le canal de Suez et la France va lancer un ultimatum à l'Égypte, dans des termes absolument inacceptables ; Nasser va refuser et nous lui déclarerons la guerre* ». Alors je me suis dit que c'était parti pour un troisième tour, parce que la déclaration de guerre à l'Égypte, c'est le début de la Troisième Guerre mondiale, les Russes devant réagir... et que je ne reverrais pas Orléans de sitôt ! Le colonel Perdrizet a cédé la parole au colonel israélien qui nous a demandé si nous étions prêts dans ces conditions à aider Israël dans son effort de guerre. Nous, comme un seul homme, nous avons répondu : « *Oui, si le commandant Ladevèze nous le dit*. » Il a insisté en nous demandant si nous irions jusqu'à faire des opérations offensives au profit d'Israël contre l'Égypte. « *Oui, si le commandant Ladevèze nous le dit* », avons-nous répondu. Au bout de deux ou trois réponses identiques, voyant notre obstination, il finit par nous dire que le commandant Ladevèze était dans la pièce à côté et l'a fait entrer. En le voyant arriver nous lui avons dit notre satisfaction de le voir et il nous a donné son accord.

Pendant ce temps-là, les Israéliens avaient remplacé nos cocardes par l'Étoile de David. On nous a enlevé tout insigne de grade, pris nos portefeuilles, donné une carte d'identité israélienne et un petit lexique dont je n'ai retenu que : *Ezrah* pour "Au secours" et *Ani tayasse tzarfathi* pour "Je suis un pilote français". J'ai demandé à mon équipage de n'apprendre que cela car nous ne pourrions tout retenir. Puis nous sommes partis parachuter pour eux. Certains l'ont fait cinq ou six fois, moi deux fois seulement. Mais surtout, je me rappelle que nous leur avons été utiles parce qu'ils n'avaient que des *Dakota* et ne pouvaient parachuter que de petites charges, alors que nous avons parachuté des 105 sans recul et des jeeps.

Une de leurs unités a été bloquée dans une passe dans le Sinai où elle s'était enterrée en attendant des renforts. C'est ainsi que nous sommes partis à deux avions, sans aucun contact radio, de nuit, avec pour seule consigne d'attendre que les gens au sol, nous entendant arriver et sachant que les Égyptiens ne volaient pas de nuit, allument la zone nous permettant ainsi de parachuter. Nous n'avions qu'une position





Eisenhower et Dulles pendant la crise de Suez.



N 2501 sur le terrain de Tymbou.

Photos DR

Parachutage sur le Sinaï.



approximative et pour corser l'affaire, en numéro 2 du dispositif et larguant à l'imitation du leader, je devais larguer à 130 kt alors que le leader devait larguer, à 110 kt³. Peu de temps avant l'heure estimée sur zone, j'avais pris un peu de distance pour ne pas rattraper le leader au moment du largage. Mais, n'ayant rien vu s'allumer, nous sommes revenus sans avoir parachuté. Le colonel israélien nous a vus revenir, catastrophé d'apprendre que le parachutage n'avait pu avoir lieu. Là, je peux dire que je suis fier d'avoir été avec cet équipage; en effet, le colonel, se rendant bien compte de notre grande fatigue, nous a demandé tout de même si nous pourrions y retourner: question de survie pour l'unité bloquée. Conscient de la fatigue de l'équipage, je me retournai vers eux en leur expliquant la situation et je me suis vu répondre que, malgré leur fatigue, ils ne pourraient pas dormir la conscience tranquille si nous n'y retournions pas. Tout content, j'ai donc dit au colonel que nous allions repartir en lui demandant toutefois s'il ne pouvait pas, pour assurer le coup, nous donner un Israélien avec un poste radio. « Sans problème » me dit-il; il nous a trouvé un navigateur – super-sympa et sans doute déjà prêt à partir – et nous sommes repartis. Si nous n'avions pas dormi depuis un certain temps, le navigateur, lui, ne savait plus ce qu'était le sommeil. La nuit précédente il avait franchi, comme fantassin, les lignes égyptiennes et il m'a expliqué que, les Égyptiens ayant peur la nuit, ce n'était rien de tromper les sentinelles. Il n'avait pas besoin de carte et comme il faisait beau, avec la pleine lune, il se repérait parfaitement. Arrivé non loin de la zone, il a appelé en hébreu, de son poste, ses copains au sol qui lui ont répondu. Pas de chance, juste au moment d'arriver, une couche de stratus: nous étions maudits. Heureusement que j'avais fait le CIET! Quand nous sommes arrivés, ils ont allumé la zone et, à travers le stratus j'ai pris un "top" – c'est bien connu, au CIET, quand on ne sait pas quoi faire, on prend un "top" – éloignement, retour et largage au-dessus des stratus! Les gars au sol nous ayant dit que c'est impeccable, nous étions heureux comme tout, mais crevés. Alors, effet de la décontraction et pilote automatique en marche, nous nous sommes tous endormis! À un moment, je me suis réveillé et ai vu de l'eau en dessous. Le navigateur israélien a réagi de suite et nous a ordonné de piquer immédiatement. Je lui ai demandé ce qui se passait, il m'a répondu que c'était la mer Morte. Je lui demandai alors s'il craignait la chasse jordanienne. « Non, la chasse israélienne! », m'a-t-il dit. Cela s'est bien passé et nous nous sommes posés.

Après l'atterrissage, petit-déjeuner pendant lequel la section de peinture israélienne effaçait les étoiles de David et remettait les cocardes.

Retour sur Tymbou au lever du jour, ni vus ni connus, même si je pense que les Anglais n'étaient pas dupes! Pendant quelques jours, le même scénario s'est reproduit. Et puis, le 5 novembre, ce fut le parachutage sur Port-Saïd des paras français suivi de l'ultimatum des Américains et des Russes qui devait mettre fin aux combats.

Dernier détail: avant de repartir, il nous a été demandé de restituer notre carte d'identité israélienne. J'ai obéi, mais cela n'a pas été le cas pour tout le monde, semble-t-il. En revanche, j'ai gardé le petit lexique ainsi que les consignes qui nous avaient été données en cas d'atterrissage forcé en Israël (voir encadré ci-dessous). ■

1- Retranscrit par Hugues de Sacy (61 - Moulin)

2- N.D.L.R.: terrain dont il ne se rappelle plus le nom.

3- Il existe deux types de largage lourd sur *Noratlas*. Le largage par gravité s'effectue à 110 kt, le largage par éjection à 130 kt. Les différentes charges larguées nécessitaient l'un ou l'autre type de largage.

Renseignements en cas d'atterrissage forcé dans les limites de l'État d'Israël

1. Ces instructions sont d'exécution obligatoire dans tout cas où un avion piloté par un pilote français est obligé d'exécuter un atterrissage forcé dans les limites de l'État d'Israël.
2. Le but des ces instructions est de faire connaître au pilote la façon dont il doit se comporter pour demander et obtenir l'assistance efficace des autorités (*sic*) et/ou de la population locale.
3. En tout cas d'atterrissage forcé, le pilote doit se mettre en communication avec son unité, par les offices des autorités et/ou les moyens suivants:
 - A. La plus proche station de police israélienne
 - B. La plus proche station de police militaire
 - C. Le Quartier général de l'Armée de l'air. Téléphone 29 571 - Ligne intérieure 120/122
 - D. Tout citoyen israélien rencontré
 - E. Toute autre institution officielle.
4. Chaque pilote doit porter, à l'intérieur de sa combinaison de vol, un document israélien d'identité, et le présenter en tout cas où il s'adresse à une des autorités/un des moyens de communication cités ci-dessus au paragraphe 3
5. Ci-joint une liste de phrases et mots usuels, en hébreu, transcrits en français.



1970 : Victoire française à Air Defence Competition

Christian Guéguen (53 – Brunschwig)

Dans le *Piège 208* (p. 22), Alain Delahodde a fait quelques rappels concernant le fonctionnement de la fusée sur *Mirage IIIE* qui ont été complétés ou corrigés dans le *Piège 209* (p. 7) par Christian Guéguen.

À la fin des années soixante, la 13^e escadre de chasse de Colmar avait effectué, sur ce type d'appareil, plus d'un millier de vols avec moteur fusée. L'allumage et la coupure de la fusée s'étant révélés particulièrement sûrs, il fut décidé de se servir en combat de cette "super post-combustion" de 1 500 kg de poussée, à des altitudes ne nécessitant pas le port du scaphandre (< 50 000 pieds).

La "13" choisit de se mesurer en 1970, dans cette configuration, aux camarades chasseurs stationnés outre-Rhin, pour la compétition de Défense aérienne de l'OTAN. L'auteur, alors commandant en second de l'escadre et responsable français de l'équipe *Air Defence* nous rappelle cette belle aventure.

Depuis la création de l'OTAN, *Tactical Weapons Meet*, *Royal Flush* et *Air Defence Competition* donnaient chaque année aux unités de l'Armée de l'air française, l'occasion d'affronter, dans une joute opérationnelle amicale, leurs homologues des nations membres de l'Alliance.

Mais à la différence des deux premières coupes, dans lesquelles la France avait maintes fois obtenu de brillants succès, le concours de défense aérienne de l'OTAN n'avait pas donné lieu, jusqu'en 1970, à se réjouir outre mesure des résultats.

Il convient, en effet, de rappeler brièvement en quoi consiste, à l'époque, ce concours.

Participent à la compétition : une escadre de chasse et un centre de détection et de contrôle, représentés respectivement par six pilotes et trois contrôleurs. Quatre avions constitués en patrouilles légères prennent part aux épreuves qui sont au nombre de cinq :

- après décollage sur alerte, une interception de deux plastrons supersoniques, chacun d'eux devant être l'objet d'un tir fictif en missile air-air par les deux chasseurs qui lui sont assignés ;
- une interception de deux plastrons subsoniques qui doivent, tous deux, être tirés puis interrogés par le premier chasseur puis tirés en missile par le second ;
- une interception de nuit sur deux plastrons subsoniques, qui doivent être également chacun tirés en missile, par les deux chasseurs ;
- une interception à très basse altitude, de quatre plastrons subsoniques, terminée pour chacun d'entre eux par une interrogation ;
- une épreuve de remise en œuvre complète, en moins de quinze minutes des quatre intercepteurs, au retour de l'une des missions.

Pour toutes les missions d'interception les chasseurs sont en attente à Mach 0,9, en deçà d'une *start line*, infranchissable pour eux, mais que les plastrons franchiront de façon aléatoire.

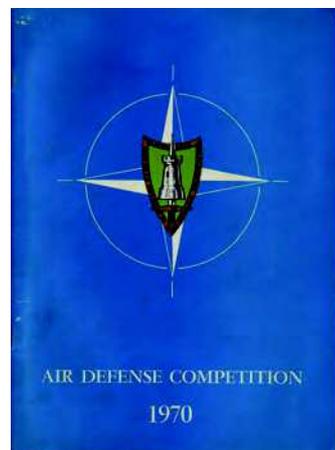
Pour agrémenter l'épreuve, des règles nouvelles avaient été ajoutées en 1970, règles dont l'application allait être surveillée, avec une joie sadique, par un aréopage de juges aussi ouverts au dialogue qu'une porte de prison :

- les plastrons peuvent évoluer à leur guise dans tous les plans ;
- le tir des deux intercepteurs doit être réalisé en moins de 100 secondes (ou de 150 secondes, selon la vitesse du plastron) après le franchissement de la ligne de départ ;
- la passe doit être filmée pendant au moins deux secondes et une parfaite annulation des ordres présentés dans le collimateur est exigée ;
- aucun des intercepteurs ne doit se trouver à moins de six nautiques des trois autres appareils ;
- chaque panne entraîne une pénalité, etc.

Tout ceci pour la plus grande joie des participants, pilotes, contrôleurs ou mécaniciens !

Ce concours ne peut à l'évidence se gagner qu'en réunissant des éléments précis : connaissance parfaite du règlement, préparation minutieuse, méthodes d'interception soigneusement étudiées, entraînement intensif, fort esprit d'équipe, performances élevées de l'avion et du radar de bord, taux de panne nul.

L'obligation d'annuler les ordres du viseur pendant deux secondes au minimum, condamne l'interception secteur avant pour le système d'armes du *Mirage IIIE*, car il suffit d'une présentation un peu décalée ou d'une



Collection Richard Bost





Deux Mirage IIIE avec fusée.



L'équipe gagnante de la "13"

évasive du plastron pour que l'annulation ne soit jamais réalisée complètement. La seule solution est l'interception secteur arrière, les deux chasseurs étant présentés, dès que le plastron franchit la *start line*, de part et d'autre de la route de celui-ci. Les possibilités d'accélération des intercepteurs, pour passer de Mach 0.9 à Mach 1.2, revêtent évidemment une importance capitale.

Problème : au-dessus de 40 000 pieds, compte tenu du taux de motorisation trop faible du *Mirage III*, la chute rapide du rapport poussée/poids, en virage serré, empêche de réaliser la mission dans les créneaux de temps imposés : en effet l'appareil ne peut soutenir une vitesse stabilisée suffisante, en limite de manœuvre, ni surtout accélérer ensuite assez vite.

La conclusion est claire : si l'on veut avoir une chance de faire bonne figure dans cette compétition, il sera nécessaire d'équiper les *Mirage* du moteur fusée qui permet, à Mach et facteur de charge identiques, un rayon de virage inférieur de moitié à celui de l'avion classique et, surtout, l'accélération indispensable.

Le challenge se pose aussi dans le domaine technique : il faut avoir une disponibilité aussi bonne que celle de l'avion sans fusée et une fiabilité maximum, car une panne d'allumage au moment décisif serait catastrophique. D'autre part, pendant la remise en œuvre simultanée des quatre avions, qui doit être faite en moins de quinze minutes, aucune autre opération ne peut être effectuée sur l'appareil pendant que se font le plein d'acide et le réarmement en Matra 530, par mesure de sécurité. En conséquence, une nouvelle organisation technique de la maintenance fusée est décidée : elle confie à l'équipe de piste, largement renforcée par le 2^e échelon, la responsabilité de la remise en œuvre simultanée des quatre appareils.

Une campagne test de quinze jours a lieu au mois de février 1970 sous le contrôle du CDC de Drachenbronn. Six *Mirage*, placés sous les ordres du capitaine Picagne, commandant de l'EC 2/13, sont équipés en fusée et en réservoirs supersoniques de 500 litres. 250 allumages sont effectués au cours de 120 vols. Les résultats sont très encourageants : disponibilité, fiabilité, vitesse de remise en œuvre sont supérieurs aux chiffres escomptés. Dans le domaine tactique, les contrôleurs et les pilotes se sont rodés facilement à la technique d'interception en tenailles décalées. Au plan technique, la nouvelle organisation se montre particulièrement efficace et la motivation des "mécanos" fait plaisir à voir.

Une dernière difficulté subsiste : le règlement prévoit que l'ordre de déclenchement des missions est aléatoire. Il n'est pas question de modifier la configuration des avions au cours de la compétition ; la mission basse altitude doit donc être effectuée avec le moteur fusée, qui ne sera pas allumé pour cette épreuve.

Un entraînement final intensif reprend un mois avant le concours. Les six avions effectuent régulièrement deux à trois sorties par jour. Au total en un mois, 329 allumages seront réalisés en 266 vols. La décision finale est prise : les appareils français sont équipés du moteur fusée.

Pendant la compétition proprement dite, qui se déroula du 20 au 24 avril 1970, 16 vols furent effectués. Il n'y eut aucune panne fusée.

Les mécaniciens de la 13^e escadre obtinrent le maximum des points pour l'épreuve de remises en œuvre : celles-ci furent réalisées pour les quatre avions respectivement en 12' 9", 12' 10",

13' 36", 14' 14". Il faut préciser que ces temps couvrent la remise en œuvre complète : carburant, oxygène, acide et armement, en respectant les mesures de sécurité.

Toutes les interceptions réussirent. Sur les douze effectuées à haute altitude, sept le furent avant les 100 ou 150" fatidiques. La plus longue fut réalisée en 204 secondes.

Le maximum des points fut obtenu pour l'interception basse altitude.

Au final, les *Mirage* surclassèrent les *Phantom* américains, les *Lightning* britanniques et les *F104* des autres armées de l'air, dans la plupart des épreuves. Seuls les *Lightning* réussirent des temps inférieurs pour la mission supersonique, car leur système d'armes leur permit d'effectuer des interceptions secteur avant.

Le CDC de Drachenbronn obtint la première place pour le classement du meilleur contrôle.

Au classement général, la France, pour la première fois de son histoire, remportait *Air Defence Competition*.

Les performances et la simplicité d'emploi démontrées pendant le concours conduisirent le commandement à décider que les avions fusée feraient désormais partie systématiquement des chargements opérationnels des unités de défense aérienne équipées de *Mirage III E*.

Lors de la remise des prix à Brunssum, ce succès français et l'emploi du moteur fusée furent largement commentés par tous les participants. J'y représentais la 13^e escadre. Au cours du pot traditionnel, un colonel américain, pilote de *F111*, vint féliciter chaleureusement l'équipe française, puis me demanda : « *Comment se fait-il que des appareils aussi performants que le Mirage III E ne soient pas équipés du ravitaillement en vol ?* ».

Quatre ans après, cette question pleine de bon sens recevait un début de réponse : les *Jaguar* et *Mirage F1* ravitaillables en vol commençaient à équiper les unités : une page nouvelle s'ouvrait pour l'Armée de l'air.

Les progrès technologiques continus ont fait que le moteur fusée n'a pas été retenu pour les *Mirage F1* et *Mirage 2000*, successeurs des *Mirage III*. D'autres choix ont été faits. Mais, en 1985, l'EMAA écrivait la fiche-programme du premier avion de combat français bi-moteur et complètement polyvalent : la manœuvrabilité du *Rafale*, son autonomie, son taux de motorisation, son système d'armes et ses armements diversifiés allaient multiplier de façon exponentielle les possibilités d'intervention de l'arme aérienne, offrant désormais aux armes de la France et aux responsables politiques un irremplaçable outil, au service de la prise de décision stratégique. ■

Scramble

Francis Girard (61 – Moulin)

Après le récit de la “Coupe pilote” de l’*Air Defence Competition* de 1970, voici le témoignage d’un contrôleur d’opérations aériennes qui nous raconte, vues de son écran radar et non sans humour, les péripéties de la “Coupe contrôleur”¹.

C’était à Drach en 1970 : j’avais été désigné avec deux autres capitaines pour être tiré au sort en tant que chef contrôleur pour la “Coupe contrôleur” de Défense Aérienne Centre Europe, mais je ne m’inquiétais pas outre mesure : l’année précédente, j’y avais bien échappé en tant que simple contrôleur et je pensais que le sort me favoriserait encore cette fois-ci ; effectivement, il m’a favorisé puisque c’est mon nom qui est sorti. J’ai heureusement été vite rassuré, car mon équipe était composée de “moustachus à sang-froid” : Bost (64-Carpentier), Astié et Walter. Nous faisons équipe avec la 13 qui, de son côté, concourait pour la “Coupe pilotes” avec Picagne (EMA-57), Pidancet (60-Ferrando) et Basquin (61-Moulin). Les augures étaient favorables...



La coupe gagnée par les contrôleurs.



Salle d’opérations équipée des consoles STRIDA II.

Collection Richard Bost

Mon rôle consistait à crier « *Scramble* » (3 fois) et « *Start* » : peu de chose finalement, mais fallait-il encore le dire au bon moment, car sinon c’est moi qui me ferait *scrambler* par mes contrôleurs !

On s’est entraîné pendant deux mois, à raison de deux missions par jour, ce qui a fini par avoir quelques répercussions sur le comportement de certains : il paraît qu’il y en avait qui s’éjectaient de leur lit vers les 2 h du matin en poussant un retentissant « *Start* », au grand étonnement de leur épouse.

Lors du briefing de présentation, les juges (américains, anglais, allemands, danois et français) ont vite perdu leur air sévère en entendant l’indicatif station : Riesling. C’était presque gagné !

Il s’agissait d’intercepter l’objectif le plus rapidement possible après qu’il ait franchi une ligne que les deux intercepteurs ne devaient en aucun cas ébrécher : le premier *Mirage* devait effectuer une reconnaissance visuelle et annoncer le résultat (type d’avion + immatriculation) et déga-ger aussitôt pour laisser le numéro 2 effectuer sa passe de tir. Il ne fallait surtout pas se trouver trop en avance.

On s’est donc positionné bien en arrière, au point qu’un des juges allemands me dit : « *Les Français, ce n’est plus la peine de vous fatiguer, vous êtes trop en retard, vous allez mettre plus d’une minute... largement...* »

Il venait à peine de prononcer ces mots qu’il se repencha sur son scope en écarquillant les yeux, car Bost avait juste prononcé un seul mot « *Gate* », et sur l’écran radar, le sillage continu de nos chasseurs laissait place à des plots qui s’espaçaient de plus en plus... Les deux interceptions se sont faites en quelques secondes.

Je crois que c’est le colonel Guéguen qui avait pensé à munir les avions de fusées, la configuration étant laissée au choix des compétiteurs.

Mais aussi, pour les pilotes, quelques bons petits “g” (je sais de quoi je parle, j’ai été lâché sur planeur !) dans le virage et pendant la phase de ralentissement, d’abord pour se maintenir au niveau du T33 pendant la reconnaissance visuelle et ensuite pendant la séquence de tir !

Réaction de nos juges, ramassant leurs crayons gras et overlays : « *Ah, vous, les Français, etc.* », avant de se dépêcher de prendre la direction de Strasbourg pour y passer la soirée dans un weinstub de la “Petite France”.

Les autres phases se sont déroulées dans les mêmes excellentes conditions.

Toute l’équipe s’est ensuite envolée pour *Brunssum AFCENT Headquarters*, pour récupérer la coupe que nous avons ramenée à Drach dans l’allégresse générale, où elle fut remplie et vidée à maintes reprises, au gré des différents bureaux visités. ■

1- Témoignage trouvé dans l’ouvrage publié à l’occasion de son cinquantenaire par la promotion Moulin





«Un gros panache tout rouge en train de se former»

DR

Ma campagne nucléaire

Gérard Le Bretton (63 – Deshayes)

En vol lors d'explosions de bombes atomiques dans l'atmosphère, notre camarade nous relate ces missions particulières et nous fait part de ses souvenirs marquants !

Les souvenirs que j'en garde sont ceux d'un spectacle grandiose, la sensation d'une puissance énorme totalement maîtrisée par l'homme.

Le site sur lequel j'aurai cette expérience avait tout d'une image de carte postale paradisiaque. Nous étions basés à Hao, atoll des Tuamotu, situé à près de 1 000 km de Tahiti, composé de plus de 50 km de petits îlots de coraux disjoints enfermant un immense lagon bleu tendre de faible profondeur, 25 à 30 mètres, dont je fréquenterai régulièrement les fonds sous-marins les après-midi et les week-ends.

Malgré cet environnement exceptionnel, peu nombreux étaient les candidats à partir sous les tropiques. Les difficultés familiales liées à un éloignement de six mois y étaient pour beaucoup, mais pour le seul célibataire de l'escadron ce n'était que du plaisir, j'ai même rêvé un moment d'y aller en paquebot sur "Le Tahitien" qui mettrait un mois pour traverser l'Atlantique et la moitié du Pacifique. Comme il fallait être sous-chef de patrouille pour participer à la campagne nucléaire, mes commandants d'escadrille avaient mis les bouchées doubles pour accélérer ma formation : 41 h 35 de vol en juillet, 28h en août et 37 h 15 en septembre ! Mais ça ne suffira pas et je passerai mes tests de sous-chef de patrouille à la fin du mois d'octobre au lieu de me prélasser sur le pont des premières du "Tahitien" ! C'est donc en simple passager de DC6 que je rejoins Tahiti et de là, l'atoll d'Hao.

Tirs de missiles Matra 638 dans le nuage atomique

La mission est d'une simplicité déconcertante et ne réclame certainement pas d'être sous-chef de patrouille pour être menée à bien. Nous partons à trois avions, chacun armé de deux missiles Matra 638 sous les ailes. Ces missiles portent des filtres Bertin dans leur pointe avant. Il nous suffit donc de tirer ces 3 x 2 missiles face au nuage pour qu'ils assurent le prélèvement des poussières radioactives en traversant le nuage en plein développement, sept minutes après l'explosion. Puis un parachute les amène en descente au-dessus de la mer jolie où nos camarades marins les récupèrent et les passent aux ingénieurs du CEA pour les analyses.

Rien de plus simple donc... si ce n'est que le flash nucléaire au moment de l'explosion risque de nous aveugler définitivement si nous avons le regard dirigé vers Mururoa à ce moment-là. Nos cabines de *Vautour* sont donc équipées de rideaux que nous tirons pour nous mettre à l'abri une minute avant le tir. C'est là que l'exercice se corse car nous sommes trois avions, un leader et deux équipiers, et que nous devons tirer ensemble nos missiles. La formation serrée de trois avions volant en aveugle sous rideau n'est pas un exercice recommandable. Nous partons donc d'une formation avec le leader au milieu et un équipier de chaque côté. Une minute avant le tir, nous passons sous rideau, l'équipier de droite augmente son cap de +5° et monte de 500 pieds, l'équipier de gauche diminue son cap de 5° et descend de 500 pieds, le leader ne change →



Ma campagne nucléaire

→ rien (on remarquera au passage que c'est toujours le leader qui en fait le moins). Au bout de 30 secondes, les équipiers reviennent au cap initial et maintiennent leurs altitudes respectives. On attend alors le flash de l'explosion qui se voit très bien au travers des rideaux que l'on ouvre aussitôt, à la recherche du leader.

En ce jour du 22 mai 1970, la bombe A qui doit être testée répond au doux nom de Cassiopée. Je suis équipier de droite. À l'ouverture des rideaux, mon leader devrait donc se trouver un peu au-dessous de moi et à ma gauche. Les deux paires d'yeux de l'équipage auront beaucoup de mal pour retrouver le leader, non à gauche mais à la verticale et au-dessous ! Il est vrai que l'explosion a eu lieu plusieurs minutes après le passage sous rideaux et que la précision de cap des *Vautour* laisse à désirer. Je bascule prestement sur l'aile en affichant plein gaz : c'est fou ce qu'ils traînent ces missiles ! Me voilà en place pour le virage de présentation face au nuage.

Devant nous, c'est comme un gros cumulonimbus qui monte en bourgeonnant, il est déjà à notre niveau, vers 15 000 pieds. Chaque pilote "vise" cet énorme champignon et, au top "tir" du leader, j'écrase le poussoir du tir missiles. Les deux missiles partent l'un après l'autre tout droit vers leur cible en laissant un panache blanc derrière eux tandis que le *Vautour* se balance d'une aile sur l'autre. Mais il ne s'agit pas de poursuivre au cap et d'approcher trop près cette énorme masse de poussières radioactives, la patrouille se met en virage et nous mettons le cap sur notre paradis terrestre : Hao. Ma tête fait le va-et-vient entre mon leader, afin de rester en position rapprochée, et le nuage gris qui n'en finit pas de monter en faisant étalage de son énorme puissance.

Nous apprendrons le lendemain que nos missiles n'ont pas ramené les poussières qu'ils devaient prélever ? Nous serons même suspectés d'avoir tiré à côté du nuage ! Difficile pourtant de tirer en dehors de cette masse qui débordait largement de part et d'autre de la glace frontale du *Vautour* ! Il s'avérera que les filtres qui devaient s'ouvrir automatiquement au moment du départ des missiles sont restés fermés et donc que les prélèvements n'ont pas eu lieu. Ce qui validera du même coup la mission suivante, autrement palpitante, de pénétration pilotée.

Pénétration au sein du nuage atomique

Pour pallier les risques de non-prélèvement des missiles, il est prévu de réaliser une pénétration avec avion lors de chaque tir.

Nous ne sommes autorisés qu'à une seule pénétration pilotée par campagne afin d'éviter de dépasser le seuil des 3 röntgens. Les avions prévus pour les pénétrations sont parkés à Hao sur un emplacement particulier interdit d'accès sauf pour les mécaniciens et équipages réalisant la mission. Ce sont des *Vautour B* (B pour bombardier) qui sont dédiés aux pénétrations. Assis dans le nez de l'avion, le navigateur dispose de nombreux cadrans indiquant les doses instantanées de rayons X et Gamma mesurées par les capteurs dont l'avion est truffé. Nous portons aussi sur nous un dosimètre mesurant les doses reçues. Enfin, la seule modification importante qu'aient subi les avions dédiés à cette mission a été la mise en place de bouteilles d'air comprimé afin que nous puissions couper le prélèvement d'air extérieur, nécessaire à la pressurisation de la cabine, et passer sur la capacité de pressurisation autonome de l'avion, ce qui nous amène à transpirer abondamment car l'air comprimé est

nettement plus chaud que l'air extérieur normalement utilisé pour assurer la pressurisation de l'avion !

La pénétration est prévue une heure après l'explosion et habituellement le nuage culmine aux environs de 30 000 pieds, ce qui est proche du plafond que le *Vautour* peut atteindre avec ses deux bidons tronqués porteurs des filtres Bertin de récupération des poussières radioactives.

En ce jour du 3 juillet 1970, je partage avec Pascal une excitation certaine quant à notre mission commune car c'est bien le moment le plus "chaud" de cette campagne. Nous devons pénétrer dans le nuage de Licorne.

Nous sommes guidés par un navire spécialement équipé pour détecter les points particulièrement radioactifs dans le nuage afin que nous pénétrions dans ces parties chaudes. Le guidage me paraît bien superflu car le nuage est immense et je ne peux le rater, mais ce qui m'inquiète davantage c'est qu'il se trouve nettement plus haut que nous. En fait, nous passons sous lui au plafond de l'avion fortement pénalisés par la traînée des deux bidons tronqués, et j'estime que le bas du nuage se trouve à plus de 5 000 pieds au-dessus de nous. Je distingue d'ailleurs parfaitement dans les volutes de poussières grises un endroit encore rosâtre où ça doit "cracher" un maximum. Pascal passe à la radio les résultats de notre collecte guidée radar : c'est nul, les compteurs n'ont pratiquement rien enregistré à la verticale du nuage. On fait encore un tour, guidés par le contrôleur, mais ça ne donne rien. Je distingue toujours la même zone rosâtre au sein du gros cumim et je demande alors au contrôleur ma liberté d'action pour tenter une manœuvre de recueil. La mission à accomplir reste toujours un impératif pour tout pilote ; il ne saurait s'y dérober sinon à changer de métier.

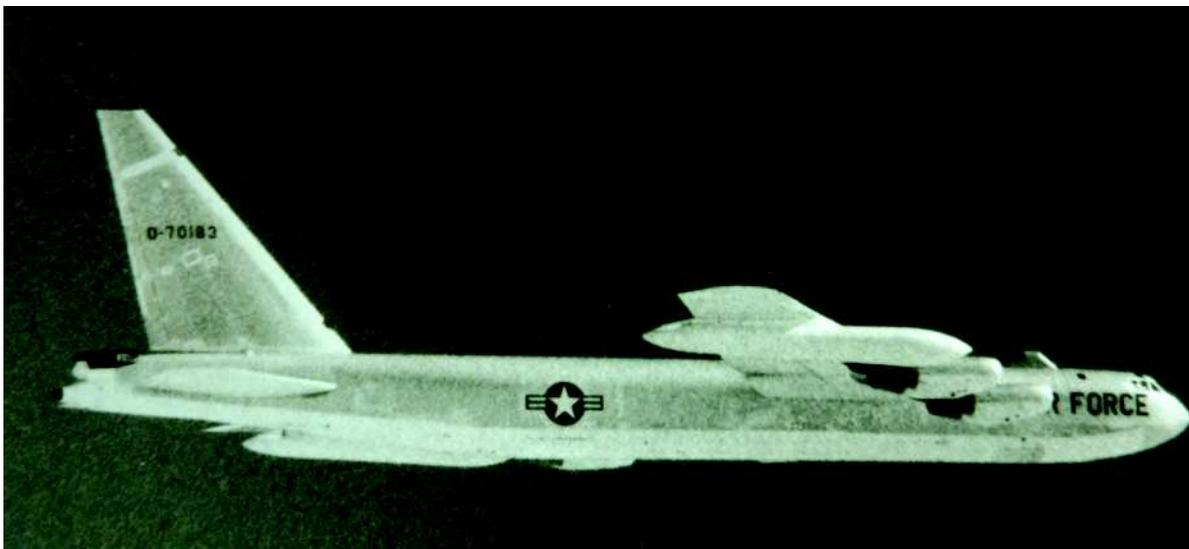
L'accord m'est donné puisqu'on ne parvient à rien d'où nous sommes, sous le nuage. J'explique alors à Pascal mon idée de m'éloigner de quelques nautiques afin d'accélérer au maximum de ce que peut notre poussif aéroplane, et de "zoomer" ensuite avec lui vers le point chaud que j'ai repéré. Pascal a partagé avec moi nombre de vols d'entraînement au combat pour comprendre aussitôt ce que je veux faire et nous nous préparons donc à "attaquer" le nuage récalcitrant !

Nous atteignons péniblement un petit Mach 0.88 et je tire sur le manche, très doucement pour ne pas casser la vitesse, en plaçant le nez du *Vautour* dans la direction de la zone que j'ai bien localisée dans la masse bourgeonnante. Je me demande si ça va passer, le badin dégringole à toute vitesse, nous sommes au-dessous des 100 kt quand on rentre dans la masse nuageuse à l'endroit que je visais. La voix de Pascal me hurle dans les oreilles « *Sors de là, nous avons tous les compteurs en butée !* » Je lui réponds « *Je ne vais rien faire car je n'ai pas envie de me mettre en vrille dans un nuage radioactif.* » Le *Vautour* poursuit sa trajectoire balistique dans le nuage, je me contente de caresser le manche pour conserver les ailes horizontales avec une vitesse nulle, le nez replonge gentiment vers le bas et quelques poignées de dizaines de secondes plus tard, nous retrouvons le bleu de l'océan Pacifique et une vitesse plus confortable pour se mettre en palier et transmettre à la radio les relevés des paramètres de notre récolte.



Vautour IIN partant en mission.

Collection Alain Crosnier



Un B52 espion.

La voix du contrôleur nous revient un peu angoissée « *Surtout, vous ne repassez plus sous le nuage !* » Je prends aussitôt le cap le plus direct vers Hao.

Tout au long du chemin de retour nous consultons nos dosimètres et constatons l'indication qui grimpe régulièrement, à l'arrivée j'aurai atteint 3,1 röntgens, pas de quoi fouetter un chat ; l'équivalent de huit années passées dans ma maison de granit breton ! Mais comme c'est au-delà de la dose autorisée, nous allons être examinés de près : il faut bien que la pléiade de savants docteurs et scientifiques rassemblés sur la base puisse justifier son existence !

Avant d'ouvrir nos verrières nous échangeons nos masques à oxygène contre des masques à gaz placés dans le porte-cartes et nous enfignons des sur-gants et des sur-bottes en vinyle. Puis nous descendons de l'avion en évitant de le toucher et nous nous dirigeons vers la douche bienvenue pour enlever, non pas tant les poussières que la transpiration qui nous colle à la combinaison de vol.

Nous passons alors chacun, en slip, dans un caisson équipé d'un radiomètre extrêmement précis qui va ausculter nos poumons afin de voir si nous n'avons pas inhalé la moindre poussière. Cet examen, qui dure habituellement moins de cinq minutes, commence à me sembler bien long. Quand on ouvre enfin le couvercle, je ne me prive pas de dire au docteur en montrant mon chrono P.N. « *Vous avez vu, il y a plus d'une demi-heure que je suis là-dedans !* » Une exclamation sort alors de l'aréopage imposant d'une douzaine de spécialistes ameutés par mon examen supposé être "enfin un cas !" : « *Oh, il a gardé sa montre !* » Et on me remet dans le caisson, sans ma montre, et moins de cinq minutes après, j'en sors ; toute l'assemblée a disparu, privée du cas intéressant ! Le seul scintillement des douze chiffres fluorescents et des aiguilles avait suffi à alarmer tout ce petit monde ! Dites-moi docteur, est-ce si dangereux d'avoir une montre fluorescente au poignet ?

Mission d'espionnage d'espion U.S.

Notre commandant d'escadron a eu une idée géniale ! Nous savons qu'à chaque tir il y a un bateau soviétique hérissé d'antennes dans les parages, mais la surveillance de la mer jolie est le domaine de nos amis marins. Par contre, il y a aussi un énorme B 52 de l'USAF, non moins hérissé d'antennes, qui s'invite également à chaque tir et là, c'est notre domaine. Notre patron a donc décidé que nous irions espionner l'espion ! Pour cela nous disposons d'un simple appareil photographique 24x36, sans zoom !

Le 26 juillet, je suis donc le premier à assurer cette mission d'espion de l'espion yankee venu tout spécialement admirer "Pégase", le tir nucléaire du moment. Je suis guidé par un radar de la marine qui m'amène au visuel de notre espion. Ce n'est pas très difficile d'ailleurs d'acquérir le visuel sur un B 52 dont les traînées noires des huit réacteurs se voient à 10 Nm ! J'approche par l'arrière et suis estomaqué à la vue des

nombreuses antennes et autres équipements qui hérissent l'énorme fuselage qui n'en finit pas.

J'entends la voix de Pascal, mon navigateur attitré durant toute la campagne : « *Rapproche-toi, on ne voit rien dans l'appareil photo, on est trop loin !* » Je lui réponds, « *Que veux-tu que je fasse, regarde, on est en patrouille serrée avec lui, il n'y a pas un mètre entre mon bout d'aile droit et son bout d'aile gauche ?* » Le problème est qu'une aile de B 52 mesure plus de 25 m ! Me vient alors l'idée de me rapprocher du fuselage par au-dessus. Je dis à Pascal de se préparer à prendre des photos mais très vite, car je ne pourrai pas rester longtemps à cette place. J'affiche plein gaz sur les deux réacteurs et je pars en virage sur la tranche tout en conjuguant au pied afin de passer lentement au-dessus du fuselage du B 52, mon bout d'aile pas très loin du haut de son fuselage. Pendant que je fais la manœuvre, je réalise que le fuselage avance sous moi et je sens que la dérive de 15 m de haut située au bout dudit fuselage est en train de se rapprocher dangereusement. Je plonge alors dans le vide derrière son aile droite et Pascal me crie « *Super, j'ai pris des photos du dessus de tout le fuselage, ça devrait bien rendre !* » Je reviens me placer au bout de l'aile droite du B 52 et je vois le pilote américain me faire des signes amicaux auxquels je réponds tout aussi amicalement, il existe une certaine connivence entre espions ! Puis, il tire ses rideaux, ce qui me fait sourire ; leurs services de renseignement ne sont pas parfaits ; ils ont encore l'heure du tir prévue la veille mais ce matin le tir a été repoussé de 30 minutes. L'équipage va donc rester tout ce temps sous capote en attendant de voir le flash. Moi non.

Je m'éloigne du gros oiseau pour venir me placer aux premières loges car, pour une fois que je n'ai pas d'autre mission que d'admirer le spectacle de l'explosion, je ne veux pas en perdre une miette. Je me suis placé assez près de Mururoa dont j'admire les contours du haut de mes 20000 pieds. L'océan est d'un bleu nuit profond. De là-haut, on discerne parfaitement l'anneau légèrement verdâtre des cocotiers ancrés dans le sable blanc qui lui-même encercle un lagon bleu ciel. Je pense à la bombe qui se balance sous son ballon et qui dans quelques minutes va transformer ce paysage de paradis paisible en enfer apocalyptique.

Il est temps que je me mette à mon tour sous rideau. J'attends le flash immanquable et aussitôt je tire le tissu pour voir le spectacle. J'en ai le souffle coupé. C'est un gros panache tout rouge qui est en train de se former. Le lagon bleu ciel est parcouru d'un cercle blanc de poussière de corail qui s'agrandit à la vitesse du son dans l'eau, qui passe la ceinture de cocotiers et de sable puis disparaît dans le bleu profond de l'océan tandis que les cocotiers sont secoués par le souffle de l'explosion qui les rejoint un rien moins vite que l'anneau blanc de corail sous l'eau.

C'est vraiment sublime, c'est un spectacle magnifique et ce n'est pas du tout l'apocalypse que j'attendais, du moins vu de là-haut.

Cette image instantanée, je la porte encore au fond des yeux qu'il me suffit de fermer pour la faire revivre. ■

Flores, vous connaissez ?

Hugues de Sacy (61 – Moulin)



Harald Wiedemann

En approche face au Nord, de nos jours

Flores, île la plus occidentale de l'archipel des Açores. Rares sont ceux qui peuvent dire y avoir posé les pieds ! Toutefois, une poignée de transporteurs ont fréquenté cette île pendant un peu plus de vingt ans et le COTAM y a perdu un *Transall*. Mais qu'a-t-on bien pu aller faire dans cette île perdue en plein Atlantique ? Notre camarade nous donne ici la vision du transporteur qui a participé au ravitaillement de ce site. Dans l'article des pages 24 et 25, Joseph Caraës nous expliquera pourquoi et comment le Centre d'Essais des Landes (CEL) y a installé une station.

Les ressources locales limitées du site avaient poussé le CEL à demander aux armées une liaison aérienne mensuelle afin de pourvoir à ses besoins techniques et logistiques. C'est le *Transall*, seul capable en raison de ses performances et des caractéristiques de la piste de remplir cette mission, qui avait été retenu.

La topographie de l'île ne laisse que peu de choix pour une piste. Orientée à peu près Nord-Sud, sur la côte Est de l'île, elle ne mesurait à l'origine qu'environ 800 m, le seuil 18 étant pratiquement au droit d'un à-pic qui plonge dans la mer. Afin d'emporter la charge maximale entre Cazaux, lieu de chargement proche du CEL de Biscarosse, et Flores, la mission comporte une ou deux escales : Lisbonne (parfois) et Santa Maria, l'île la plus orientale des Açores. À Santa Maria, il y a rupture de charge, le total étant transporté à Flores en deux rotations en raison des limitations de la charge maximale à l'atterrissage dues à la longueur de la piste. Dernière caractéristique de ce terrain, et pas la moindre, une aérologie très particulière. Par fort régime d'ouest, on peut avoir du vent debout à l'entrée de bande, du vent de travers à mi-bande et du vent arrière en fin de bande ! Ajoutez à cela de très forts gradients de vent et tout est réuni pour des atterrissages mouvementés.

La première mission à Flores, le 21 janvier 1969, se passe sans problème particulier, sinon qu'il ne faut pas se rater à la masse maximale à l'atterrissage sur cette piste dont la longueur a été portée à 915 m. Il s'agit de toucher au plus près de l'entrée de bande. Au plus près, oui, jusqu'au jour où, le 26 mars 1969, l'équipage, dans des conditions de vents *a priori*

sans risques, se pose très court, trop court. L'avion subit de gros dommages, sans qu'il y ait de victimes. Il sera remis en ligne de vol, mais non sans surprise. En effet, le 22 mai, un autre *Transall* apportant de quoi dépanner le premier, connaît la même mésaventure en plus grave, puisqu'il est entièrement détruit, l'équipage et le passager s'en sortant indemnes !

Après ces deux accidents, il a fallu se rendre à l'évidence, les phénomènes aérologiques rencontrés sur cette piste méritaient d'être étudiés de plus près avant de poursuivre les missions. C'est le CEV qui en fut chargé avec deux pilotes de la 61^e escadre au cours d'une campagne d'essais d'une durée de trois mois. A ainsi été défini un système peu sophistiqué d'approche finale visuelle, à base de panneaux colorés, permettant le contrôle de pente et de point d'impact. Ce système s'appelait POMOLA, comme *Poor Man Optical Landing Aid*. Installé sur place à Flores, ce système a permis, après des essais d'une rigueur absolue, la définition d'une procédure sûre à appliquer dans des conditions météorologiques très précises. Si ces conditions n'étaient pas remplies, l'avion devait revenir sur le terrain de Santa Maria. Le CEV avait également recommandé quelques aménagements de la piste. Enfin, les deux pilotes de la 61^e escadre devaient être, pendant un an et à tour de rôle, les commandants de bord des *Transall* qui avaient repris les rotations mensuelles sur Flores.

Quelques précisions sur ce système POMOLA : il consiste en deux panneaux verticaux larges de quelques mètres, placés sur le bord gauche de la piste. Le premier, le plus éloigné de l'entrée de bande, est un

Photos collection de l'auteur



à g., le Monte dos Cruzes, travers ouest de la piste.

ci-contre, installation des panneaux du POMOLA en bordure gauche de la piste.



Sous le plan de descente

Au-dessus du plan de descente



Illustration de l'utilisation du POMOLA.

panneau rouge barré en son milieu d'une bande blanche horizontale. Le second, situé plus près de l'entrée de piste, est constitué d'une bande entièrement rouge dont la hauteur est égale à celle de la bande blanche du premier panneau. La position de ce second panneau est telle que, lorsque l'avion est sur le bon plan de descente, il vient occulter complètement la bande blanche du premier panneau. Si l'avion est sous le plan de descente, le pilote voit une bande blanche sous le panneau le plus proche de lui, dans le cas contraire, la bande blanche apparaît au-dessus de ce panneau. Simple, mais efficace. La taille de l'ensemble est telle qu'à partir de 500 pieds environ sur une approche conduite normalement, le pilote pouvait se positionner avec une grande précision. En restant ainsi aligné sur cet "ILS du pauvre", on pouvait assurer un toucher des roues à l'endroit idéal. Plus tard, sera installé un VASI (*Visual Approach Slope Indicator*), aux performances supérieures.

Quant à la procédure mise au point, elle comportait quatre points. Un ballon météo mesurait la force et l'orientation du vent dans les diverses tranches d'altitude et rendait compte des rabattants ; l'avion devait exécuter trois passages successifs à 500, 300 puis 200 pieds pour s'assurer que les variations du badin et les gradients de vents n'allaient pas au-delà de ce qui avait été défini par le CEV ; les tâches des deux pilotes en cours d'approche étaient définies de manière très précise ; un marquage au sol particulier indiquait au commandant de bord les conditions impératives de remise de gaz éventuelles. La mission Flores n'étant planifiée qu'une fois par mois, la nécessité s'est vite fait sentir de ne pas multiplier le nombre d'équipages suffisamment entraînés. J'ai eu la chance d'en faire partie.

Ma première mission eut lieu en décembre 1971. Le commandant de bord était Max Martin qui avait réalisé l'expérimentation menée après les deux accidents. La période hivernale était peu favorable au plan météorologique et, de ce point de vue, je n'ai pas été déçu de ce premier contact avec Flores. À Santa Maria, les conditions requises pour se poser à Flores ne sont pas remplies. Le lendemain, les conditions sont limite avec toutefois un espoir d'amélioration : nous décollons donc, mais au travers de l'île de Faial, à 120 nm de Flores, nous devons renoncer à poursuivre, nous ne sommes plus "dans les clous" ; retour donc à Santa Maria. Le lendemain, même chose. Toutefois, Max Martin poursuit jusqu'à Flores pour me montrer ce à quoi on peut être confronté avec une telle situation météorologique.

Au cours des trois approches prévues par la procédure, les variations du badin devaient rester dans des limites strictes pour que l'on puisse se présenter à l'atterrissage. Au-delà, il fallait renoncer. Nous n'avons fait que le premier passage à 500 pieds : je n'avais jamais vu cela ! Il a fallu se battre à deux sur les commandes, l'avion étant pratiquement impossible à piloter. Je voyais le badin passer en une fraction de secondes de 90 à 150 kt : impressionnant ! Joli spectacle pour les nombreux badauds qui, depuis les deux accidents, ne manquaient jamais de se presser aux abords de la piste. Bref, nouveau demi-tour. Je ne vous dis pas l'ambiance dans le cargo où la convoyeuse n'était pas désœuvrée à s'occuper des quelques passagers dont des femmes et des enfants.

Le lendemain, la première rotation s'est bien passée et j'ai pu, de la place droite, apprécier la précision que permettait le POMOLA. Les conditions s'étant dégradées, nous n'avons pas pu effectuer la deuxième rotation prévue. La mission n'a pu se terminer que le lendemain où, enfin, je posai l'avion sur la piste de Flores pour la première fois.

Ainsi j'avais défloré Flores, si j'ose m'exprimer ainsi. Mais je n'en avais

pas goûté tous les plaisirs. La durée normale de la mission était de cinq jours pour une mission qui, lorsque tout se passait bien, comportait environ 24 heures de vol ; c'était beaucoup. Mais quand les conditions étaient celles relatées ci-dessus, il n'y avait rien de trop. Heureusement, il fait parfois beau à Flores, en plein anticyclone des Açores. Dans ce cas, le mardi soir, coucher à Flores et, le mercredi, deuxième rotation et nouveau coucher à Flores, le retour n'intervenant que le vendredi pour respecter le calendrier des passagers de retour vers le CEL. Vous pensez bien que l'avion, ses pilotes et passagers – mais surtout son chargement – étaient attendus par tous les Français vivant sur le site et que les soirées n'étaient pas tristes. Nos missions étaient l'occasion de relèves de personnels, donc soirée d'accueil des nouveaux et, le jeudi soir, soirée d'adieux des partants ; chaque fois l'équipage était invité. Et puis l'île ne manque pas d'atouts touristiques.

À l'époque, la pêche au cachalot était l'une des activités principales de l'île. À longueur d'année, des guetteurs placés sur les points culminants, scrutaient la mer à la recherche des geysers d'eau produits par le souffle de ces cétacés. Dès que l'un d'eux était repéré, les pêcheurs se ruaient sur leurs baleinières à la poursuite de l'animal. Il m'est arrivé ainsi, au moins une fois, de voir un cachalot arriver à l'usine de dépeçage : ce spectacle n'est pas banal.

Il m'est arrivé également d'avoir pour passagers les moniteurs de plongée du CEL qui venaient faire passer leur contrôle aux plongeurs affectés sur l'île. En effet, la plongée sous-marine était un sport très apprécié dans ces fonds marins, pratiquement jamais fréquentés avant l'installation de l'annexe du CEL. Lors de cette mission, les deux rotations avaient été exécutées sans problème ; nous avions donc du temps libre sur place et il faisait beau. Les moniteurs ont proposé aux membres d'équipage volontaires une initiation à la plongée avec bouteille. J'ai bien évidemment profité de l'aubaine. Après une démonstration, un après-midi dans une piscine naturelle, des gestes indispensables à connaître avant de s'aventurer en mer, nous sommes partis le lendemain, chacun accompagné de près par un moniteur, en pleine mer. Je dois avouer être parti avec un certain stress et mon rythme respiratoire était un peu accéléré, de sorte que ma bouteille s'est vidée plus vite que prévu et que le temps passé sous l'eau n'a pas été aussi long que je l'aurais souhaité. Mais, quelle merveille ! Ces fonds totalement vierges, dans une eau d'une limpidité extraordinaire, m'ont laissé un souvenir inoubliable. J'ai refait quelque temps plus tard de la plongée en apnée aux Antilles, mais je n'ai jamais retrouvé les mêmes sensations que dans ces profondeurs.

Vous aurez compris que ces missions restent pour moi parmi les plus beaux souvenirs de ma vie en escadron. ■



Arrivée d'un cachalot à l'usine à baleines.

La présence française à Flores : un partenariat gagnant-gagnant

Joseph Caraës (61 – Moulin)



Paysage de Flores avec, au loin, l'île de Corvo.



Radars de trajectographie.

La présence française pour une mission scientifique

En 1962 est créé le Centre d'Essais des Landes (CEL). En 1964 est signé un premier accord secret franco-portugais. En 1966 a lieu le premier essai du programme balistique français au CEL. Dans le cadre des programmes de missiles stratégiques M4 et M5, il était nécessaire de reconstituer avec précision les trajectoires de leurs têtes multiples, notamment lors de la rentrée dans l'atmosphère. Les radars côtiers du CEL, à Cazaux et Quimper, trop éloignés, ou ceux du bâtiment de la Marine "Henri Poincaré" trop dépendant de l'état de la mer, n'offraient pas une précision de calcul suffisante pour cette portion de trajectoire. L'île de Flores, la plus occidentale des neuf îles de l'archipel des Açores, située à 2 500 km à l'ouest du CEL, était bien placée de ce point de vue. La mission de la station est la mise en œuvre des équipements de mesures et d'observations lors des essais à longue portée effectués à partir du CEL ou du large (sous-marins). Le 5 août 1966 arrivent les premiers permanents à Flores où la station est inaugurée officiellement le 6 octobre 1966. Elle sera fermée en août 1992.

Du personnel du Génie et de la main-d'œuvre portugaise ont construit l'aéroport et la route qui allait permettre de joindre la ville de Santa Cruz – siège des bureaux administratifs – et les points techniques (radars et transmission). Cela a nécessité une logistique importante par voie

maritime, seul accès possible avant la construction de l'aéroport. La piste a été utilisée pour la première fois le 15 octobre 1968 avec l'atterrissage d'un C47 portugais pour une EVASAN. Elle ne mesurait que 595 m !

L'effectif des cadres français a peu varié pendant les 26 années d'existence de la station : 17 militaires des trois armées et 11 civils, le chef de station étant un officier de l'Armée de l'air. Avec les familles la station comprenait environ une centaine de personnes. Chaque famille avait une villa meublée, les célibataires avaient des cabines aménagées ou des chambres au cercle mess qui disposait, outre le restaurant, de 32 chambres. Pour compléter ce tableau les personnels avaient à leur disposition un gymnase, une petite école française avec deux classes dirigées par deux institutrices françaises, femmes d'agents de la station, et un service médical luso-français avec médecin, chirurgien, radiologiste et infirmière de bloc travaillant dans une section à part de l'hôpital portugais. L'effectif des personnels portugais a varié de 80 à 190 employés, en fonction des besoins en matière d'infrastructure. La liaison mensuelle du *Transall* a résolu les problèmes logistiques et a souvent permis de transporter dans des îles voisines des Français et des Portugais, autorisés par le chef de station, pour des visites médicales auprès de spécialistes ou encore de permettre à des vacanciers en fin de séjour de sortir de l'île pour rejoindre leur résidence et lieu de travail, leur évitant une attente d'une, voire plusieurs semaines. Un des moments forts de l'apport du *Transall* à la vie



de la station était la période de Noël où il transportait les jouets destinés aux enfants, français et portugais, de la station. À son arrivée, dès l'immobilisation de l'avion, un des membres de l'équipage, revêtu de la tenue du Père Noël, débarquait avec un sac de jouets sur le dos, pour la plus grande joie des enfants rassemblés sur le tarmac. Les personnels de la station étaient particulièrement reconnaissants aux équipages de cette venue du *Transall* et rapidement une tradition s'est instaurée d'effectuer, la veille du départ de l'avion, une fête à laquelle étaient conviés l'équipage, tout le personnel de la station, les personnels en mission et visiteurs ainsi qu'une sélection d'invités portugais de l'île.

La France a laissé une marque indélébile de sa présence dans cette petite île des Açores de 142 km², facilitant la vie de ses habitants et atténuant le mouvement d'émigration vers les USA et le Canada qui a entraîné néanmoins une diminution significative de la population, de 10000 habitants dans les années cinquante à moins de 4000 de nos jours. Parmi les réalisations majeures évoquées précédemment on peut souligner la construction de l'aéroport, de la route Cedros - Ponta Delgada qui a permis à ce village, pour la première fois de son existence, de pouvoir rejoindre Santa Cruz, la capitale de l'île, autrement que par voie maritime ou voie terrestre par des sentiers à travers la montagne. En outre la France, par le biais des renouvellements successifs de l'accord luso-français tous les quatre ans, a permis la construction du port de Lages au sud de l'île, opérationnel en 1992, de la pharmacie à Santa Cruz, inaugurée en juin 1979 et enfin de l'usine hydro-électrique qui, depuis plus de 30 ans, alimente toute l'île en électricité verte.

À la fermeture de la station en 1992, la France, conformément aux accords, a cédé tous les ouvrages existants au gouvernement portugais. À souligner également le fait qu'elle a favorisé la création dans l'île, en 1980, d'une entreprise de construction par le contremaître venu du Portugal continental qui avait dirigé la construction du second radar de la station en 1978-1979. Cette entreprise a procuré au fil des années un emploi à plus de 400 personnes dans toutes les Açores. Tout visiteur de ce bout de l'Europe, qui était au temps de la navigation sans GPS le dernier point de repère et de ravitaillement, en eau notamment, des navires allant vers les Indes occidentales ou en revenant – y compris les célèbres galions de Philippe II d'Espagne avec leurs précieuses cargaisons – peut encore de nos jours admirer une nature quasi intacte avec une flore superbe, une mer riche en poissons et crustacés. S'adressant aux habitants, il pourra constater que le passage des Français est ancré dans les mémoires, chaque famille ayant eu au moins une personne soignée par notre service médical, une autre évacuée ou transportée à l'aide du *Transall* et tous bénéficiant du modernisme apporté dans la vie quotidienne. Pour la petite histoire, une dizaine de cadres français se sont mariés avec des florentines et perpétuent par leurs visites la présence française dans ce paradis que d'aucuns pensent être un reste de l'Atlantide...

Une mission diplomatique

D'août 1975 à août 1980, j'ai eu le privilège non seulement de commander la station française de mesures de Flores, mais aussi d'exercer les fonctions de consul dans cette petite île de 142 km² au cœur de l'Atlantique.

Nommé, commis et délégué en qualité d'agent consulaire par le consul de France à Lisbonne, j'ai agi à ce titre à compter de cette date, obtenant finalement l'*exequatur*¹ du gouvernement portugais par carte patente du 30 mars 1979 signée par le président Ramalho Eanes. Parmi les souvenirs notables de cette activité quelque peu spéciale pour un commandant de l'Armée de l'air, j'ai retenu l'anecdote suivante :



Ramalho Eanes.

En juillet 1976, le croiseur Colbert et deux frégates ont participé aux USA aux célébrations du bicentenaire



Photos DR

Le croiseur Colbert.

de l'indépendance américaine. Au retour de cette mission dirigée par le vice-amiral De Gaulle (commandant l'escadre de l'Atlantique), le capitaine de vaisseau Cahuac, commandant le Colbert, m'a contacté par BLU, m'exprimant le souhait de l'amiral d'effectuer une escale à Flores et de m'inviter, ainsi que les autorités portugaises de l'île, à bord du vaisseau amiral. Nous sommes donc convenus des modalités concernant l'escale, notamment le port de la tenue militaire pour les personnels à terre et les invitations protocolaires. Quelques jours plus tard, le Colbert mouillait dans la baie de la Ribeira da Cruz à Flores en début de matinée et l'amiral me rendait une visite, souhaitée privée, avant le déjeuner à bord, pour s'enquérir notamment de la situation politique dans l'île (la révolution des Œillets de 1974 au Portugal était encore fraîche et le devenir des Açores quelque peu incertain dans l'hypothèse d'une installation durable du communisme au pouvoir à Lisbonne). J'accueillais donc l'amiral dès son arrivée par hélicoptère à l'aéroport et rendais compte de la situation, dans ma résidence. À la suite de ce court entretien, il me proposa de l'accompagner en hélicoptère pour aller déjeuner à bord du Colbert, mon épouse et les invités portugais devant nous rejoindre par bateau. Je dois préciser à ce stade que la mission de la station de Flores était officiellement scientifique et que tous les personnels de la station, militaires y compris, portaient exclusivement des vêtements civils. J'avais donc pour la circonstance revêtu costume avec cravate comme il se doit. Quelques minutes plus tard nous avons apporté sur le Colbert. L'état-major Atlantique était aligné sur le pont ainsi que tout l'équipage avec une délégation importante de la Musique des Equipages de la Flotte, embarquée pour participer aux célébrations du bicentenaire. À ma plus grande surprise, l'amiral s'est alors effacé et m'a prié de passer en revue l'équipage alors que la musique jouait la marche consulaire ! Moment d'émotion intense inoubliable, la musique aidant, pour un jeune commandant de l'Armée de l'air en poste à l'étranger...

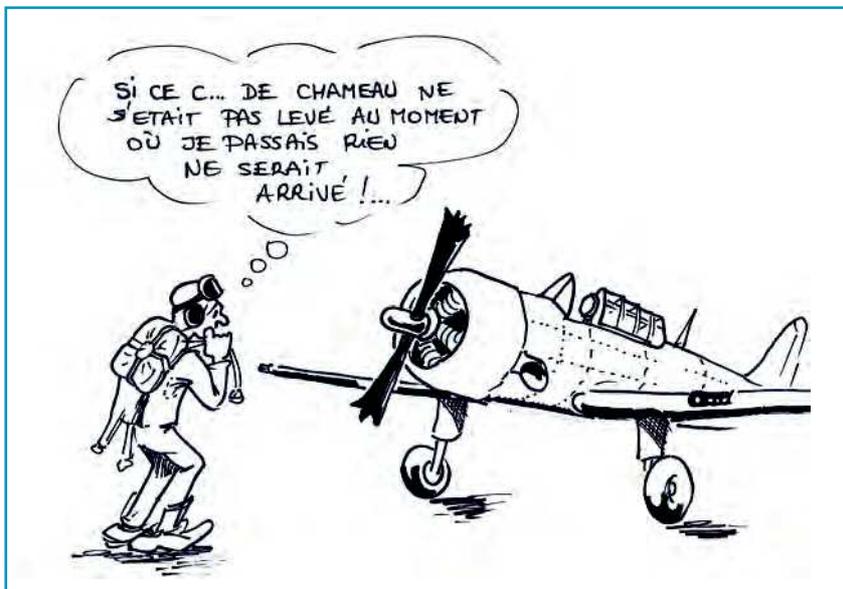
J'ai gardé en mémoire cette journée, un accueil extraordinaire conforme aux traditions de la Marine française avec un déjeuner préparé par un cuisinier hors du commun, spécialement détaché à bord pour la mission bicentenaire... mais surtout une rencontre exceptionnelle avec le vice-amiral De Gaulle, chef militaire particulièrement respectueux du protocole dans des circonstances où beaucoup n'auraient considéré que l'officier supérieur et probablement pas l'Agent consulaire...

Nota : Pour la petite histoire, en juin 1967 le même croiseur Colbert accompagna au Canada les parents de l'amiral, le général De Gaulle et son épouse, voyage où le Général prononça son fameux « *Vive le Québec libre!* » ■

1- Exequatur : procédure visant à donner, dans un État, force exécutoire à un jugement rendu à l'étranger



Petit glossaire des termes aéronautiques, à l'usage des Pailleux et des Bobonnes



"Radada"
[dessin de Daniel Carrasco - 65].

Publié en 1956 par la 2^e escadre de chasse (suite et fin)

M

MACH : n.m. Une espèce de badin toujours foudroyant. Expressions : « Mach velu » : badin velu, en mieux. « Mach atroce » : le fin du fin. « Passer au Mach » : aller très vite, au propre et au figuré.

MAIN (avoir en) : loc. Posséder, être familier avec, dominer (un sujet).

MANIGLIA : n.f. La manette des gaz.

MARAB (N.D.L.R. voir encadré) : n.m. L'aumônier. On dit aussi plus familièrement « le Padre ». La chapelle est la mosquée ou la pagode.

MERDIER : n.m. Élément de base des chises. Un merdier qui ne des-sèche pas vire au sac. Le merdier géant et le merdier hideux revêtent un caractère de gravité qui les rend spécialement redoutables.

MORPIONNER : v. Serrer de près, accrocher, suivre aveuglément son leader. En l'air, triste sinécure des peintres (v. ce mot) en escadrille. « Un équipier, ça morpionne ou ça crève » (Marc Lissy, op. cit.).

MOUSTACHU : n.m. Celui qui connaît, le vieux. Ses jugements sont sans appel. Synonyme : chibani ou chibane. Ses compétences sont marquées par l'expression : « Les moustaches sur les plans ».

N

NÉGATIF : adv. Non, pas question, refusé.

NOTICE PILOTE : Mode d'emploi (de tout instrument, appareil ou bidule).

O

OPÉRATIONNEL : adj. OK, en état de fonctionnement. Le contraire de conchié.

P

PAYER (se) : v. Obtenir, gagner, s'emparer de. Ex. : « Se payer une balise » (ce qu'on redoute le plus à l'atterrissage).

PAILLEUX : n.m. Individu, du règne administratif, dont le rôle est d'épargner aux aviateurs le maximum d'efforts intellectuels. Généralement peu vélocé (v. ce mot).

PAINS : n.m. Ne s'emploie qu'au pluriel. Arrêts simples (ou « petits »), arrêts de rigueur (ou « gros »). Épilogue habituel des sacs.

PANIQUE : n.f. Sentiment inopiné, irrésistible et contagieux qui peut frapper les aviateurs à tout moment.

PAQUET : n.m. Tout le total. « Mettre le paquet » : plein pot PC.

PAUMER : v. Perdre. Sous la forme pronominale, précède chronologiquement la panique.

Quand l'étymologie s'invite dans l'interarmées

Souhaitant confirmer ses souvenirs du "Vieux Bahût" (le Prytanée), un membre de la rédaction a demandé à un ami marin de lui confirmer que, dans un esprit interarmées exemplaire, l'Armée de l'air et la Marine se sont partagé l'origine étymologique (le marabout) des mots d'argot qui désignent l'aumônier dans chacune des deux armées. Nous ne résistons pas au plaisir de publier sa réponse.

« Tu es effectivement bien informé. Je te cite "L'argot Baille"¹ : **BOÛT**, n. m. (prononcer : bohutte). Abréviation de "marabout". Appellation classique dans l'argot Baille des aumôniers de la Marine et, par extension, de tous les prêtres et religieux en général. Quand, après la messe dite chaque dimanche matin à l'École, on entendait dire : « Le boût a fait une vase boyarde aujourd'hui », il fallait traduire : « L'aumônier a fait un beau sermon ». Pendant la messe, un pavillon spécial était hissé par le Borda² ; c'était le "pavillon de messe" réglementaire que les élèves appelaient le "pépté boût". À noter que le mot "marabout" dont est issu boût, a également inspiré les Saints-Cyriens et les aviateurs pour qui l'aumônier est le marab. Je note que cette tradition de l'École navale a transpiré, ce qui est assez rare, dans l'ensemble de la Marine ; ce nom est universellement répandu sur les bateaux. Toutefois, chez les jeunes de nos équipages, avec l'interarmisation qui nous influence de plus en plus, il est désormais courant d'entendre parler du "padre".

Pour ma part je continue à appeler le vicaire général marine **ALBOÛT** (tous les amiraux s'appellent **ALquelquechose** : **ALFAN**, **ALFOST**...) »

Pierre-François Forissier³

- 1- La Baille : l'École navale ; équivalent du Piège pour l'École de l'air
- 2- Le Borda. L'École navale fut longtemps embarquée à bord de navires successifs basés à Brest et surnommés Borda (du nom de Jean-Charles de Borda, célèbre marin et savant français du XVIII^e siècle)
- 3- École navale 71, chef d'état-major de la Marine de 2008 à 2011



PEBROCQK : n.m. Parachute (réservé aux béotiens).

PEINTRE : n.m. Celui qui est toujours chargé des corvées les plus rebutantes (peintre en escadrille). « Peintre en attente de peinture » : gus lambda plus ou moins en stand-by. Pilote à l'instruction, destiné à morpionner (v. ce mot) sans réfléchir.

PELO : n.m. Obus.

PENDULE : n.f. Voir **BADIN**.

PIÈGE (le) : n. propre m. Pépinière de génies. Synonyme : École de l'air.

PIÈGE : n.m. Aéronef. On dit aussi : charrette, chiotte, tapin, taxi, trapanelle, voiture, zinc (archaïque) et (rarement) avion.

POT (plein) : n.m. (Toute la) Gomme. Voir **PAQUET**.

PROBLÈME : n.m. Mot inconnu dans l'Armée de l'air, en tout état de cause étranger au vocabulaire des pilotes, des mécanos et des pailleux. N.B. : la phrase la plus souvent entendue en piste et en salle d'ops est : « Y a pas de problème! ».

Q

QGO : ab. Formule cabalistique qui se dit à chaque fois qu'on n'y voit goutte (brouillard, fumée, etc.).

QGP : ab. Liste d'attente. « QGP 1 sur les ordres ».

R

RADADA : n.m. Vol rasant. On dit aussi : rase-poil. Un radada non autorisé sur des lieux séduisants tels que plage, rassemblement d'amis, etc. peut être générateur de pains.

RETAILLÉ : adj. Remarquable, sans défaut.

S

SAC : n.m. Un merdier qui s'est cristallisé.

STAND-BY : n.m. Période d'attente consacrée à la bulle.

SWEAP : n.m. (anglic.). Coup de balai, expédition collective. Ex. : « Faire un swep sur le café X » : chise dont le but est d'écumer le bistro en question.

T

TAPER (SE) : v. S'offrir. « Se taper un 180 » : faire demi-tour.

TATANNER : v. Faire du pied à son avion.

V

VÉLOCE : adj. Se dit d'un gus aux réflexes prompts et agiles.

In vino veritas

Philippe Ducros (56 – Le Cong)

L'article de Didier Rouquié sur le champagne et le souvenir du témoignage de Pierre Delachenal sur le kir (*Le Piège 207*) me remémorent celui de Serge Larroque dans le numéro 200. Puis-je apporter mon propre témoignage à propos d'une bouteille exceptionnelle ?

Mouton-Rothschild

Ah, l'escabeau maudit ! Parvenu à son faite
J'ai dû en le cognant briser un vin de fête
Un vin qu'on ne fait plus, grande année et grand cru
Car c'était un Mouton. De ma détresse accrue

J'ai senti s'élever jusqu'à ma stratosphère
Un nez pouvant emplir tous les deux hémisphères,
La souplesse, le corps, l'idée du merveilleux
Permettant d'accéder au domaine des dieux.

Puis j'ai vu, tenus par l'étiquette rougeie,
Un corps et un tesson cassés sous l'effigie
S'ajouter au parfum pour noircir ma détresse...

Pendant un long moment dans le réduit obscur
Beaucoup désespéré en plus de la griffure
J'ai senti cet instant comme on sent des caresses.

Par bonheur, il m'en restait une bouteille. C'était le temps où on pouvait encore s'en procurer sans se ruiner).



Pilote ou Chef d'orchestre ? Les deux, M.



La fougue.

Pilote de chasse, l'auteur s'est engagé dans une voie de reconversion originale : la direction d'orchestre ! Mais qu'est ce qui a bien pu motiver cette surprenante "seconde vie" ? Dans son article, il nous fait découvrir avec talent toute la richesse d'une profession qui reste bien mystérieuse pour la plupart des lecteurs du *Piège* et nous explique en quoi il a pu y retrouver des analogies avec son premier métier ! Cette révélation risque de susciter bien des vocations chez les anciens pilotes... et le métier de chef d'orchestre pourrait bien se trouver rapidement encombré de piégards.

Depuis que, profitant de la 2^e section pour réaliser un rêve d'enfant, j'ai entrepris des études de direction d'orchestre, nombre de camarades et d'amis me demandent en quoi consiste finalement le rôle de ce chef que l'on voit de dos s'agiter de mouvements dont le lien direct avec la musique produite est parfois loin d'être évident. C'est ce que je vais tenter de démythifier ici pour vous en soulignant au passage certaines analogies que j'ai pu observer entre le fonctionnement du chef d'orchestre et celui du pilote-chef de patrouille.

De nombreux ouvrages plus ou moins savants traitent de la direction d'orchestre ; je ne vous livrerai pour ma part que quelques constats personnels articulés autour de quatre grands thèmes interdépendants : l'équipe, la "préparation de mission", l'entraînement et le rôle précis du chef lors de l'exécution de l'œuvre.

Les fondements de la direction d'orchestre

Postulat de base : ce n'est pas le chef mais ce sont les musiciens qui font la musique.

Laissant de côté le cas particulier des orchestres d'amateurs, le chef est confronté à des professionnels qui connaissent leur métier et avec qui le plus important est d'établir un lien de confiance dans la mesure où chacun a besoin de l'autre. Le premier principe est donc pour le chef de ne jamais gêner les musiciens d'où, au plan gestuel, la recherche perpétuelle de l'adéquation entre le *nécessaire* et le *suffisant*.

Le chef d'orchestre, une apparition récente :

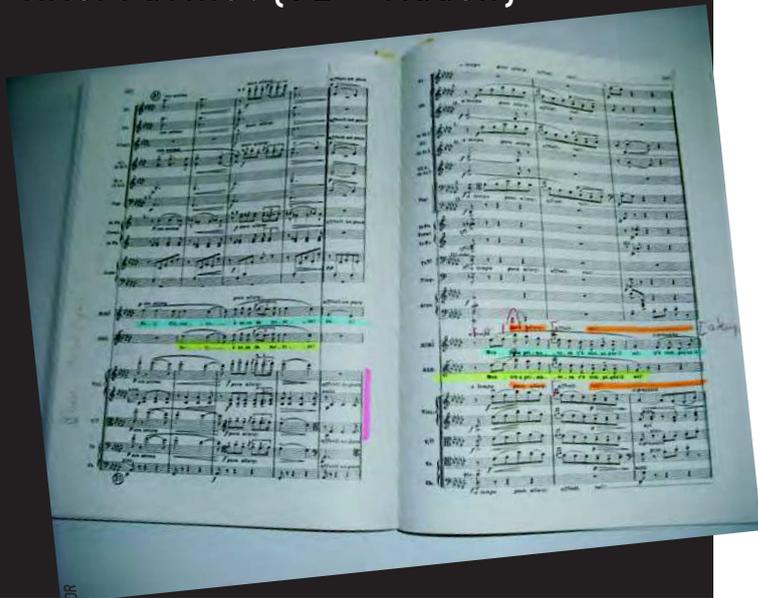
Jusqu'au début du XIX^e siècle, à une époque où les partitions étaient relativement simples, les musiciens, peu nombreux, pouvaient se diriger entre eux. Ce rôle incombait au premier violon qui désignait les musiciens concernés de la pointe de son archet. Avec la venue successive de Beethoven, Weber, Berlioz, Mendelssohn, Liszt, Wagner, les œuvres sont plus complexes et les effectifs se développent considérablement. Exit le premier violon car, dès lors, les compositeurs dirigeront eux-mêmes leurs œuvres.

Le chef est là pour faire ce dont les musiciens ne sont pas capables tout seuls, en particulier les guider dans les passages présentant des difficultés : départs, changements de tempo (dont les fameux "points d'orgue" qui sont toujours autant de pièges gestuels), mais aussi assurer les nuances sonores et les équilibres entre les parties. Les départs et les arrêts des *tutti* ("tous ensemble") doivent être particulièrement lisibles afin de "faire tomber" ensemble plusieurs familles d'instruments dont les temps de production du son diffèrent. Le chef a aussi pour responsabilité d'assurer les "entrées" d'instruments qui n'ont pas joué depuis un certain temps au cours d'un morceau. Cette obligation se traduit de deux manières : d'une part, assurer tout au long de l'œuvre une battue, au moins des premiers temps, permettant ainsi à chaque musicien silencieux de compter les mesures jusqu'à son entrée et, par ailleurs de provoquer cette entrée individuelle par un geste approprié le moment venu, si possible précédé d'un regard direct propre à rassurer le musicien.



d'orchestre ? Mon général !

Ariel Pavillet (72 – Madon)



Collection de l'auteur

J'en profite au passage pour répondre à une remarque habituelle : « On a souvent l'impression que les musiciens ne regardent pas le chef ». C'est tout à fait exact, surtout si la partition est touffue. Mais, s'ils ne la regardent pas, ils le voient quand même, juste au-dessus de leur pupitre, et cela suffit le plus souvent pour leur permettre de rester en phase avec la battue générale. D'ailleurs, pour les fameux points d'orgue, soyez assurés que tous les regards convergent vers la baguette !

Ainsi, le chef n'étant là que pour provoquer puis stimuler la production sonore, encore faut-il pour cela qu'il connaisse parfaitement les possibilités et contraintes techniques des instruments. S'agissant de la famille des vents (bois, cuivres), le plus sage est de respirer, plus exactement inspirer en même temps qu'eux (combien de fois ai-je vu mon professeur faire démarrer l'orchestre sans le moindre geste, uniquement au terme de l'inspiration appropriée !). Aussi, sans pour autant être un virtuose, est-il conseillé pour devenir chef d'avoir des notions pratiques si ce n'est une expérience concrète de chacune des familles d'instruments, cordes, vents, claviers et percussions.

Tout se fait en amont du concert

« Mais comment fait-il pour lire toute la partition en même temps ? » En effet, le *conducteur*, terme technique désignant la partition du chef qui rassemble toutes les parties écrites pour les instruments, peut comporter jusqu'à trente portées simultanées !

Personne n'étant capable d'assimiler une telle quantité d'informations d'un simple coup d'œil, c'est "à la table" que se réalise la première lecture d'une œuvre. C'est le

moment de l'appropriation par le chef qui va se forger, au fil des "lectures" successives, sa vision personnelle de l'œuvre et de l'interprétation qui en découlera.

C'est également, pour le chef, le moment de l'apprentissage où chaque mesure (ou bloc de mesures alors dénommé "carrures") donne lieu à l'analyse fine de ce que le compositeur a voulu et au choix par le chef des gestes adéquats. Ce travail en amont, parfois fastidieux mais ô combien enrichissant, peut être long, voire très long (il faut compter plusieurs semaines pour un opéra de trois heures trente) et n'est jamais totalement achevé, car on y trouve à chaque lecture de nouveaux détails à exploiter.

Vient ensuite le temps des répétitions car c'est là que l'essentiel du travail se fait. Premiers "filages", travail des points durs puis lectures de l'œuvre complète : à chaque instant, le chef parle, explique, demande, corrige mais également réagit aux commentaires ou suggestions des musiciens. C'est le moment privilégié de l'exigence assortie de la connivence. Ensuite, au concert, un seul regard, un seul sourire du chef à un instant précis suffira pour que le musicien se rappelle (s'il l'avait oubliée) la remarque faite lors de la répétition.

Le geste, transfert d'énergie vers l'orchestre

Mais le regard et la mémoire ne sont pas tout...

« Je ne comprends rien aux gestes qu'il fait », autre remarque habituelle des habitués des concerts. Rien de plus normal car nous sommes là dans le grand mystère de la gestique.

La gestique, nom donné à la technique gestuelle spécifique de la direction d'orchestre, repose sur l'idée que tout mouvement induit mentalement, par son amplitude et sa vitesse, le moment attendu de la production effective du son, permettant ainsi au musicien d'anticiper de manière instinctive le mouvement de son archet ou le mode d'expiration. Faites une expérience simple et imaginez que vous regardez le lancer d'une boule de pétanque : vous êtes capable de taper dans vos mains au moment précis où la boule retombe au sol...

Par convention, un geste donné vers le haut ("levée") avec l'impulsion appropriée fera "retomber" la musique sur le début de la fraction rythmique suivante. De même, un geste sec vers le bas ("down") permet d'obtenir une syncope sur le demi-temps suivant. ➔

1- Point d'orgue : signe d'interprétation qui marque un repos sur une note, de longueur indéterminée (Larousse)



Collection de l'auteur

Attention au "down" qui va suivre !



Pilote ou chef d'orchestre ?

→ Pour faire court, le geste du chef est avant tout un transfert d'énergie vers l'orchestre, énergie porteuse de l'intention rythmique qui sera assimilée de manière instinctive par le ou les musiciens concernés.

La "schizophrénie" du chef

« On a parfois l'impression qu'il dirige en avance de la musique ». C'est également vrai et cela constitue le deuxième grand mystère de la direction d'orchestre.

En effet, le chef est soumis à une sorte de schizophrénie au sens où il est obligé de dérouler mentalement la musique à deux reprises : une première fois avec l'anticipation suffisante pour élaborer le geste et que celui-ci ait le temps d'être perçu, compris et restitué au bon moment par le musicien et une deuxième, lors de la production effective du son qui donne lieu par le chef à une analyse permanente de l'effet obtenu par rapport à l'effet souhaité entraînant, le cas échéant, les mesures correctrices appropriées de tempo ou de nuance.

On comprend, dès lors que si la "battue" d'un rythme lent est quasiment synchrone avec la musique, celle d'un tempo rapide est obligatoirement en avance pour laisser au geste le temps d'être assimilé par l'exécutant.

Deux questions qui reviennent souvent :

• La baguette est-elle obligatoire ?

Obligatoire, non, mais vivement conseillée, en particulier dans les tempi rapides. Prolongement naturel du bras, elle amplifie la taille du geste et en améliore ainsi la précision. De couleur blanche, elle est visible depuis les rangs de musiciens les plus éloignés du pupitre. En revanche, dans les mouvements lents, se passer de baguette permet parfois d'obtenir des phrasés plus expressifs. Je garde, à cet égard, l'image de Georges Prêtre venant planter verticalement sa baguette derrière la partition du premier violon pour l'exécution de l'adagio du Concerto en sol de Ravel et la reprendre ensuite pour le final plus animé !

• Avec ou sans partition ?

Là encore, pas de règle. Connaître par cœur la partition permet de conserver le regard porté en permanence vers les musiciens mais cela demande une mémoire considérable qui s'acquiert tout au long de la carrière. En revanche, il est de tradition de diriger les concertos avec la partition sous les yeux car le rôle de l'orchestre, et donc de son chef, est avant tout d'accompagner le soliste.

"L'image" du chef

Une fois ces bases posées, lorsque vous serez de nouveau en configuration d'auditeur de concert, ne cherchez plus à comprendre le chef ! Faites confiance au travail préparatoire des répétitions et à toutes les conventions passées entre lui et ses musiciens qui viennent vous transmettre à la fois l'œuvre qu'a composée l'auteur et l'interprétation que le chef en a tiré par sa lecture personnelle.

Les véritables chefs ne sont pas dans "l'image". S'ils gesticulent, parfois de manière violente, c'est avant tout pour transmettre leur énergie, leur impulsion, leur "souffle". Qu'importe le geste, seul compte le résultat en termes de musicalité.

D'ailleurs, voyez-vous le chef quand vous écoutez un concert à la radio ? (je ne parlerai pas du cas du disque qui est différent car la perfection technique y est parfois obtenue au détriment de la spontanéité).

Pilote ou chef ?

Alors maintenant, amis pilotes qui m'avez lu jusqu'ici, commencez-vous à percevoir toutes les analogies qui relient les deux activités que sont le pilotage de combat et la direction d'orchestre.

Détaillons-en quelques-unes :

- la préparation de mission est fondamentale : elle fait appel à toute la culture, à toute l'expertise, et, en vol comme au pupitre, l'improvisation s'avère généralement fatale !

- la précision du geste est directement fonction de la réactivité des commandes : à l'instar du faux geste sur le manche qui peut faire éclater la patrouille serrée, le moindre écart de battue est immédiatement perçu par les musiciens comme une variation de tempo ou, pire, comme une indication de départ et là, gare au couac !

- l'indépendance des mains est indispensable : si celle-ci vient naturellement au pilote lors de sa formation initiale, elle est pour le chef le fruit d'un long (et parfois douloureux) apprentissage dans la mesure où chacune des mains pourra être amenée à dispenser des rythmes différents. La consolation pour le chef, est que lui, n'a rien à faire avec les pieds...

- ensuite, qu'il s'agisse de l'anticipation, de l'adaptation au présent ou de la confiance dans les équipiers, fruits de l'expérience et d'un entraînement permanent, ces trois notions se conjuguent de la même manière dans les deux fonctionnements : être toujours mentalement en avance, avoir suffisamment d'aisance dans les "basiques" pour disposer de l'espace mental nécessaire à la gestion de l'imprévu et faire confiance aux membres de l'équipe pour prendre l'initiative appropriée le cas échéant.

- enfin, dernier point et non des moindres, sauf cas de force majeure, la mission comme le concert ne sont jamais interrompus !

J'achèverai cette tentative de comparaison par une ultime similitude. Le dicton « *il n'y a pas de bons pilotes mais de vieux pilotes* » trouve sa correspondance en direction d'orchestre dans la mesure où un "mauvais" chef ne fera généralement pas carrière et, à l'inverse, la qualité du chef se bonifie avec l'âge et le perpétuel élargissement de sa culture et de son répertoire.

Et quoi qu'il arrive, pour citer une dernière fois mon maître en direction : « *Un accident de musique n'est jamais mortel !* » ■

Savez-vous que l'Armée de l'Air met en œuvre la Rolls des musiques militaires ?

Ambassadrice de l'excellence de l'Armée de l'air, la Musique de l'Air de Paris est présente dans toutes les grandes manifestations populaires (14 Juillet aux Champs-Élysées, Stade de France, etc.) mais brille également dans de nombreux concerts de musique classique où elle aborde la quasi-totalité du répertoire symphonique retranscrit pour l'occasion pour orchestre d'harmonie.

Placée actuellement sous la direction du colonel Claude Kesmaecker, ancien élève du Conservatoire national supérieur de musique de Paris, et composée exclusivement de professionnels de haut niveau, tous Prix de conservatoire, la Musique de l'Air apporte un inégalable complément culturel aux spectacles que constituent les évolutions de la Patrouille de France et autres équipes de présentation de l'Armée de l'air, contribuant ainsi à véhiculer l'image d'excellence qui caractérise nos forces aériennes.

Ses concerts (le plus souvent gratuits) donnés régulièrement en l'église Saint-Louis des Invalides, dans cadre d'un partenariat avec le musée de l'Armée, ou un peu partout en France sont autant d'occasions d'apprécier un répertoire constamment renouvelé comprenant les plus grands chefs-d'œuvre de la musique classique.

À tous ces titres, la Musique de l'Air de Paris représente ainsi un vecteur capital de notoriété pour l'Armée de l'air qu'il convient absolument de promouvoir et de sauvegarder.





Maple Flag 2012

Rémi Bahuon [89-Clément Ader]

Moraine Lake

300 aviateurs étaient au Canada, avec avions de chasse, de transport, ravitailleurs et AWACS, afin de s'entraîner avec nos alliés tout en profitant des grands espaces de l'Alberta. Leur chef nous relate cette mission.

Le 28 juin dernier, c'est avec satisfaction que j'atterris à Istres à bord du *Boeing C135FR* de l'escadron de ravitaillement en vol. Nos huit *Mirage 2000* sont bien rentrés et, si le convoi retour a pris un peu plus de temps que prévu, nous pouvons annoncer « mission effectuée ! » Ces cinq semaines en plein cœur du Canada sont passées comme une traînée de poudre, mais je me souviens à présent que l'histoire a débuté bien avant, en décembre 2010, lors de la reconnaissance du site en prévision de l'édition 2011 de *Maple Flag*.

Maple Flag est le jumeau canadien du célèbre *Red Flag*, conduit depuis la base américaine de Nellis. Il existe également un *Red Flag* en Alaska qui s'effectue au départ de la base d'Eielson. Bien que différents en termes d'espace aérien et de type de terrain, ces trois exercices reposent sur une même logique et un même concept élaboré en 1975 et constant depuis l'origine : la volonté de mettre en place un entraînement aussi réaliste que possible. Au cours de la guerre du Vietnam, les forces américaines avaient en effet constaté que la plupart des pertes subies au combat se produisaient au cours des dix premières missions de guerre. Tirant

les enseignements de ces froides statistiques, ces exercices allaient permettre à des générations de pilotes de s'aguerrir.

Après plusieurs années sans exercice majeur conduit en Amérique du nord, l'Armée de l'air avait décidé de participer à l'édition 2011 de *Maple Flag* et d'y projeter un dispositif important. La résolution 1973 votée par le conseil de sécurité de l'ONU autorisant l'intervention en Libye en décida autrement. L'ampleur de l'effort requis pour le succès de l'opération *Unified Protector*¹ imposa de renoncer à l'événement. Cette annulation n'était que la troisième depuis la création de l'exercice, les précédentes ayant été motivées par la guerre du Golfe, puis par les opérations au Kosovo.

Nos partenaires canadiens renouvelant leur invitation pour l'édition 2012, l'Armée de l'air s'engagea naturellement à y participer. Ces manœuvres sont absolument essentielles pour la préparation opérationnelle de nos forces. La réactivité et l'efficacité démontrées en Libye justifient ce type d'investissement. Posté à l'état-major du commandement des forces aériennes de Metz, et en charge de la préparation des forces, j'étais donc, comme en 2011, désigné pour prendre en charge la préparation et la direction du détachement. La première rencontre avec nos hôtes canadiens a eu lieu en décembre 2010. La préparation d'un tel déploiement (cf. encadré) appelle en effet une nécessaire reconnaissance du site et la tenue d'une conférence de planification spécialement dédiée. Je suis donc parti à la tête d'une petite équipe pour le Canada et plus précisément sur la base de Cold Lake en Alberta.

Après plus de trente heures de voyage, nous arrivons au milieu de la nuit dans cette modeste ville. Avec un thermomètre bloqué à -25 °C et des routes recouvertes de neige, nous sommes bien soulagés d'apercevoir le gigantesque panneau indiquant « *Welcome to 4th Wing- Bienvenue à la 4^e escadre* ». Le lendemain, nous rejoignons comme convenu la grande salle de briefing du bâtiment *Maple Flag*. Encore groggys par le décalage horaire, nous sommes épatés de voir l'activité aérienne des *CF18* de la base se poursuivre, malgré la météo peu engageante et les plaques de neige sur les parkings. →

Maple Flag 2012 en quelques chiffres

Dix pays ont directement participé à l'édition 2012 : Allemagne, Autriche, Brésil, États-Unis, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Royaume-Uni, Singapour, Canada et France. L'Armée de l'air a déployé pour cette édition : un avion radar *E3F*, deux *C-160 Transall*, quatre *Mirage 2000-5*, deux *Mirage 2000N*, et deux *Mirage 2000D*.

L'exercice comprend deux périodes de deux semaines chacune. Les équipages ont été relevés entre les deux périodes, ce qui a permis d'entraîner deux fois plus de personnel. Chaque membre d'équipage effectue environ six missions *Maple Flag* au cours d'une période.

Environ 300 personnes ont armé le détachement. Au total, 500 sorties et 1100 heures de vol ont été effectuées. Plus de 170 missions effectuées avec ravitaillement en vol, principalement sur *Airbus* canadien (*CC150T Polaris*). En un mois, 60 munitions ont été larguées (bombes de 250 kg et bombes guidées laser *GBU12*). Avec 150 tonnes de matériels techniques déployés, le défi logistique est considérable.

1- On retrouve plusieurs dénominations de cette opération : *Operation Unified Protector* (OUP) est le nom OTAN de l'opération. La France avait choisi de nommer son intervention *Harmattan*. Pour les Britanniques, il s'agissait de l'opération *Ellamy*, de l'opération *Mobile* pour les Canadiens et d'*Odyssey Dawn* pour les États-Unis.



Maple Flag 2012

→ Nos hôtes sont très heureux à l'annonce de l'ampleur de notre déploiement. Signe des temps, et des budgets tirés à la baisse, ces grands exercices ont parfois du mal à faire le plein. Il est donc loin le temps où les *Maple Flag* regroupaient plus d'une centaine d'avions.

Le défi consistait alors à faire voler toute cette ferraille sans incident. L'édition à laquelle nous sommes invités rassemblera une quarantaine d'avions "seulement". Pas de quoi nous chagriner pour autant. Après tout, la récente opération *Unified Protector* a produit ses effets avec 150 sorties par jour. Le *Maple Flag* est donc en phase avec son temps.

Entre les briefings et la rédaction des arrangements techniques, tout va très vite. Les locaux et hangars sont attribués, les contacts sont pris pour trouver l'hébergement des quelque trois cents personnes qui viendront armer le détachement. La mécanique fait le tour des services de la base pour voir quels types de matériels pourront être empruntés sur place. C'est en fait à partir de ce moment que le travail débute vraiment pour notre équipe Direx². La partie la plus complexe reste la manœuvre logistique. Acheminer 150 tonnes de matériels n'est pas une mince affaire. Le Corlog³ de l'exercice, le lieutenant-colonel Frédéric Puchois passe ses soirées à caler le plan. Il faut commander les munitions, prévoir les lots techniques pour cinq types d'aéronefs différents. Tout le matériel doit

être acheminé des différentes bases mères vers Evreux où il sera embarqué à bord de deux *Boeing* affrétés pour l'occasion. Nous n'avons pas le droit à l'erreur, car nous n'aurons pas les moyens de faire acheminer d'autres pièces au cours de l'exercice. Priorité aux opérations extérieures... Cette phase de préparation est, on le sait, déterminante mais aussi épuisante pour le Corlog.

Le 20 mai 2012, c'est enfin l'heure du départ. Je participe en tant que chef de mission au convoi des chasseurs. Peu de forces aériennes sont en mesure d'assurer un tel déploiement de forces de façon entièrement autonome. Le voyage transatlantique reste un défi intéressant et une expérience rare pour nos équipages. Il ne faut rien laisser au hasard, notamment en matière de SAR⁴. Les dossiers de convoi sont prêts et je vois les équipages concentrés sur leur vol. Quand nous décollons au petit matin avec nos huit chasseurs et deux *C135FR*, je ressens une certaine fierté et beaucoup de satisfaction. Trois jours plus tard, après une escale aux Açores puis aux États-Unis dans l'état du Maine, nous atterrissons enfin à Cold Lake. À peine posés, les détachements prennent possession de leurs *shelters*. Je suis plutôt satisfait des installations qui nous ont été attribuées. Elles sont tout à fait comparables à ce que j'ai connu en Opex. Pour seulement un mois de détachement, c'est presque le luxe ! La météo n'est toutefois pas de la partie. Il pleut sans discontinuer et nous patageons littéralement dans la boue.

Un peu plus tard, j'aperçois avec plaisir un visage connu. Il s'agit du chef des opérations de l'escadre. Cet imposant lieutenant-colonel canadien répond au surnom de Rambo. Juste après l'annulation de *Maple Flag 2011*, nous nous étions retrouvés au CAOC⁵ de Poggio Renatico. Nous avons alors partagé pendant plusieurs semaines le même *shelter* pour travailler sur les plans de la campagne en Libye. La confiance et l'amitié acquises vont bien m'aider pour la suite.

En effet, l'Armée de l'air s'est fixé des objectifs ambitieux et nous bousculons les habitudes. Afin de rentabiliser notre déploiement, nous demandons à effectuer trois vagues d'entraînement au lieu des deux habituelles. Cela ne va pas de soi, car l'organisation de la base en est un peu bouleversée : amplitude horaire des contrôleurs aériens, des pompiers, des mess. Il nous faut aussi plus de pétrole et des accès élargis aux dépôts de munitions. Enfin, nous avons besoin d'adversaires, mais les escadrons de *CF-18* canadiens manquent de pilotes et sont déjà bien occupés par les deux vagues *Maple Flag* prévues. Quelques tractations sont nécessaires. Avec l'appui de Rambo et l'aide précieuse de mon camarade de promotion, Siegfried Usal, attaché de Défense à l'ambassade de France à Ottawa, nous réussissons à exécuter le plan comme souhaité. J'apprécie alors la souplesse de nos amis canadiens.

Les autres nations se mettent également en place. Certains viennent de bien loin, notamment les Néo-Zélandais qui ont convoyé jusqu'ici leur *C130*. Nous retrouvons un détachement brésilien qui met lui aussi en œuvre un *C130*. Les Singapouriens de leur côté ne sont pas si éloignés. Ils sont en effet basés aux États-Unis. Un court vol de quatre heures leur a suffi pour déployer leurs dix *F-16*. Nous voyons enfin arriver l'US Navy avec six *F/A18E Super Hornet*. La machine est bien plus qu'une simple mise à jour du *F18*. Avec une cellule plus imposante, elle bénéficie d'un système de toute dernière génération. Nos équipages auront la chance d'effectuer quelques vols d'entraînement face à eux. Au retour, je vois leurs regards pétiller. Cela restera une bien belle expérience pour nos pilotes dont la grande majorité est assez jeune.

Le 28 mai 2012, les vols peuvent débuter. Dès 6h30 du matin, le bâtiment *Maple Flag* fourmille. À chaque vague, un *mission commander* est désigné et la mission se prépare en moins de deux heures. L'atmosphère est sereine mais très concentrée. Les horaires sont stricts, et chacun doit s'y astreindre avec rigueur. Gare au retardataire, car c'est la mise à pied assurée. Compte tenu du poids relatif important de notre participation, chacun de nos chefs de patrouille a l'occasion de prendre la responsabilité de chef de mission. En un mois, plus de quinze missions seront ainsi commandées par des Français. En suivant les préparations et les

Les As canadiens volent sur *Alphajet* !

Sirpa Air



En 2005, trois pilotes de *CF-18* fondèrent *Top Aces* et décidèrent d'adopter l'*Alphajet* pour proposer une offre de service au gouvernement canadien en quête de solution innovante et économique. La défense canadienne utilise depuis cette date les services de cette société pour entraîner ses chasseurs au combat aérien, au tir canon air-air ou encore former puis perfectionner les contrôleurs aériens avancés de l'Army (FAC).

Disposant aujourd'hui d'une vingtaine d'avions, la compagnie semble se réjouir de ce choix qui a surpris au début (*Quel est cet avion étrange ?*). Ils vantent particulièrement la disponibilité de l'avion qui leur permet de proposer une alternative très bon marché à l'utilisation d'un chasseur tel que le *CF-18*.

Les *Alphajet*, aux côtés de chasseurs *CF-18* canadiens, ont joué le rôle de *Red Forces* au cours de *Maple Flag*. Equipés de brouilleurs efficaces, d'un système entièrement rénové, les pilotes très expérimentés de *Top Aces* se sont révélés être de coriaces adversaires face aux raids alliés.





Retour de mission



Un CF-18 canadien

briefings, je perçois chez eux une petite pointe de stress bien naturelle. Il faut savoir écouter, étudier les options mais surtout trancher. Puis vient le moment de briefier en anglais le plan devant toutes les patrouilles, sans se laisser intimider par une audience principalement anglo-saxonne. De mon côté, je suis plus particulièrement ces missions *leadées* par les Français, mais sans appréhension, car nos CP/CN sont passés par les stages de formation très exigeants au TLP⁶ ou ATLC⁷. Leur niveau est très bon et les retours du staff de *Maple Flag* me le confirment.

Pour tous, ces missions de synthèse ne sont pas habituelles. L'espace aérien, aussi vaste que la Suisse, n'a presque pas de restriction. Chaque jour, il faut ravitailler en vol, s'insérer dans les vagues d'avions en volant aux altitudes et aux heures prévues. J'ai la chance de suivre une mission à bord de notre *AWACS*. Notre avion radar est venu à Cold Lake pour mettre en situation nos contrôleurs embarqués. Ce seront leurs dernières missions avant d'être définitivement déclarés aptes aux missions de combat réelles. Les dialogues radio sont denses et la tension monte lorsque le raid allié pénètre la zone de combat. Elle est remplie de simulateurs de missiles sol-air qui font réagir les détecteurs d'alerte. Une dizaine d'adversaires joués par des *CF18* et *Alphajet* (cf. encadré) tentent de bloquer la progression de nos avions. Ils appliquent des tactiques simples mais la moindre perte sera considérée comme un échec. Les *Mirage 2000N* et *D* doivent trouver leur objectif dans une zone où tout se ressemble, puis larguer leurs bombes de 250 kg ou leurs GBU12⁸. Pour les plus jeunes qui ont eu peu d'occasion de tirer des munitions réelles, le stress est évidemment important.

Pour nos transporteurs, le défi est également de taille. Les équipages ont été énormément sollicités pendant l'opération *Harmattan*, mais leur entraînement tactique a dû être mis en sommeil. Cette fois, ils sont insérés dans un dispositif de cinq ou six avions tactiques et doivent larguer du matériel au beau milieu des sites sol-air. Ils ont ainsi une occasion unique de remettre à jour leurs labels tactiques, d'utiliser leur système comme rarement et, pour certains, d'être *Transport package commander*⁹. Le plus souvent, ce sont nos *Mirage 2000-5* qui doivent assurer la protection du raid transport. De par ma modeste expérience sur *Mirage 2000 RDI*, je connais la difficulté de cette mission qui est l'une des plus délicates de la défense aérienne. J'observe avec une certaine admiration le travail impeccable de nos pilotes de défense aérienne. Les Canadiens viendront d'ailleurs fréquemment me souligner la qualité de leur niveau tactique. *Oustanding Job* pour les Cigognes de Luxeuil!¹⁰

Après chaque mission, le débriefing tient une place essentielle. C'est sans doute là que réside l'importante plus-value d'un *Flag*. À peine posés, l'intégralité des équipages est rassemblée dans le grand auditorium *Maple Flag*. Grâce aux systèmes ACMI¹¹ embarqués sur les avions, la mission est rejouée sur un écran géant. La longue séquence de validation des tirs

début. Le *mission commander* peut évaluer la qualité de son plan et pointer du doigt les patrouilles qui n'ont pas appliqué la tactique prévue. Le verdict est donc implacable. La rigueur appliquée aux cours de ces séances de débriefing est marquante et l'impact pédagogique pour nos jeunes pilotes, navigateurs et contrôleurs est essentiel : voilà une excellente manière de montrer la voie et de préparer ces futurs cadres de nos escadrons.

À l'issue de ce *Maple Flag 2012*, les objectifs me semblent atteints. La volonté d'accorder la priorité à la formation des jeunes, dont l'entraînement avait été ralenti pendant l'opération *Harmattan*, a été respectée. Les anciens ont pu les faire bénéficier de leur expérience et leur montrer tout le chemin restant à parcourir. Les équipages ont bien volé et nos mécaniciens ont réussi à maintenir au plus haut la disponibilité des avions. Pour ces derniers aussi le défi était de taille, et cette capacité à mettre en œuvre nos aéronefs à 7000 km de la France était un objectif essentiel. À titre personnel, je réalise la chance que j'ai eue de prendre la direction de cet exercice. La tâche n'a pas été facile chaque jour mais, au final, cette responsabilité s'est révélée très gratifiante. Prendre la tête de ce détachement de trois cents aviateurs soudés et investis au service de la réussite commune de la mission fut réellement enthousiasmant. Au moment de rentrer en France, le voyage retour me rappellera combien il faut être humble en aéronautique, mais c'est une autre histoire.

L'an prochain, ce devrait être au tour de nos *Rafale* de se rendre à Nellis pour participer à *Red Flag* aux États-Unis. Bon courage et bons vols à eux! ■

2- Directeur de l'exercice : c'est le terme employé en France comme chez nos alliés pour les organisateurs d'exercice.

3- Coordinateur logistique : il est à la tête des officiers mécaniciens désignés pour chaque type d'appareil.

4- *Search and Rescue*. L'éjection d'un équipage au beau milieu de l'Atlantique est évidemment notre préoccupation majeure pour une telle mission.

5- CAOC : *Combined Air and Space Operations Center*, centre de commandement de l'opération aérienne. Pour l'opération *Unified protector*, l'OTAN avait choisi la base de Poggio Renatico en Italie qui abrite un de ses CAOC permanents.

6- TLP : *Tactical Leadership Programme* : centre de formation tactique permettant d'acquérir la qualification de chef de mission. Ce centre autrefois basé à Florennes en Belgique est aujourd'hui situé à Albacete, Espagne.

7- ATLC : *Advanced Tactical Leadership Course*. Centre de formation des chefs de mission situé sur la base d'Al Dhafra, aux Émirats Arabes Unis. C'est aussi le lieu de stationnement de la base aérienne 104 d'où opèrent nos *Rafale* de l'escadron 3/33 Lorraine.

8- GBU12 : *Guided bomb unit*. Bombe guidée laser de 250 kg de conception américaine.

9- Ce rôle correspond à celui de leader de peloton dans la doctrine d'entraînement française.

10- Le groupe de chasse 1/2 "Cigognes" est aujourd'hui basé sur la BA116 de Luxeuil.

11- Les avions sont équipés de nacelles ACMI – *Air combat manoeuvring instrumentation* - qui permettent de suivre en permanence leurs trajectoires.

À propos du français

Léon Martin (45 – Marin la Meslée)

Les piqûres de rappel de Lucien Robineau ont réveillé chez notre camarade le souvenir d'un cours de français qu'il avait soigneusement rangé dans ses archives. Aujourd'hui, il nous le ressort. Le voici, *in extenso*.

Durant toute cette année scolaire, je vais être votre professeur de français. Comme tel, il m'incombe de vous apprendre les règles et les exceptions de l'orthographe et de la grammaire. Une règle est généralement perçue comme quelque chose de rigide, d'autoritaire: contrainte imposée qui évoque la sévérité et l'obéissance. Bien différentes apparaissent les exceptions, anarchiques, débordantes de fantaisie et d'exubérance: inattendues, cocasses, choquantes. Le cerveau tout entier doit rester en éveil pour les appréhender toutes. Vous le savez, l'exception confirme la règle. Je ne souhaite pas faire un cours triste et ennuyeux: je vais donc vous apprendre les exceptions et, en étude vous n'aurez plus qu'à en déduire les règles.

Mon cours d'aujourd'hui porte sur quatre points qui n'ont rien en commun. Pour passer de l'un à l'autre, "il nous faudra sauter du coq à l'âne" (connaissez-vous l'origine de cette sportive expression?)

Point n° 1. En français, le "e" terminal est la marque du féminin et, pour mettre un mot au pluriel, on ajoute un "s" à la fin de ce mot.

Exemples: le foie, la foi, une fois.

Et, pour être complet, je vous recommande de ne jamais oublier les sept mots de nulle part et dont l'énigme reste à résoudre, se terminant par "ou" et dont le pluriel est en "x".

Point n° 2. Après avoir lu la lettre suivante, écrite au tableau, choisissez parmi ces trois termes – ambiguïté, complexité, anomalie – celui qui vous paraît lui convenir le mieux.

« Je vais épouser le général en secondes noces. Elle va être mutée pour prendre le commandement du 1^{er} corps. Mes enfants, quant à eux, suivent leur chemin, chacun dans un genre différent: mon fils rêve toujours de devenir sage-femme et sa sœur jumelle, malgré une mauvaise vue, vient de réussir brillamment à l'examen d'homme-grenouille. »

Point n° 3. La langue française, vivante, s'enrichit ou se dégrade, selon les cas, avec l'arrivée de mots nouveaux, venus de tous les horizons: les sciences, les flux migratoires, la mode du moment, etc. La fortune de ces mots est on ne peut plus diverse: certains s'enracinent et, assimilés, viennent pour longtemps se fondre dans la foule des anciens; d'autres, dont les défauts ressortent de plus en plus à l'usage, cessent de plaire, deviennent ringards et tombent peu à peu dans l'oubli.

En 1910, Apollinaire a protesté contre l'adoption du mot *aéroplane*, le mot *avion*, créé par Ader, lui paraissait tout à fait suffisant. Il a ainsi reproché aux grammairiens d'avoir:

« Forgé un mot savant sans rien d'aérien
Où le sourd hiatus, l'âne qui l'accompagne,
Font ensemble un mot long comme un mot d'Allemagne. »

Le temps a donné raison à Apollinaire: le mot *aéroplane* s'est révélé trop lourd et peu maniable. Et l'usage a consacré pour la conquête du



Photos DR

Le rêve d'un contre-amiral.

ciel, les avions, les coucous, les zincs et les jets. Cette victoire aérienne de la légèreté sur la lourdeur est pour moi hautement symbolique car ce combat s'étend à bien des domaines. La ligne, objet de tous les soins des commandants de bord, est aussi l'idéal de toutes les femmes et de tous les jockeys.

Point n° 4. J'ai eu le privilège, il y a quelques années, d'assister à une réunion d'érudits chargés d'étudier les modifications à apporter à l'orthographe. Cet aréopage (j'ai eu envie de dire aéropage en raison du niveau très élevé des débats) s'est notamment penché sur le cas des mots composés avec le terme *contre*, un trait d'union et un nom (par exemple contre-pied).

Un intervenant a justement fait remarquer que la juxtaposition de contre et d'un trait d'union lui semblait paradoxale. Un autre a aussitôt rappelé la réponse faite par Sacha Guitry à qui l'on avait demandé ce qu'il pensait des femmes: « *Je suis contre, tout contre.* » Finalement, une majorité se dégagea en faveur de la soudure, c'est-à-dire qu'il est désormais recommandé d'écrire: contrordre, contrappel.

Mais la Marine a demandé et obtenu le maintien du *statu quo* pour le contre-amiral. Les antimilitaristes ont prétendu que c'était par pure vanité, pour ne pas être sur le même rang que le commun des mortels. En réalité, le choix de la Marine a été motivé par son esprit de corps: elle n'a pas voulu mettre en porte-à-faux le contre-amiral vis-à-vis du vice-amiral. Vous, vous devez savoir que, quels que soient les effectifs autorisés par les budgets de la Défense, le contre-amiral est une exception.

Ce premier cours touche à sa fin: j'espère qu'il aura éveillé votre intérêt et aiguisé votre soif de connaissance. Soyez sans crainte, nous avons du pain sur la planche et vous n'êtes pas sortis de l'auberge.

Maintenant, c'est l'heure d'aller à la cantine. Bon appétit.

P.S.: Comme j'ai décidé de ne rien vous épargner, je vous dirai que, bien des années plus tard, j'ai reçu un mot d'un de mes anciens camarades de classe, pas modeste, mais qui avait fait l'ENA: « *Avec le professeur que nous avons eu, il n'est pas surprenant que nous soyons devenus des êtres d'exception!* » ■



Sacha Guitry:
« Les femmes je suis contre, tout contre »

L'évolution du Parti communiste chinois (PCC) depuis 1978 et la situation en Chine à la veille du XVIII^e congrès

Michel Jan (59 – Estienne)¹

Une nouvelle contribution au *Piège*² de notre camarade spécialiste de la Chine. Le sujet est vaste : le PC chinois

Lors d'une visite aux États-Unis dans les années quatre-vingt, Chen Yuan, un des membres éminents du Parti communiste chinois et alors vice-président de la Banque de Chine, fut interrogé sur les contradictions apparentes d'un système marxiste-léniniste voulant développer une économie de marché. Agacé par l'insistance de son interlocuteur, sa réponse fut brève : « Écoutez ! Nous sommes le parti communiste, et c'est nous qui décidons ce qu'est le communisme!³ »

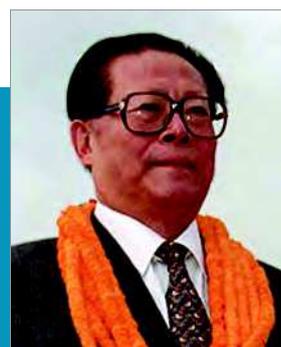
De Mao Zedong à Hu Jintao, en passant par Deng Xiaoping, le PCC a en effet évolué et continue d'évoluer. Ses membres s'efforcent d'être plus présentables et rassurants, mais affichent plus clairement leurs ambitions. Quelle que soit l'évolution de ce régime, qu'il perdure – et qu'il réussisse – ou qu'il ne puisse sortir de ses impasses, la Chine déstabilisera de plus en plus le monde en imposant ou en cherchant à imposer de nouvelles règles à l'ordre mondial. La Chine est une puissance stratégique avec un régime communiste sur une voie chinoise. Malgré leurs propres difficultés intérieures – et elles sont nombreuses –, les dirigeants excellent à utiliser les failles des puissances qui n'ont pas de stratégie.

Tirant les leçons des erreurs de l'époque maoïste sans en renier l'héritage idéologique, Deng Xiaoping a ouvert la Chine et choisi la voie des réformes et du développement économiques. Le parti communiste chinois s'est adapté. Mais le legs institutionnel de Deng Xiaoping a eu des effets pervers. Le XVIII^e congrès du PCC, prévu initialement pour l'automne 2012, semble reporté de quelques mois⁴. La période qui précède se révèle particulièrement tumultueuse et marquée par des événements de politique intérieure inhabituels et, à l'extérieur, par la persistance si ce n'est la montée de tensions régionales.

I- L'ÉVOLUTION DU PARTI COMMUNISTE CHINOIS DEPUIS 1978

Le legs de Deng Xiaoping

Depuis 1978, après la fin de l'époque maoïste et selon des règles nouvelles fixées par Deng Xiaoping, les dirigeants ont maintenu et renforcé le monopole du PCC sur le pouvoir. De la révolution culturelle, la Chine sortait économiquement exsangue. Durant la décennie 1979-1989 et dès



Photos DR

Den Xiaoping, Jiang Zemin, Hu Jintao.



cette époque, Deng Xiaoping avait deux convictions profondes : moderniser et développer la Chine, rester fidèle au régime communiste. Tenté par des réformes politiques, il n'a pu en accepter les conséquences⁵. Au printemps 1989, la demande pour plus de démocratie devenant trop pressante au point de menacer l'existence même du régime, Deng Xiaoping n'a pas hésité. La répression du mouvement de Tian'an men fut impitoyable.

Presque simultanément, deux autres séries d'événements ont fortement marqué les dirigeants chinois : à l'automne de la même année 1989, la chute du mur de Berlin et le début de la dissolution du camp soviétique en Europe de l'Est ; puis, en décembre 1991, la disparition de l'URSS. En moins de trois ans, l'exemple de l'éclatement du camp soviétique avait donné de quoi réfléchir aux dirigeants chinois. Ils en ont durablement retenu les leçons et continuent plus que jamais d'en tirer les enseignements.

Plus prosaïquement, les moyens paramilitaires (police, sécurité publique armée) destinés à mieux contrôler la population furent →

1- Membre du groupe de recherche prospective Asie21/Futuribles.

2- Voir dans *Le Piège* 205 de juin 2011 : Les dépenses mondiales de défense : le cas chinois

3- Cité par Richard McGregor, *The Party, the Secret World of China's Communist*

4- Écrit en juin 2012. Mais, sauf événement imprévisible, la direction du PCC s'efforcera de maintenir le calendrier annoncé.

5- Ruan Ming, Deng Xiaoping, *Chronique d'un Empire, 1978-1990*, Editions Philippe Picquier, 1998.



L'évolution du PCC depuis 1978



Prélude à un massacre : place Tian'an men, 1989.

→ “améliorés” et renforcés par l’augmentation d’effectifs (jusqu’à 1,3 million d’hommes) mieux équipés et entraînés. Le budget pour la sécurité intérieure fut sensiblement augmenté. En 2011 et en 2012, il a dépassé celui de la défense⁶.

Trois règles prioritaires, pour l’essentiel respectées au moins jusqu’en 2011, dominèrent la vie politique :

- L’unité au sommet, autour d’un courant majoritaire, tout en acceptant un équilibre entre les factions ;
- La stabilité du système et de la société, et l’opposition à toute évolution politique risquant d’affaiblir le pouvoir du parti, y compris en évitant l’apparition d’un “homme fort”. Le n° 1 désigné (Jiang Zemin, puis Hu Jintao) devenait le garant de l’unité et de la stabilité ;
- La poursuite du développement de l’économie, la croissance étant indispensable à la modernisation, à la montée en puissance de la Chine et à la légitimation du parti.

Toute suggestion d’évolution vers un système politique démocratique de type occidental fut dénoncée comme une tentative de déstabilisation du régime.

Le PCC s’est adapté à sa politique d’ouverture et de développement économique. Ses dirigeants modifièrent leur image, renoncèrent à leurs discours révolutionnaires, mettant en avant leurs qualités d’entrepreneurs, de banquiers, d’universitaires, de diplomates. Dans tous les domaines concernés, les comités du parti ont néanmoins gardé tous les pouvoirs de décision.

Devenue adepte du *soft power*, la direction chinoise tente de rendre enviable le “modèle chinois”, vante désormais le passé et la culture chinoise. Elle puise dans son histoire les justifications des revendications territoriales, propage les mythes de l’exception chinoise, de sa tradition pacifique et non expansionniste, tout en interdisant l’évocation des pages les plus sombres de l’empire, comme de celles du régime communiste (les massacres de Tian’an men par exemple). D’impressionnants investissements ont été consacrés à la “puissance douce” : ouvertures de plus de 350 instituts Confucius, réception d’un grand nombre d’étudiants étrangers, augmentation sensible des émissions radiophoniques et de télévision à destination de l’extérieur, insertions périodiques de suppléments dans des publications étrangères, limitation des importations

de films étrangers, invitations de personnalités étrangères devenant les ambassadeurs de son système, ouverture du pays aux touristes du monde entier.

L’adhésion à l’Organisation mondiale du commerce (OMC), à partir de décembre 2001 et après 13 années de négociations, a été une étape décisive pour le développement et la montée en puissance de la Chine. Des jugements prématurés, aussi bien en Chine qu’à l’étranger, annonçaient l’écroulement du système chinois, son “inévitabile évolution” vers la démocratie, ses obligations d’ouvrir son marché intérieur, de réduire ses droits de douane, la fin de son soutien à ses exportations, à ses entreprises d’État... En réalité, la Chine, tirant le meilleur parti de son adhésion, ignorant ou contournant les règles établies et imposant les siennes, devenait le plus grand bénéficiaire de la mondialisation, au détriment d’autres pays membres. Pékin peut de plus en plus difficilement jouer sur l’illusion de l’accession au “grand marché intérieur chinois”, tout comme est relativisé le rôle de “sauveur” de l’économie mondiale naïvement attribué à la Chine.

Depuis plus de vingt ans, la plupart des observateurs et acteurs étrangers, y compris des responsables politiques, ont complaisamment ignoré la dimension politique de la stratégie de Pékin et insisté sur les avantages du développement économique de la Chine, notamment les promesses d’accès à son marché intérieur. Dans les échanges, tout en favorisant en priorité leurs propres intérêts géostratégiques, les Chinois ont largement conduit de nombreux pays industrialisés à oublier les leurs au nom d’urgences économiques, financières ou sociales avec des retombées à court terme. Et si les dirigeants chinois ne sont pas les seuls responsables de la crise mondiale, ils y ont largement participé, avec la complicité de partenaires étrangers.

Autre exemple de pragmatisme, l’introduction en 2000 (lors du XVI^e congrès du PCC) par le secrétaire général du moment, Jiang Zemin, de la théorie des “trois représentations”, l’admission dans le parti d’entrepreneurs et de personnalités de l’économie, hommes d’affaires, banquiers, associant ainsi et étroitement les dirigeants du PCC aux succès des grandes entreprises d’État. Ou, dans un autre domaine, l’apparition d’une “classe moyenne”, soi-disant terreau d’une opposition politique à un régime autoritaire, qui s’est révélée être jusqu’ici un de ses meilleurs soutiens.

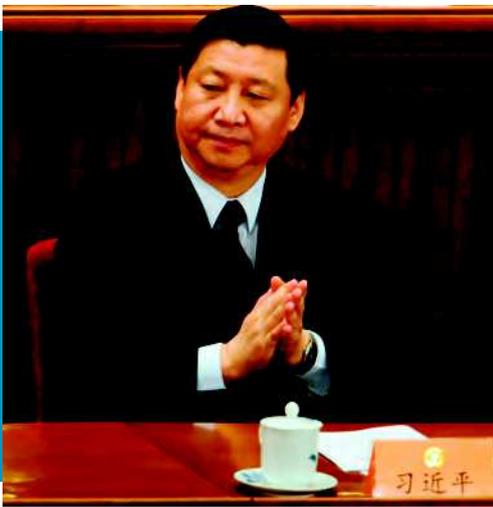
Ces “adaptations” successives n’ont pas eu que des résultats positifs. Les règles établies et les succès du développement économique, legs de Deng Xiaoping, ont eu des effets pervers. Le pouvoir central, tout en renforçant son caractère policier, s’est délité. En 40 ans, de Mao Zedong à Xi Jinping, comment en est-on arrivé là ?

Mao Zedong (mort en 1976), maître des luttes politiques, disposait d’un pouvoir incontesté sur un système totalitaire. Lui-même comme ses contemporains recherchaient le pouvoir politique tout en se contentant de contrôler les richesses d’un pays du Tiers-monde.

Deng Xiaoping, après 1978, fut un dirigeant à l’autorité respectée. Il a souhaité mettre en place, à travers les “successeurs des générations suivantes”, une direction du parti unie et stable. Cette volonté s’est encore plus affirmée après le traumatisme de 1989 (si ce n’est également avec le souvenir de “l’affaire Lin Biao” de 1971).

Les deux dirigeants qui ont suivi, Jiang Zemin de 1989 à 2002 et Hu Jintao de 2002 à 2012, désignés et donc légitimés par Deng Xiaoping, ont joué les rôles attendus. Devenus *primus inter pares* dans un système à direction de plus en plus collective, ils ont obtenu un consensus sur le statu quo politique, dont la stabilité, au prix d’un renforcement du système policier, tout en ayant des difficultés à faire passer des réformes. Non contentes de contrôler le pouvoir politique, les factions (en particulier celle des “fils de princes”) se sont appropriées d’énormes intérêts économiques générés par la croissance économique, au point de risquer de déstabiliser le système politique comme la société.

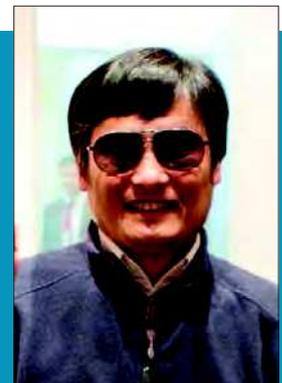
Tant que la croissance économique progressait avec des taux égaux ou supérieurs à 10%, il était aisé de trouver des compromis, de faire attendre et de laisser espérer. La crise mondiale a modifié la donne et un peu plus mis à nu les difficultés internes. La Chine étant touchée à son



Xi Jinping : le futur patron ?



Bo Xilai : recalé.



Le dissident aveugle Chen Guangcheng, envoyé aux USA.

tour dans des domaines aussi variés que la politique, l'économie, la défense, la culture, des réformes, y compris politiques, s'imposent de plus en plus. C'est dans un tel contexte de situation intérieure fortement dégradée et marquée par les rivalités entre factions que se prépare le XVIII^e congrès du PCC.

La préparation du XVIII^e congrès du PCC

Les congrès du PCC se tiennent en principe tous les cinq ans. C'est toujours un événement majeur au cours duquel sont réaffirmées la primauté du parti, la poursuite de la même idéologie ou des réorientations stratégiques. Dans son actuelle phase de préparation, le XVIII^e congrès se distingue des précédents :

- Par l'importance numérique des changements dans l'équipe dirigeante, au sommet de l'appareil du parti, le Comité permanent du Bureau politique (CPBP) du Comité central, en principe sept nouveaux membres sur neuf (mais il a été question de ramener le nombre total à sept ou de le porter à onze) ;
- Par une donnée nouvelle : Xi Jinping, "fils de prince", membre du CPBP, futur n°1, n'a pas été désigné comme ses deux prédécesseurs par le dernier grand chef révolutionnaire, Deng Xiaoping ;
- Cela alors que la Chine commence à connaître des difficultés économiques liées, pour l'essentiel, à la crise économique mondiale. S'il est beaucoup question de réformes, de quelles natures seront-elles, politique ou simplement économique ? Les factions, et en leur sein les tendances, s'opposent sur l'opportunité ou sur l'ampleur des mesures à prendre ;
- Autre particularité du moment : une série de crises ou scandales. Les plus importantes, "L'affaire Bo Xilai"⁸, "le cas Chen Guangcheng"⁹ non seulement dévoilent les rivalités au sommet, donc le manque d'unité (image tant préservée), mais confirment également la collusion entre pouvoir politique et pouvoirs économique et financier, ainsi que le caractère policier et arbitraire du régime ;
- S'ajoute à cela la question du rôle des militaires et de la place de l'armée, lesquels ont bien évolué depuis 1978, dans un contexte régional marqué par la montée des tensions. La professionnalisation des personnels et la modernisation des forces font ressurgir la vieille interrogation : "Rouge ou expert ?". L'armée doit-elle s'en tenir à sa tradition de bras armé et de défenseur du parti, ou doit-elle devenir une armée nationale ?

Le XVIII^e CPCC marquera sans doute la fin de l'ère Deng Xiaoping et le début d'une nouvelle époque. Doit-on pour autant s'attendre à des bouleversements internes majeurs ? Malgré cet ensemble d'interrogations et d'incertitudes, ou à cause d'elles, une volonté de consensus entre les factions pourrait l'emporter par crainte du chaos.

Trois factions principales, parfois aux contours incertains, se partagent actuellement le pouvoir, aux différents niveaux du parti et du gouvernement :

- La faction dite des "fils des princes", les enfants des chefs révolutionnaires des deux générations précédentes (dont Xi Jinping, pressenti pour

remplacer Hu Jintao). On les retrouve en de nombreux postes clés, combinant pouvoir politique et réseaux économiques tenus par des proches. Ils sont à la fois conservateurs et détenteurs d'importants pouvoirs économiques, notamment dans le secteur des grandes entreprises d'État ;

- La faction dite de la "Ligue de la jeunesse communiste", dont les membres (Hu Jintao, Wen Jiabao) ont mené une carrière politique très liée à cet organisme. Ils sont partisans de réformes au sein du parti ;
- Le clan de Shanghai dont l'homme influent est encore Jiang Zemin, l'ancien numéro 1 de 1989 à 2002.

Cette répartition ne doit pas être comprise d'une manière rigide. Des alliances ou des combinaisons interviennent et certains membres ont des connexions dans plusieurs factions. En outre, plusieurs courants ou "écoles" se manifestent dans tel ou tel institut ou centre de recherches. Ils reflètent les courants qui animent chaque faction ou influencent les membres du parti, plus ou moins libéraux, ou carrément gauchistes radicaux, voire néomaoïstes. Les intérêts locaux s'opposent parfois à ceux du Centre dont les directives ne sont pas toujours respectées.

Les libéraux au sein du parti, peu nombreux et affaiblis depuis les événements de 1989¹⁰, sont représentés par des intellectuels convaincus de la nécessité de réformes politiques sur la base des valeurs occidentales et internationales. Ils sont accusés de vouloir faire adopter au PCC la voie que Gorbatchev a fait suivre au PCUS. Ils bénéficieraient d'un certain soutien du Premier ministre Wen Jiabao. Ils sont les cibles des radicaux aux tendances néomaoïstes dont "l'affaire Bo Xilai" a souligné le renouveau, l'étendue et la diversité.

Le retour en faveur des thèses maoïstes date de quelques années, il a →

6- L'Assemblée nationale populaire a approuvé pour 2012 un budget de 111,5 Md\$ pour la sécurité publique, contre 106,5 Md\$ pour la défense.

7- Le 13 septembre 1971, le vice-président Lin Biao, successeur désigné de Mao, s'enfuit avec des proches vers l'Union soviétique à bord d'un Trident qui s'écrase en Mongolie. Ces événements, dans une version officielle peu convaincante, seront présentés par Zhou Enlai en août 1973, lors du X^e congrès. Lin Biao fut accusé de complot contre Mao, et déclaré traître au parti et à la patrie.

8- Bo Xilai, fils de Bo Yibo (1908-2007) l'un des grandes figures du PCC, ancien ministre du commerce (2004-2007), secrétaire général du PCC de la ville-province de Chongqing (2007-2012). Dans ce dernier poste, il se distingue en se lançant dans des campagnes politiques rappelant les méthodes maoïstes de la révolution culturelle, élimine mafia et cadres corrompus par des méthodes radicales. Début 2012, son principal adjoint et chef de la police se réfugie au consulat américain de Chengdu, ce qui déclenche une cascade d'enquêtes financières, criminelles impliquant notamment la femme de Bo, Gu Kailai, dans le meurtre d'un citoyen britannique, et sur des écoutes téléphoniques de hauts dirigeants. Il est démis de ses fonctions en mars 2012, puis exclu du Comité central en avril.

9- Chen Guangcheng, militant chinois des droits de l'homme en milieu rural, aveugle depuis l'enfance, devenu l'un des plus célèbres dissidents chinois, « avocat (autodidacte) aux pieds nus », après quatre ans et trois mois de prison ferme, a été assigné à résidence en septembre 2010. Il s'évade en avril 2012 et trouve refuge auprès de l'ambassade des États-Unis à Pékin. Il est autorisé peu après à se rendre aux États-Unis pour y suivre des cours de droit.

10- Ils se situent dans la lignée de Hu Yaobang et de Zhao Ziyang, anciens secrétaires généraux du PCC, limogés pour leurs idées libérales respectivement en 1987 et en 1989.



L'évolution du PCC depuis 1978

→ accompagné la dégradation de la situation intérieure et la montée du mécontentement populaire. En cette période de préparation du congrès, il devient un phénomène majeur développé par les plus radicaux et adopté comme un gage de loyauté envers le PCC. Le protagoniste le plus politiquement actif fut Bo Xilai jusqu'à son limogeage (temporaire?) en avril dernier. Mais les bénéficiaires pourraient bien être "des fils de princes" opposés à la "Ligue de la jeunesse communiste" dans la lutte pour acquérir plus de pouvoir et d'autorité.

Face à une déliquescence générale, qui menacerait la légitimité du PCC, de nombreux responsables politiques et une partie de la population retrouvent dans l'idéologie maoïste des références morales, patriotiques et nationalistes. Ce sont autant de réactions aux résultats négatifs apparus après trente ans de réformes lancées par Deng Xiaoping et de décisions prises par ses successeurs, comme l'entrisme du monde des affaires dans le parti et l'enrichissement de nombreux hauts cadres au détriment des classes populaires, l'économie de marché, les décalages entre riches et pauvres, la corruption (mal culturel endémique et "activité à haut rendement et à faible risque")¹¹, l'arbitraire des autorités locales, au point de faire de la Chine le pays le plus inégalitaire d'Asie.

Les thèses maoïstes sont reprises à des degrés divers et plus ou moins ouvertement aussi bien par des "fils de princes" que par des membres de la "Ligue de la jeunesse communiste". Elles offrent l'avantage de s'opposer aux valeurs occidentales et à leur potentiel déstabilisateur. Elles relancent une rééducation marxiste, léniniste et de la pensée Mao Zedong. Surtout, elles soutiennent l'effort prioritaire de stabilisation de la classe politique et de la société favorable au maintien du statu quo devant garantir le monopole du PCC.

Cela dit, ce qui prédomine, deux mois avant la date supposée de la convocation du congrès, c'est une volonté d'unité pour éviter une remise en cause du statu quo qui mènerait au chaos. Aucun des principaux acteurs et bénéficiaires de la réussite économique ne tient à partager le



Shanghai aujourd'hui.

DR

pouvoir politique. Les changements – appelons-les réformes pour la circonstance – ne pourraient se faire – s'ils se font – qu'au sein du parti.

En résumé de cette première partie, l'idéologie du PCC est devenue celle du pouvoir et de la défense du pouvoir au service des factions. L'organisation est néanmoins celle d'un authentique parti marxiste-léniniste par le contrôle absolu qu'il exerce sur trois domaines : celui des dirigeants, à tous les niveaux et à tous les postes réglant la vie du pays ; celui de l'information, qu'on l'appelle propagande, formation des esprits, information par les médias ; celui de l'armée, de la police, de la justice, instruments de suppression de toute forme d'opposition. L'emprise du PCC est donc totale. Les expériences et les leçons tirées des nombreuses crises traversées au cours de ses plus de 70 ans de pouvoir l'ont doté d'une capacité unique à affronter de nouvelles épreuves. Les leçons de la disparition du PC soviétique ont été tirées. Les succès économiques de la Chine comparés aux difficultés des pays occidentaux, États-Unis en tête, ont de quoi soutenir la fierté et la fibre nationaliste du pays.

Telle est la situation à la veille du XVIII^e Congrès du PCC, prévu en principe en octobre 2012. En quelques mois, scandales et rivalités entre factions ont révélé un peu plus les contradictions au sein de la classe politique et l'importance des enjeux : l'unité au sein du parti, en particulier au sommet, la subordination de l'armée au PCC et la portée des interventions de chefs militaires en politique étrangère, l'aptitude à limiter les effets de la crise économique sur la société chinoise. Pour les actuels dirigeants, le recours à l'orthodoxie maoïste – y compris sous une forme édulcorée – pourrait s'imposer comme une nécessité pour prolonger le monopole du parti et pour mobiliser les masses. Son éventuel retour, même avec de nouvelles formes, conduirait à s'interroger sur la capacité de la direction chinoise à pouvoir poursuivre la montée en puissance et la modernisation du pays ou encore à s'en tenir à une politique étrangère prudente. ■

Suite de l'article au prochain numéro :

II- Le XVIII^e Congrès du PCC.

III- Le rôle de l'Armée populaire de libération (APL) dans un contexte géostratégique régional en mutation.



L'Armée Populaire de Libération

ES

11- Richard McGregor, op. cit. Entre 1982 et 2009, de 130 000 à 190 000 cadres ont été impliqués chaque année dans des affaires de corruption. 80 % ont reçu un avertissement, 6 % ont été poursuivis, 3 % ont été condamnés à une peine de prison.



L'excellent rapport Bouchard¹

Pierre Warmé (58 - Blériot)

En ces temps où les armées vivent des réorganisations tous azimuts, ce rappel des grands principes sur lesquels se sont fondées nos armées depuis plus d'un siècle n'est certainement pas inutile.

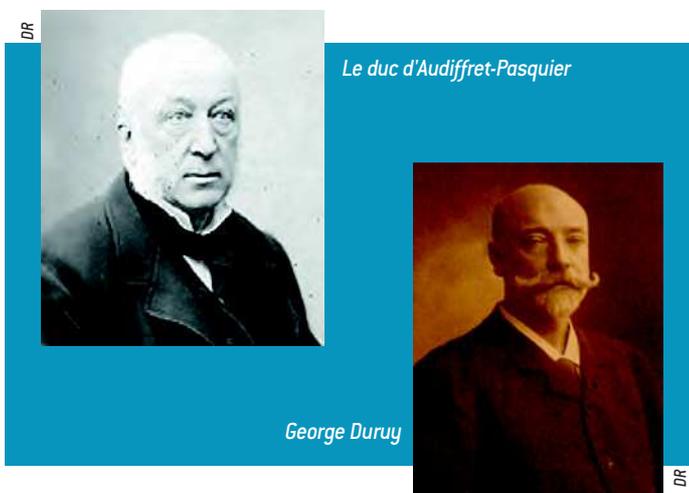
Publié en 1874, le rapport Bouchard s'inscrit dans une suite de mesures législatives importantes destinées à reconstruire les armées françaises après la désastreuse défaite de 1870. Le désastre fut en effet complet et ses conséquences fort douloureuses. Laissons un des témoins de l'époque le redire :

« Nous sommes des vaincus. Depuis la fatale année 1871, la France a perdu le rang qu'elle occupait naguère à la tête des nations de l'Europe. On lui a pris deux provinces, on a mutilé ses frontières, on a détruit l'équilibre de ses finances en lui imposant une formidable indemnité de guerre. Si nos pertes matérielles sont immenses, que dire de l'humiliation morale qu'on nous a infligée ? Jadis, notre malheureuse patrie était considérée comme l'arbitre des destinées de l'Europe. On recherchait son alliance ou sa protection, on la consultait sur toutes les grandes affaires du continent. Aujourd'hui, tout a changé, vous le savez. Nous sommes seuls, entourés d'indifférents ou d'ennemis. On a cessé de nous admirer en cessant de nous craindre... Le prestige de la France n'a pas survécu à sa défaite »².

Les causes de cette catastrophe nationale se rapportent autant à l'impréparation des armées, pour des raisons budgétaires du fait de l'opposition parlementaire, qu'à leur quasi-désorganisation structurelle. C'est ce dernier aspect, dans la relation entre organisation et efficacité opérationnelle, qui nous intéressera plus particulièrement.

Revenons encore aux témoignages de l'époque pour décrire la situation :
« Dans la constitution générale de l'armée, on fut frappé de la mauvaise répartition des contingents, de leur manque d'instruction, de la lenteur des réserves à rejoindre leur corps, de la formation improvisée des corps d'armée en temps de guerre. On sentit tous les inconvénients du système qui consiste à prendre un divisionnaire à Lille, un brigadier à Perpignan, un intendant en Algérie, à placer tous ces fonctionnaires, appelés des quatre coins cardinaux, dans une action commune, sans que rien ne leur ait révélé leurs caractères, leurs aptitudes réciproques, sans que les fonctions exercées en commun, côte à côte, leur aient inspiré les uns dans les autres la confiance si nécessaire pour bien gérer leur commune responsabilité, et alors que sous peu de jours on doit se trouver en présence de l'ennemi. »³

« On remarqua le défaut de concert entre l'administration et le commandement : on vit deux organisations fonctionner d'une façon parallèle, sans ré-



gler ni mettre d'accord leur mouvement : le général plus préoccupé de la direction de ses troupes que des moyens de pourvoir à leurs besoins matériels qu'il considérait comme le domaine de l'intendance ; l'intendant livré à lui-même, à ses inspirations, opérant souvent à l'aventure, cumulant sur sa tête un fardeau écrasant de fonction et de devoir, s'épuisant en efforts inutiles et n'aboutissant qu'à faire un service insuffisant et à mécontenter tout le monde. Cette séparation de l'administration et du commandement, cette coexistence de deux volontés, indépendantes l'une de l'autre, qui se paralysent et s'annulent, le dualisme, pour employer l'expression consacrée, fut condamné. On décida qu'il devait être proscrit de l'organisation militaire ».

On prit conscience des « effets néfastes d'une centralisation excessive pesant sur les armées ».

« Les malheurs de 1870 avaient démontré l'infériorité de l'état militaire du pays. Son salut a donc imposé une immense réforme. »⁴

1- Cet article est paru dans la revue SL D [Soutien Logistique Défense] de juin 2012.

2- Pour la France par George Duruy - ancien élève de l'École normale supérieure - ancien membre de l'école française de Rome - agrégé de l'université - professeur d'histoire au lycée Henri IV - 1881

3- Discours de M. le duc d'Audiffret-Pasquier - 13 juin 1873

4- Extraits du rapport Bouchard



L'excellent rapport Bouchard

Avant le rapport Bouchard : Reichshoffen



→ Cette immense réforme se composa en effet de trois lois. La loi du 27 avril 1872 introduit le principe du service militaire obligatoire pour tous les Français. Celle du 24 juillet 1873 détermine l'organisation générale de l'armée. Elle a notamment posé que les forces militaires seraient réparties en corps d'armée formés de manière permanente en divisions et brigades, constamment pourvus de leurs matériels, de leurs approvisionnements et de leurs services. Ces dispositions d'organisation n'entrèrent pas dans le détail de l'administration et de l'exécution des services qui devait se traduire par une loi particulière dont l'étude et le projet furent l'objet des travaux d'une commission spéciale. Ces travaux furent présentés au ministre de la Guerre par M. Léon Bouchard en 1874 et donnèrent la loi sur l'Administration de l'Armée du 16 mars 1882.

Une lecture superficielle du rapport Bouchard peut paraître rébarbative, toutefois avec un peu d'attention, elle se révèle riche d'enseignements en termes de méthode pour l'organisation et la logistique. Les enseignements à tirer concernent tout à la fois la méthode, la clairvoyance de l'analyse, la précision et la cohérence de l'énoncé, la sagesse des dispositions et des recommandations, l'honnêteté de la transcription des débats, la qualité de la rédaction.

En premier lieu, on observera que la commission, ayant pris connaissance de l'état des armées, a su se détacher des nombreuses solutions qui lui étaient proposées pour se consacrer à une réflexion indépendante et originale.

Ensuite on notera qu'elle s'aligna fidèlement sur les grands principes de l'organisation des armées posés récemment par la loi de 1873 :

- permanence temps de paix - temps de guerre ;
- création des corps d'armée permanents avec leurs troupes, leurs matériels, leurs approvisionnements et leurs services ;
- subordination au commandant de corps d'armée des magasins et établissements affectés ainsi que des services destinés à suivre la troupe en campagne.

Considérant l'ensemble de ces principes et leurs répercussions, la commission releva avec clairvoyance que le transfert de responsabilités administratives vers les commandants de corps d'armée risquait de « dégarner la responsabilité du ministre ». La commission décida alors de « protéger la responsabilité du ministre dans la mise en œuvre de la direction générale des affaires, dans l'emploi des crédits budgétaires et en tant que seul interlocuteur de l'Assemblée » en inscrivant cette responsabilité au frontispice de la loi. En outre, pour conforter l'action ministérielle, elle dégagait l'idée de la nécessité de créer un contrôle indépendant ne relevant que du ministre et n'agissant que dans le cadre de sa délégation.

Déclinant les principes dans l'application à son projet d'organisation,

elle saura combiner de façon méthodique, pas à pas, sans ambiguïté jusqu'aux plus bas échelons, l'action de l'administration centrale et celle intégrée au corps d'armée.

Ceci impliquait une grande précision dans la définition des fonctions et des attributions des différentes parties prenantes auxquelles le projet consacra une large part de son texte. Ces précisions assurèrent d'autre part une grande cohérence à l'ensemble du projet.

D'autre part, elle s'attachera constamment à bien « expliquer l'enchaînement des raisons... à expliquer chacune des dispositions adoptées, à en préciser le sens, à en donner le motif. »

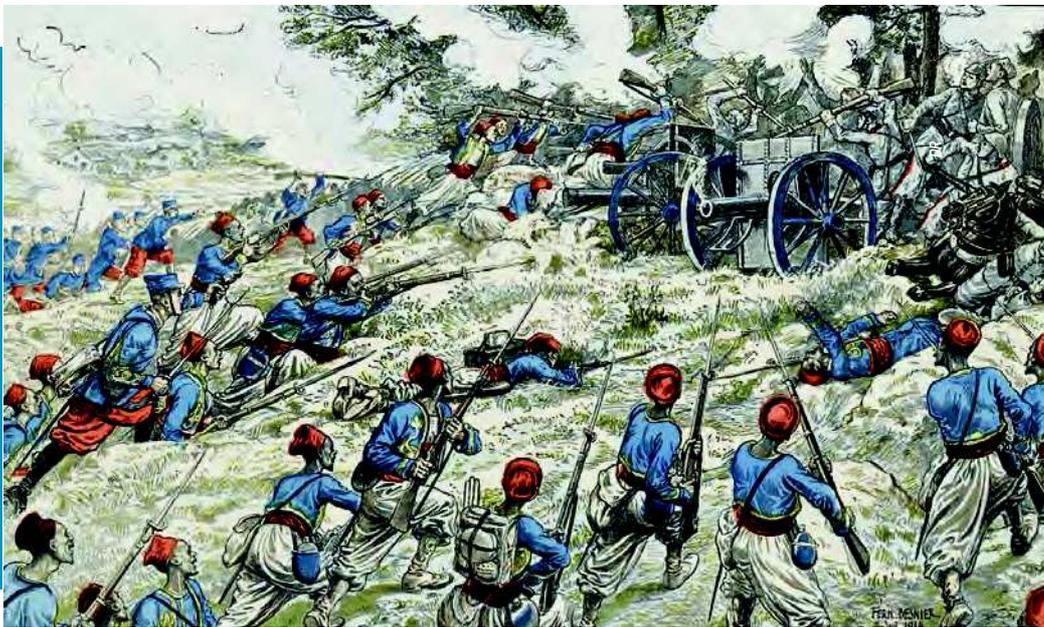
L'ampleur du bouleversement qu'auraient pu entraîner ces nouvelles mesures fut tempérée par beaucoup de bon sens et une sagesse exemplaire : « Dans la préparation du projet de loi, la commission s'est imposé comme règle de modifier le moins possible l'administration qui existe aujourd'hui, de tirer parti des éléments qu'elle renferme, sans les désorganiser et en se bornant à les plier aux principes nouveaux. Elle pense que les réformes trop radicales sont presque toujours dangereuses, on ne peut arriver au bien que par échelon et par des efforts successifs, qu'enfin, en administration comme en politique, le vrai progrès ne résulte pas des révolutions. Les institutions qui ont fonctionné jusqu'ici peuvent ne plus être en rapport avec la nouvelle organisation militaire ; elles n'en sont pas moins le résultat de l'expérience des siècles et l'œuvre d'hommes éminents. »

Ainsi, l'application du principe de permanence conduisait à ce que « l'administration soit organisée en temps de paix comme en temps de guerre » mais, considérant la difficulté d'assimilation du temps de paix au temps de guerre, la commission arrêta qu'il en résulterait autant de nuances que nécessaire dans l'application.

De même, des nuances et des particularités s'appliquèrent à l'administration de certains services, notamment le service des hôpitaux et ambulances, pour des raisons techniques et d'emploi.

Comme l'indique l'extrait suivant, le pragmatisme de la commission sera clairement manifesté : « Les services sont exécutés, soit en gestion directe, soit à l'entreprise. Bien que l'entreprise ait des avantages incontestables, et qu'il paraisse désirable de s'adresser au commerce le plus souvent possible, il ne faut pas oublier que la gestion directe est indispensable pour certains services et dans certaines circonstances notamment en temps de guerre, en présence de l'ennemi. » En outre, la commission soulignera avec beaucoup de bon sens les avantages « de confier le soin des marchés à des hommes ayant l'expérience des affaires commerciales », les questions de finances et de comptabilité à des experts en la matière, les approvisionnements de l'artillerie et du génie, d'une nature particulière, à « des hommes techniques ». De la même façon, pour répondre aux exigences de l'indé-





Après le rapport Bouchard : La Marne

pendance du contrôle, la commission choisira en définitive le recours aux personnels militaires plutôt que civils, les premiers étant « mieux instruits des affaires militaires ».

Ce sens des réalités ira jusqu'à suggérer un conseil très judicieux pour la formation des cadres : « Que les officiers soient impliqués dans les adjudications, délibèrent sur un cahier des charges, surveillent sa stricte application. Vous auriez ainsi des officiers qui joindraient la pratique aux connaissances théoriques... perfectionneraient leur éducation... développeraient leur intelligence au grand profit de l'Armée et du Pays ».

De même, la commission a tenu à ne pas se perdre dans les détails pour « ne pas engager l'avenir par des dispositions législatives et préserver les possibilités d'aménagement des rouages inférieurs ». En revanche, elle exprimera clairement les limites des évolutions éventuelles. S'agissant, par exemple, de l'établissement d'une liste d'organismes devant être rattachés à l'échelon central elle prescrit : « Quelle que soit la classification adoptée pour les facilités du service, elle doit dériver de cette règle : que l'administration des corps d'armée comprend nécessairement mais uniquement les services destinés à suivre les troupes en campagne, ainsi que les magasins et établissements exclusivement affectés à ces corps d'armée. Tout le reste forme le domaine réservé, le domaine plus spécialement ministériel. »

Méthodique, pragmatique, précise, minutieuse, la commission gardera sa hauteur de vue et n'en sera pas moins innovante. Par exemple, en affermissant les moyens de contrôle du ministre par la création de l'Inspection de l'Administration de la Guerre ou en favorisant l'efficacité opérationnelle par le rattachement aux corps d'armée des hôpitaux et des ambulances (dont la direction sera en outre confiée aux médecins). Une autre caractéristique édifiante du rapport Bouchard, c'est la grande honnêteté dont il fait preuve. Ainsi si toutes les propositions ne furent pas retenues, si tous les amendements ne furent pas acceptés, l'exposé de leur contenu fut toujours transcrit et les raisons du rejet motivées. Enfin, la qualité de rédaction du rapport, en particulier sa clarté d'expression est tout à fait remarquable et j'y reviendrai plus loin.

Ces leçons d'excellence dans la conception et la réalisation du rapport Bouchard sont-elles toujours d'actualité ? S'agissant des principes et de la méthode, je suis convaincu que la réponse est positive. En effet, il s'agit de l'élaboration de principes généraux issus d'une réflexion approfondie dont le cadre d'application sera solidement charpenté par l'expérience et le savoir-faire ; une application faite pour des hommes et par des hommes.

Les principes d'unité d'action, de permanence, de réactivité et d'autonomie dans les opérations militaires ne semblent pas devoir être remis en cause aujourd'hui, d'autant moins qu'à la menace de confrontation générale se sont ajoutées celles des situations de crise, de terrorisme et de subversion aggravées par les effets unitaires des armes et explosifs, la célérité des vecteurs aériens et spatiaux comme par les facilités de communication et de navigation.

La méthode quant à elle est tout à fait remarquable. Elle pose d'abord des principes d'où découleront des applications et surtout elle s'attaque de front au problème, rejetant les solutions toutes faites, les "recettes" applicables dans d'autres milieux ou d'autres circonstances, s'astreignant constamment à confronter l'ébauche du projet à la finalité opérationnelle.

Ce faisant, elle n'est pas doctrinaire, elle reste pragmatique, ne néglige aucun aspect y compris budgétaire, tient compte des qualités des hommes et de la sensibilité de la nature humaine. Elle est très pédagogique par son ordonnancement, par sa manière précise et rigoureuse de démêler l'écheveau d'un sujet particulièrement complexe jusqu'aux derniers échelons d'exécution, par l'état de ses justifications et sa cohérence globale.

Enfin, nul doute que les rédacteurs aient été imprégnés de ce fameux précepte de Boileau : « Ce qui se conçoit bien s'énonce clairement et les mots pour le dire arrivent aisément » et, d'autre part, absolument convaincus par le discours de Rivarol sur l'Universalité de la langue française. La rédaction du rapport Bouchard emploie un vocabulaire simple, strictement français et par conséquent parfaitement compréhensible par tous les lecteurs familiers de cette langue. Elle évite ainsi les ambiguïtés d'un langage émaillé d'anglicismes parfois trompeurs et de mots qui pour être à la mode n'en ont pour autant pas de sens.

Les vertus de la méthode d'élaboration du rapport Bouchard n'ont certainement rien d'illusoire puisque les dispositions qu'elles ont engendrées pour l'organisation des armées ont pu donner satisfaction pendant plus d'un siècle et, singulièrement, répondre aux exigences de combats victorieux aussi durs et aussi longs que ceux de la Grande Guerre. À mon sens, le rapport Bouchard, comme d'autres textes officiels, par exemple l'ordonnance de 59 ou l'instruction ministérielle 1257 dans le cas particulier de l'organisation des bases aériennes, sont des modèles d'analyse et de méthode qu'il convient d'exploiter au maximum avant de les remiser à la Grande Bibliothèque.

Je souhaiterais que ma modeste synthèse fasse gagner, dans ce sens, un peu de temps aux rédacteurs en tous genres œuvrant avec une ardente obligation d'efficacité opérationnelle pour l'organisation et la logistique au XXI^e siècle. ■

L'avenir de l'Arctique¹

La calotte glaciaire en mars 2010. Illustration de la NASA/Goddard Space Flight Center Scientific Visualisation Studio

Charles Mainguy (49 – de Seynes)

“L'Arctique appartient à tout le monde”, disait-on... Mais l'auteur nous explique, avec le réchauffement climatique, que tout le monde n'est plus de cet avis.

La zone de l'océan Arctique est la plus atteinte du Globe par le réchauffement de la planète, plus que la zone antarctique. Ce phénomène est d'effet variable selon les régions et même au sein du cercle polaire. Si l'on compare les diverses publications sur le sujet, son importance, qui est réelle, semble difficile à quantifier avec précision et son évolution encore bien davantage. Approximativement, au mois de septembre, où la banquise atteint sa superficie la plus faible, sa surface aurait diminué de moitié ou d'un tiers, à environ 40 millions de km², depuis 1986. Il s'agit bien d'un phénomène à progression régulière, quoique d'amplitude variable.

Si l'on compare les avis des “scientifiques”, le rythme de sa progression dans l'avenir, universellement admis, est encore plus mal appréhendé : selon les auteurs, la zone du pôle Nord serait libre de glace en été, à une échéance comprise entre 2020 et 2060. Le phénomène est dû à l'effet de serre, dont les nuages seraient responsables à 60 %, au dioxyde de carbone (CO₂), dont l'activité humaine porte la lourde responsabilité, pour 1 à 4 %, et au méthane qui aurait un effet plus de 20 fois supérieur à l'oxyde de carbone, mais serait moins persistant. La situation est aggravée par l'effet d'albédo : l'eau, sombre, réfléchit beaucoup moins la lumière vers l'espace que la glace et se réchauffe plus vite. Une autre particularité, dont les scientifiques n'ont pas quantifié l'effet, est la capacité de l'eau à absorber le CO₂ ; elle diminue lorsque sa température s'élève, par contre la densité des algues petites ou microscopiques augmente et elles absorbent de ce fait une quantité plus importante de CO₂.

Une autre menace brandie par les experts est l'élévation du niveau des mers ; on parle de un à trois millimètres par an. Qu'en pense l'habitant de Saint-Malo, témoin quotidiennement de deux marées qui peuvent atteindre treize mètres de haut ? On incrimine principalement les glaciers

terrestres, ce qui est dommage parce que si le pôle Nord était libre de glace dans 10 ans, la situation resterait maîtrisable. Si ce phénomène perdure, il menacera des zones côtières, souvent les plus peuplées, imposant des déplacements de populations importants. Néanmoins il s'agirait d'un processus suffisamment lent pour ne pas créer de crises violentes et peu prévisibles. Pour être complet, ajoutons la menace qui pèse sur les ours polaires, espèce protégée qui disparaîtrait avec la banquise mais qui, heureusement, prolifère en Alaska. Effet inattendu, selon certains auteurs, en septembre 2010, la surface de la banquise aurait été supérieure de 4% à celle de 2007.

Heureusement, le réchauffement de la zone arctique n'a pas que des effets pervers, du moins à court et moyen terme. Il ouvre aussi des perspectives commerciales intéressantes. La première à se concrétiser est l'ouverture des deux voies maritimes qui empruntent le nord du Canada (la voie Nord-Ouest) et le nord de la Sibérie (la voie Nord-Est), ouvertes pour la première fois en 2008. Les Russes empruntent la voie Nord-Est de façon très limitée depuis un siècle en longeant la côte mais, en 2009, deux cargos non russes l'ont fait, suivis de 18 autres en 2011. L'économie est de 7000 km entre Rotterdam et Yokohama, par rapport à la route qui emprunte le canal de Suez. Si le pôle Nord dégèle, la distance sera encore réduite de 700 km. La situation est la même pour la voie Nord-Ouest : pour la première fois un cargo l'a empruntée en 2009. L'économie est un peu moins importante par la voie canadienne : pour Le Havre-Tokyo, il faut compter 15000 km, au lieu de 20000 km par le canal de Suez.

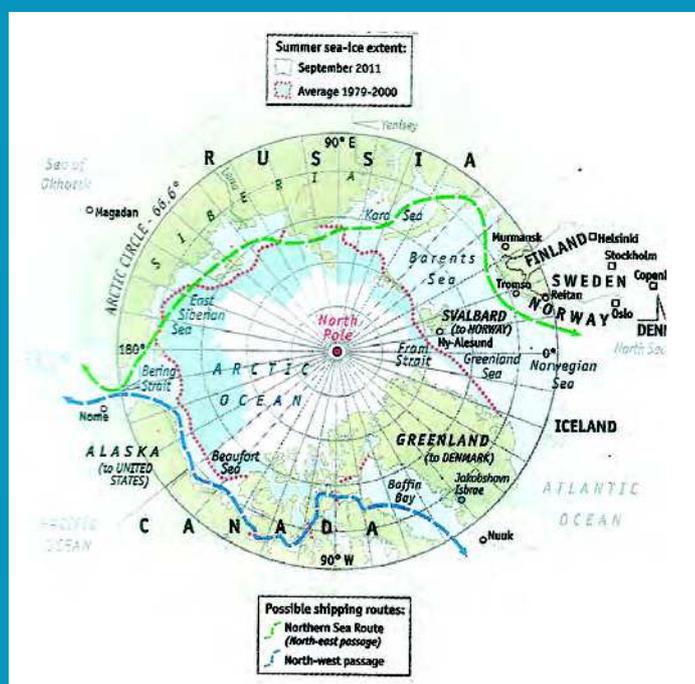
La Russie, qui a la façade largement la plus importante sur l'océan Arctique (160° de longitude), voit dans la fonte de la banquise l'occasion d'exploiter les richesses minérales du nord de la Sibérie, inaccessibles tant par voie ferrée que par voie routière en raison de la nature des

sols. Le Canada qui vient en second avec environ 70° de longitude face au pôle, a d'autres préoccupations. L'itinéraire Nord-Ouest ne longe pas la côte mais traverse le pays parmi un grand nombre d'îles canadiennes, entre le continent et la partie libre de l'océan. Il entend garder sa souveraineté sur l'ensemble de ses territoires et assurer lui-même la sécurité de la navigation, sans pour autant négliger de s'intéresser aux promesses du sous-sol. Cette souveraineté est contestée par nombre de pays, en tête desquels les États-Unis et la Chine qui, l'an dernier, a envoyé un bateau en reconnaissance sans demander d'autorisation et sans signaler son passage. La Chine a aussi affirmé en mars 2010 que selon la loi de la mer, « l'Arctique appartient à tout le monde et aucune nation ne peut y exercer un droit de souveraineté », sans voir là aucune contradiction avec sa propre politique en mer de Chine du Sud.

La seconde source d'intérêt, liée à la fonte de la banquise, vient de l'abondance des ressources halieutiques espérées. La pêche a commencé à se développer dans les secteurs dégagés, non sans inquiéter les États riverains qui font valoir leurs intérêts sur leurs zones économiques exclusives. Les revenus de l'Islande dépendent de la pêche pour 60 % et les 120 000 Canadiens, dont 31 000 Inuits, qui occupent le vaste territoire du Nunavut, à l'est du Groenland (densité de la population 0,02 habitant au km²), ont le même souci et le font savoir. Le problème de la pêche peut créer des tensions mais il est loin de comporter autant de risques que le partage des ressources abondantes en hydrocarbures et en minerais intéressants que l'on prête au sous-sol de cette immense zone maritime partiellement explorée.

En 2008, la commission géologique américaine a évalué à 22 % du total mondial les réserves énergétiques de l'Arctique (13 % du pétrole et 30 % du gaz). Il y aurait aussi d'importants gisements de diamant, d'argent, de cuivre et de zinc, peut-être d'uranium. La prospection de ces richesses est actuellement difficile et très coûteuse : on cite pour le pétrole, un coût de forage 5 à 10 fois plus élevé qu'ailleurs. Elle a cependant commencé et le trafic maritime des sociétés pétrolières fournit actuellement l'essentiel des mouvements signalés dans les zones même temporairement navigables.

Le Grand Nord est ainsi devenu un espace politique. La confrontation a commencé avec la délimitation des plateaux continentaux, elle est en cours d'évaluation sous l'égide des Nations unies, en application de la Convention sur la Loi de la Mer. En 1996, les États riverains ont créé le Conseil de l'Arctique qui regroupe la Russie, les États-Unis, le Canada, le Danemark (les zones terrestres et maritimes du Groenland et des îles Feroe couvrent 3 millions de km²), la Norvège, l'Islande, la Suède et la Finlande, laquelle n'a aucun accès sur l'océan Arctique, mais 25 % de son territoire situé au nord du cercle polaire. Ces pays sont les seuls à avoir le droit de vote et les décisions sont prises par consensus. La mission est de favoriser le développement durable, dans le respect de l'environnement, et la coopération entre les membres. Six communautés autochtones siègent au Conseil mais sans droit de vote. Rapidement de nouveaux candidats se sont présentés pour en faire partie. L'Allemagne, l'Espagne, la France, la Pologne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni sont associés en qualité d'observateurs permanents. En 2007, la Russie a fait monter la tension en plantant un drapeau sous la banquise à la verticale du pôle Nord et en affirmant que son plateau continental allait jusque-là. Puis, par des provocations notamment à l'égard de la Norvège qui se préparait à prendre des mesures pour renforcer sa présence militaire dans le Grand Nord, elle est allée jusqu'à simuler des passes de tir sur l'aérodrome de Bodo au nord de la Norvège, le futur siège du commandement des forces norvégiennes de l'Arctique. La Chine, l'Inde, le Brésil, le Japon et la Corée du Sud, comme l'Union européenne, ont demandé à faire partie du Conseil. Ils ont été récusés en 2011 (l'Union européenne en raison de son combat pour la protection des phoques, nourriture privilégiée des autochtones). →



Carte de l'océan Arctique à l'automne 2011.



Garde-côtes canadiens.



Brise-glace russe.

1- Éditorial du bulletin n°89 du CERD (Centre d'Études et de Recherche sur la Défense) organisme dont l'auteur est le président



L'avenir de l'Arctique



Photos DR

Un autochtone inquiet.

→ Les nations scandinaves qui, depuis quelques années, tentent de plus en plus de rapprocher leurs défenses, tant au plan militaire qu'au plan industriel, ont été stimulées par l'attitude agressive de la Russie. Comme le Canada et les États-Unis, elles ont pris des mesures de protection et elles renforcent leurs moyens, non sans souligner l'attitude trop tiède de l'OTAN à l'égard du Grand Nord. Ensemble, elles se préoccupent des moyens spatiaux de télécommunications, assez défaillantes aux latitudes élevées, et de surveillance maritime et terrestre. Parmi ces nations, la Norvège a la politique la plus vigoureuse. Elle a programmé 20 G\$ pour renforcer ses moyens de défense d'ici 2020. Outre le commandement de l'Arctique qui s'installe à Bodo et sera connecté à l'OTAN dont elle est membre, elle achète 52 chasseurs F-35 américains, vise une capacité de ravitaillement en vol et d'écoute électronique, renforce sa flotte sous-marine et dotera sa flotte arctique de cinq frégates Aegis. Elle compte bénéficier de l'achat par l'OTAN de cinq drones de surveillance *Global Hawk* et cherche à se procurer des drones MALE². Elle s'inquiète de ne recevoir sa force de six à huit patrouilleurs nordiques que dans cinq à dix ans. Cette attitude ferme, appuyée sur des revenus pétroliers confortables, s'accompagne d'un dialogue efficace avec la Russie qui va jusqu'à l'organisation de manœuvres navales communes et la résolution, le 3 mai 2011, du litige vieux de 40 ans sur le tracé de la frontière maritime en mer

Le Danemark marque sa différence en Arctique

Condamné à prendre des mesures d'austérité, imposées par la crise financière qui s'est abattue sur l'Europe, le Danemark a hésité à prendre les décisions coûteuses qui l'aideront à préserver ses intérêts dans l'Arctique. Après une réduction de 500M\$ sur un budget de défense qui atteint 3,92Md\$ en 2012, il a imposé récemment une économie supplémentaire de 340M\$ à ses forces armées.

Conscient de la richesse potentielle que peut lui apporter la possession des deux territoires autonomes du Groenland et des îles Feroe, qui couvrent 3,1 millions de km² de surfaces terrestres et maritimes, il vient de prendre des mesures importantes pour défendre ses droits. Un commandement interarmées de défense de l'Arctique (JADC) vient d'être créé et va être implanté à Nuuk, la capitale du Groenland, pour l'ensemble des deux territoires. Il doit être opérationnel le 1^{er} novembre 2012. L'Arctique est déclaré zone prioritaire dans la politique de défense et la présence militaire et commerciale va y être renforcée. Le JADC, de structure modulaire, coordonnera les moyens navals et aériens ainsi que l'unité des forces spéciales, stationnés dans la zone. Dans un deuxième temps, une force arctique de réaction sera créée par prélèvement sur les forces armées actuelles. L'équipement des forces armées du Danemark sera aussi adapté à cette nouvelle situation.

Pour financer cette nouvelle politique, le Danemark reporte en 2015 le début des dernières mesures votées de réduction du budget de défense de 340M\$. Cette décision tient compte de la fin, en 2014, des opérations en Afghanistan, qui lui coûtent un peu plus de 210M\$ par an.

de Barents entre les deux États. Les autres États scandinaves manifestent aussi leurs préoccupations par des mesures largement plafonnées par le poids de la crise. Le Canada vient de créer une force de 4400 *rangers* pour la surveillance des territoires du Nord. Il projette d'armer ses sept brise-glaces et installe une base de surveillance et d'avitaillement à Nanivisk dans le Nunavut. Les États-Unis intensifient leurs patrouilles en mer de Beaufort et installent une station de *Coast Guards* sur la côte nord de l'Alaska. La Russie a commencé à renforcer ses moyens militaires dans l'océan Arctique dès les années quatre-vingt-dix, elle renove sa flotte de 18 brise-glaces, s'oppose à toute militarisation de la région et s'inquiète du déploiement éventuel d'une défense antimissile américaine basée en zone arctique. Cependant toutes les parties semblent vouloir régler, pacifiquement et par la coopération, les problèmes à venir. ■

2- Moyenne altitude et longue endurance

Parlons français - Piqûre de rappel n°26bis

Lucien Robineau (51 - Jeandet)

Pour transpercer les incultes de haut niveau sévissant ici et là, notamment sur les ondes

D'une langue l'autre

Comparons des phrases simples, formées à partir du radical *support*, dans trois langues usuelles :

- **Anglais** (dossier de notation) : « *Is this officer well supported by his wife?* ». On comprend que le commandement britannique veuille s'assurer que l'épouse de "cet officier" aura une influence plutôt bénéfique sur le comportement de son homme et son aptitude à accomplir sa mission. Éventuellement qu'elle ne nuira pas à sa carrière. En effet *to support* signifie : soutenir ou appuyer. La traduction française, façon journalistique, d'une telle interrogation aurait comme une odeur de roussi du côté du torchon conjugal.

- **Français** (sens propre) : « *De hautes colonnettes, minces comme des roseaux, supportaient la voûte des coupoles* » (Flaubert, Trois contes) ;

(sens figuré) : « *S'il venait à me perdre, je ne sais vraiment pas comment il supporterait ce malheur* ». (Alfred de Musset, Carmosine).

- **Français** (journal aéronautique) : « *L'initiative est supportée par la DGA* ». On veut dire que la DGA soutient le projet, l'appuie ou y adhère.

Supplément gratuit

Singuliers féminins. « *Par arrêté du ministre de la défense et des anciens combattants en date du 26 mars 2012, la contrôleur générale des armées...* ». Pourquoi devrait-on changer contrôleur en contrôleur plutôt qu'en contrôleur, puisque le même JORF écrit ingénieure et non ingénieure? À côté de ça, de mâles accoucheurs portent fièrement le titre de sage-femme et non de maïeuticien.



L'uniforme et l'écharpe tricolore

Thierry Vautrin (EMA 97 – Breitenstein)¹

Article paru dans La Croix du 16 janvier 2012

A l'approche d'un cycle électoral de deux ans, les conditions d'exercice d'un mandat électif par des militaires méritent une attention particulière. En effet, le militaire ne jouit pas des mêmes droits que ses concitoyens. Il peut être candidat mais, en cas d'élection, il devra se mettre en position de détachement sans solde. Cela limite de fait ce droit aux mandats nationaux, dont les indemnités permettent de compenser sa perte de revenu, et constitue donc une exception de droit. Or, la participation de militaires en activité à des conseils municipaux contribuerait à les impliquer dans la vie locale et à renforcer le lien Armée Nation. La question de l'assouplissement de la règle se pose donc.

Pour que les militaires en activité deviennent des acteurs des institutions locales.

Pour que l'armée reste en phase avec la société qu'elle protège, harmoniser les droits et les devoirs de chacun est un enjeu. Cette exception de droit fait obstacle à la cohésion entre les forces armées et la population dont elles sont issues et concourt à l'affaiblissement de l'esprit de défense. Au sein de l'institution, il apparaît que le lien Armée Nation, si fragile à tisser, serait renforcé par la participation de militaires aux conseils municipaux notamment. Il ne s'agit pas de malmener la République en remettant en cause les fondements de la subordination de l'autorité militaire au pouvoir politique ou la neutralité des forces armées. Le but est d'assouplir la règle qui impose à un militaire de choisir entre l'uniforme et l'écharpe tricolore.

L'esprit de Défense se dissipe progressivement dans la société sous l'effet de l'absence d'incarnation d'un ennemi, de l'éloignement des interventions extérieures et de la suppression de casernements. Si les militaires font l'objet d'une bienveillante indifférence dans l'opinion publique, ils ressentent un manque de reconnaissance de la Nation.

Permettre à un militaire d'être élu localement tout en restant en activité, c'est favoriser son intégration et son expression. Il constituerait un relais entre ses concitoyens et son institution. Il vulgariserait les motivations de nos engagements, incarnerait l'esprit de défense au meilleur niveau, celui de la proximité. L'élargissement des conditions d'exercice d'un mandat électif par les militaires est une pierre ajoutée à l'édifice du lien Armée Nation. En Allemagne, le cumul d'un mandat local et de la responsabilité de défendre ne pose aucun problème.

Actuellement, le nombre de militaires détachés pour la durée d'un



© Apparence

mandat électif est insignifiant. Le soldat n'est pourtant pas indifférent à la vie politique. Selon une étude menée en 2008, en moyenne, trois aviateurs sur dix envisageaient de s'engager en politique dès lors qu'ils seraient en retraite.

Les conditions d'exécution des mandats électifs doivent être encadrées pour garantir les équilibres institutionnels.

Cet élargissement, pour être pertinent, ne doit pas remettre en question les relations entre les sphères politique et militaire. Ainsi, pour respecter l'équilibre démocratique, le détachement devrait rester obligatoire pour tout mandat national. Au niveau local, le militaire ne pourrait pas exercer de mandat exécutif. Il y aurait un risque d'interférence avec le fonctionnement de l'institution. Par exemple, il est inenvisageable qu'un militaire en activité soit le maire d'une commune riveraine d'une base aérienne et négocie des mesures de réduction de bruit avec son chef.

Étudié par la commission sur la réforme du statut général des militaires en 2004, la proposition de modifier les conditions d'exercice d'un mandat par les militaires n'a pas été retenue. La complexité de la modification du code électoral et l'exigence de neutralité ont été les arguments principalement avancés pour justifier ce refus. Pourtant, la traduction en droit des nouvelles conditions ne ferait l'objet que d'un article supplémentaire parmi ceux, nombreux, qui traitent déjà du cas de différentes professions ou fonctions. Mais la condition de neutralité apparaît comme un élément plus dimensionnant. La vie politique française laisse peu de place aux candidatures apolitiques en dehors du scrutin municipal dans les petites communes. Cela réduit les possibilités d'être élu, mais c'est le prix de la neutralité. Il n'est cependant pas question ici de limiter le droit des militaires à se porter candidats à quelque élection que ce soit.

Encadrer par des règles simples l'assouplissement des conditions d'exercice de mandats électoraux par les militaires enverrait un signal fort à la communauté de la Défense et à la population. Un signal d'ouverture, de responsabilité et de confiance. Les militaires participeraient alors pleinement à la vie de la Nation, et seraient reconnus comme des citoyens ordinaires malgré leurs missions d'exception. Pour ne plus choisir entre l'écharpe tricolore et l'uniforme. ■

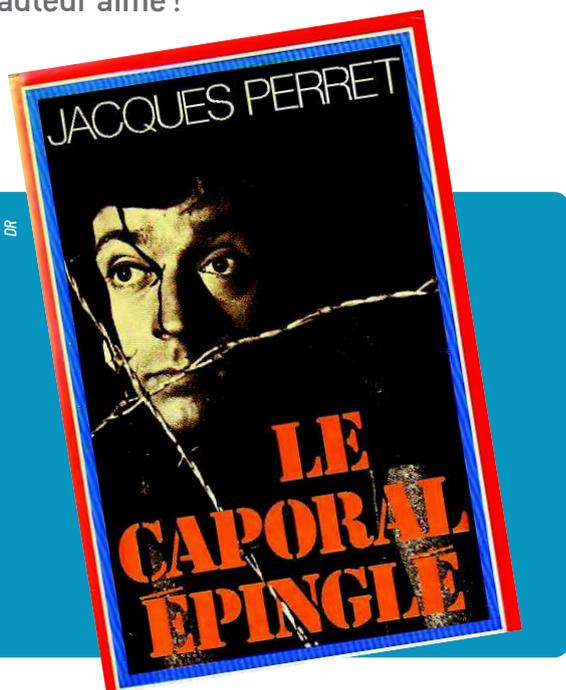
1- Thierry Vautrin est stagiaire de la 19^e promotion de l'École de guerre.



Et la littérature, B.....!

Jean-Paul Salini (48 – Brachet)

Que ceux qui n'ont jamais pensé qu'on puisse, dans la lecture, trouver d'aussi grandes émotions que dans l'action dégustent ces quelques lignes... elles leur feront découvrir des horizons insoupçonnés ; ceux qui ont déjà trouvé dans les livres des complices d'évasion y retrouveront, sous la plume pleine d'humour et de poésie de notre camarade, le délicieux sentiment que procure le "compagnonnage" avec un auteur aimé !



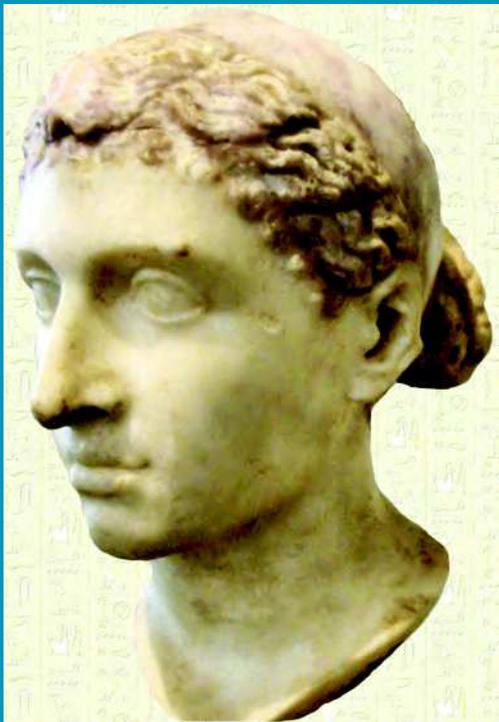
Un homme, que je ne connaissais pas, m'avait aidé à purger mes deux années de pensum. Un livre, *Le caporal épinglé*, que j'avais trouvé à la bibliothèque, a plus fait pour mon moral que tous les discours. Je trouvais des analogies entre ma situation et celle de Jacques Perret qui l'avait écrit. Mais la sienne était infiniment plus tragique, puisqu'il était prisonnier des Allemands. Il s'en était sorti après la réussite de sa troisième tentative d'évasion et il avait écrit sur cette expérience quatre cents pages d'humour. C'était une performance. Et c'était encourageant. Aux heures difficiles, je me réfugiais dans son livre et j'ai fini par considérer son auteur comme un ami. Du coup, je me suis envoyé toute son œuvre, depuis *Ernest le Rebelle* jusqu'au *Vent dans les voiles* en passant par les délicieuses *Histoires sous le vent*. J'avais un ami de plus. Un ami inconnu, comme bien d'autres que j'avais déjà. Et je n'avais pas, comme avec mes autres amis inconnus, l'intention de me manifester.

Mais, vers les années 65 ou 70, j'ai appris par la presse que son fils venait de sortir de prison. Il avait choisi, pendant l'affaire d'Algérie, le

mauvais côté, celui du perdant, et il venait d'être amnistié. Je n'étais pas d'accord avec les agissements de ce garçon, mais l'amitié se doit de surmonter les différends politiques. J'avais ramené des Antilles une bouteille de rhum qu'on m'avait garanti haut de gamme et je l'ai envoyée au Papa avec un petit mot lui expliquant que je me réjouissais de la libération de son fils ; qu'il boive mon rhum à cette occasion, de toute façon, mon rhum ne vaudrait pas celui que j'avais bu à bord de ses livres. Il m'a répondu un petit mot très sympa et je me suis dit qu'après tout, j'aurais bien aimé faire la connaissance d'un personnage aussi anachronique. Comment peut-on de notre temps être encore royaliste, partisan fervent de la navigation à voile et de la lampe à huile, ennemi des moteurs et rétrograde en tout ? Encore que, comme il le dit, le sens du progrès reste encore à définir. Pour faire sa connaissance, il me suffisait de répondre à son petit mot. Mais il aurait fallu répondre tout de suite. J'ai attendu le lendemain et, de lendemain en lendemain... c'était trop tard. Un peu de timidité aussi peut-être... et la répugnance que j'ai toujours à me livrer à des inconnus. Et par la suite, il est mort et je n'ai jamais pu lui dire tout ce que je lui devais.

J'ai toujours eu avec les livres des relations privilégiées. Je ne me souviens pas d'avoir appris à lire. Cela s'est fait tout seul. Et tout de suite j'ai été empoigné par la fiction des livres avec autant de force que s'ils avaient été la réalité. Ça a duré. Jusqu'à aujourd'hui. Cela ne laisse pas d'être ennuyeux dans la vie de tous les jours. Pour moi, tel ou tel personnage fictif a autant de réalité que ceux que je côtoie tous les jours et il m'est arrivé de connaître mieux les ministres ou les maréchaux de Napoléon que le ministre ou les généraux que j'avais l'honneur de servir. Et Cléopâtre me fait plus rêver que les Cocos Girls ou Claudia Schiffer. Je me console en me disant que Claudia Schiffer sera sans doute une petite vieille parfaitement inconnue le jour où quelqu'un s'avisera de lire ces lignes... tandis que Cléopâtre a encore de beaux jours devant elle... Mais il se trouve qu'aujourd'hui il est de meilleur ton de connaître Claudia Schiffer. Et lorsqu'on ne la connaît pas, on passe pour un imbécile. Ce que je suis d'une certaine façon, car j'ai quelquefois des ignorances bien gênantes. Surtout lorsqu'il s'agit de notions directement utilisables comme par



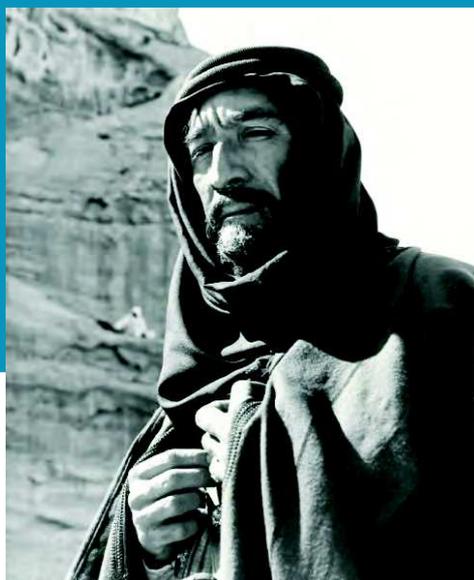


Cléopâtre VII (marbre - Antikensammlung Berlin).



Le site de Wadi-Rum : Les sept piliers de la sagesse.

Photos DR



Un cheikh arabe dans le film "Lawrence d'Arabie", sous les traits de Anthony Quinn.

exemple les droits et les devoirs respectifs des locataires et des propriétaires (on est forcément l'un ou l'autre) ou bien la façon de marchander.

Cette disposition d'esprit pourrait faire de moi un doux rêveur, complètement déconnecté de la vie réelle et c'est ce que je suis souvent. Mais il se trouve que mon rêve m'entraîne quelquefois dans des aventures concrètes. Le rêve est le frère aîné de l'action. Quelquefois je me dis que si je n'avais pas rêvé dans ma vie, je n'aurais rien fait de valable. Mais quelquefois aussi je me dis que si je n'avais pas rêvé, j'aurais été plus efficace et que j'aurais beaucoup mieux réussi. Je ne sais pas. Il y a certainement du Tartarin en moi. Dans quelle proportion ? Je l'ignore. Mais, pour moi comme pour Tartarin, les livres soutiennent mes rêves et me poussent à agir. Tartarin, malgré son ridicule, est un personnage intéressant.

Faire connaissance avec un livre est une aventure de tous les jours mais passionnante. Je ne lis pas les critiques et je ne choisis pas les prix littéraires. Ils sont souvent décevants. Je ne lis pas non plus le petit commentaire qui se trouve sur le dos de la reliure. Ceux qui agissent de la sorte sont comme ceux qui, avant de faire connaissance avec quelqu'un, prennent des renseignements. Moi je préfère me faire mes idées tout seul. J'ouvre au milieu et je lis. Puis je feuillette quelques pages et je lis ailleurs. Puis je vais vers le début. Je ne lis jamais la fin parce qu'il faut laisser ses chances à l'auteur. S'il a envie de me faire une surprise, il ne faut pas lui casser le travail. À ce moment-là, se met en route toute une évaluation. Il y a l'époque où se situe l'action, la façon dont les phrases sont faites, la façon dont je m'identifie avec l'auteur, l'odeur du livre aussi et pourquoi ne pas le dire, son prix. Et puis aussi quelque chose d'indéfinissable, comme lorsque l'on rencontre une femme. Mais par-dessus tout il y a la question essentielle : ce livre évoque-t-il quelque chose ? S'il n'évoque rien, il n'a à mes yeux aucune chance. Il faut qu'il me raconte une

histoire, qu'il me fasse penser à une histoire, que je puisse m'inventer une histoire. Il faut que je puisse, d'une certaine manière, remplir le livre avec un peu de moi. Victor Hugo n'a certainement pas besoin de moi pour écrire ses livres, mais il est essentiel que, moi, je me fasse une image dans ma tête de la gueule de Gilliatt ou du capitaine Clubin. Lorsque j'ai compris, à quelques signes indéfinissables, que l'auteur a quelque chose à me raconter et que j'ai quelque chose à lui dire, j'emporte son livre et c'est presque un rapt. Et lorsque j'ai terminé le bouquin, je l'aime encore et je ne l'oublie pas. Je pense à lui quelquefois dans mes réflexions. Et je l'aime.

Je n'ai pas de beaux livres, d'éditions rarissimes, de livres de valeur. Parce que la valeur d'un livre en termes commerciaux ne m'intéresse pas. Que vaut un livre doré sur tranche, s'il est vide ? Mais j'ai des livres chéris. Des livres qui racontent une histoire et qui ont leur histoire propre. Des livres dont je peux dire quand et où nous nous sommes rencontrés. Des livres qui ont marqué une période de ma vie et qui sont nés un jour, un jour que je n'oublie pas.

C'est ainsi que j'ai acquis *Les sept piliers de la sagesse* à une période de ma vie où j'étais très désargenté et où je faisais l'économie du repas du soir (Non ! Ce n'était pas la misère, il ne faut rien exagérer). Et Lawrence d'Arabie m'a fait supporter allègrement les quelques petits assauts que me livrait mon appétit. Lui, il passait quatre jours dans le désert →



Et la littérature, B...!



« Pour jamais ! Ah ! Seigneur... »
Titus (Gene Ledbetter), Bérénice (Stéphanie Cleghom).



Photos DR

➔ avec une poignée de dattes. Alors qu'est ce que c'était que quatre gargouillis dans l'estomac ?

C'est ainsi que juste après la guerre, j'ai acheté *Seul autour du monde sur un voilier de onze mètres* de Joshua Slocum. Si on le compare à nos livres de maintenant, c'était un torchon. Il avait été imprimé sur du papier de guerre, jaune tournant vers le marron, composé de plus de paille que de papier, et ses feuilles branlantes étaient liées par des ficelles pourries. Mais il m'a tenu compagnie pendant les heures d'études du lycée Saint-Louis. La salle d'études était triste, silencieuse, morne et froide. Elle puait un peu (nous sentions tous mauvais en ce temps-là). Mais j'ouvrais le livre et Slocum, oubliant ses vœux de solitude, m'acceptait à son bord. Et là, c'était le miracle. La salle d'étude explosait, balayée par une vague indifférente. Les gémissements des poulies se mêlaient aux cris désespérés des goélands. La plainte profonde de la mer, d'être mille fois répétée, devenait presque silencieuse. Les balancements de la houle me berçaient d'une extase hypnotique. De ma face giflée ruisselaient des dentelles d'écume emportées par le vent. Et cependant l'étrave, plongeant dans les creux et explosant les bosses, suivant obstinément sa route au travers des obstacles, me traînait vers l'Ouest.

Cette exigence de pouvoir m'identifier aux personnages, ce désir que j'ai de voir les livres correspondre à mes rêves, expliquent sans doute pourquoi ma culture littéraire est fragmentaire et quelquefois calamiteuse. Par exemple je n'aime pas Proust. Il ne me dit rien, ne me suggère rien. Comme il y a beaucoup de gens qui aiment Proust et qu'ils ne sont pas forcément plus bêtes que moi, j'ai tendance à penser que ma répulsion pour cet auteur s'apparente à une infirmité ! Il doit me manquer quelque part quelque chose. Alors, tous les deux ou trois ans, j'essaie. Mais j'ai beau essayer, à la quatrième page je suis cassé. Il n'y a pas que Proust d'ailleurs. Shakespeare aussi, c'est horriblement casse-pieds. Enfin, je veux dire... pour moi ! Il y a tant de gens qui se pâment que ça doit être bien. À la limite, j'aime assez l'écouter en anglais. Je ne comprends rien, mais en anglais il y a la musique. Une musique un peu emphatique quand même. Une musique qui se prend au sérieux. « My Loooooord »,

quatre secondes sur le "Lord". Vous pouvez chronométrer. C'est aussi palpitant que du Kabuki. Il faut dire que les Anglais, lorsqu'ils donnent dans l'emphase, ils y vont fort. On a l'impression chaque fois qu'ils sont en train d'enterrer la reine d'Angleterre.

Puisqu'on parle de la musique des mots, je voudrais évoquer l'époque où Monsieur Jaffuel, mon professeur de français-latin m'enseignait les belles-lettres en classe de troisième. Il nous apprenait Racine et je me souviens encore de la longue plainte de Bérénice :

« Pour jamais ! Ah ! Seigneur ! Songez-vous en vous-même
Combien ce mot cruel est affreux quand on aime ?
Dans un mois, dans un an, comment souffrirons-nous,
Seigneur, que tant de mers me séparent de vous ?
Que le jour recommence et que le jour finisse,
Sans que jamais Titus puisse voir Bérénice,
Sans que de tout le jour je puisse voir Titus ! »

Ça, pour moi, c'était de la musique pure. Ça faisait toute une symphonie dans ma tête. Le malheur, c'est que monsieur Jaffuel n'avait pas la voix musicale. Et en plus il était laid. Il était petit, gros, avec des bras très courts qui ne descendaient pas plus bas que son veston. Il les agitait avec frénésie. Il donnait l'impression de suer jaune. Sa figure poupinne se gonflait et, à travers des lèvres obscènes qu'il lubrifiait d'un coup de langue, il laissait passer la pression et de nombreuses escarilles :

« Ah ! Seigneur ! Songez-vous en vous-même... »

Je le détestais, Jaffuel, de massacrer un si beau chef-d'œuvre. Et d'être si moche par-dessus le marché. Mais nous nous sommes quittés assez vite puisqu'il ne m'a plus accepté dans sa classe. Je suis parti et je l'ai oublié. Jusqu'à ce que, quelques années plus tard, bien longtemps après... La technique avait fait des progrès considérables et on avait même inventé des appareils qui captaient la voix humaine et la restituaient. Ça s'appelait des magnétophones et justement on venait d'en recevoir un dans l'escadre où j'étais. On s'en servait pour enregistrer des procédures radio. Un soir que j'étais seul, j'ai lu le mode d'emploi et, hardi petit ! J'ai enregistré ma voix. Tant qu'à faire, j'ai choisi un grand classique...

« Ah! Seigneur! Songez-vous en vous-même... »

J'ai enregistré toute la tirade. Je suis revenu en arrière et, confortablement installé, je me suis préparé à me faire plaisir. J'ai appuyé sur le bouton "play". Et j'ai entendu :

« Ah! Seigneur! Songez-vous en vous-même... »

Et bien, comment dire...? C'était extrêmement décevant. Je connaissais cette voix, elle m'était familière, mais ce n'était pas la mienne.

Pourtant je la connaissais, cette voix! Oh! Je la connaissais. C'était... c'était... c'était la voix de Jaffuel.

Pauvre Jaffuel! Je n'avais pas été bien gentil avec lui. Peut-être qu'il aimait ce qu'il faisait. Peut-être que, comme moi, il entendait en lisant ce passage des musiques ineffables. Et il avait le même problème que moi, Jaffuel! Il chantait faux, mais il entendait juste. Ce n'est pas facile de faire s'envoler un alexandrin. En règle générale, on obtient péniblement quelque chose comme :

« Tatata... Tatata... Tatata... Badaboum! »

avec une variante possible :

« Tatata... Tatata... Tatata... Patatras! »

La musique que j'entends refuse absolument de sortir. Ce n'est pas vrai seulement pour les alexandrins, mais aussi hélas pour les lectures ordinaires. J'entends bien, mais je chante faux. Je lis bien, mais je prononce mal. Je n'étais pas fait pour une grande carrière d'acteur.

Et s'il ne s'agissait que de lecture ou de musique! Mais c'est vrai dans toutes les réalités de la vie ordinaire et c'est une expérience que j'ai pu vérifier tout au long de ma vie. J'entends juste, mais je chante mal. Dans ma tête les choses et les idées s'organisent de façon remarquable. Mais, dès que j'essaie de les exprimer ou de les concrétiser, la réalité résiste. Dans ma tête, je suis un grand chef. Assez sévère d'ailleurs pour les autres grands chefs : il me semble que si j'étais à leur place... Les solutions paraissent si évidentes qu'on ne conçoit pas comment ils peuvent hésiter ainsi... « Bon! Assez perdu de temps. Passez-moi le manche à balai! » Las! Dès que j'ai le manche à balai, les choses sont plus confuses. Le cap à suivre moins évident. La réalité regimbe. La vie semble se désintéresser de mes constructions intellectuelles pourtant si solides. La vérité n'est claire que dans l'obscurité et le silence de la méditation. Dès qu'on la clame en pleine lumière, elle semble perdre de sa vigueur. Il m'a fallu du temps pour apprendre cela. Pour apprendre que, finalement, je ne suis pas forcément supérieur à tous les Jaffuel de la Terre. C'est une vérité que j'ignorais quand j'étais jeune. Mais jeune, j'étais un pur, un fanatique. Je possédais la vérité dans la poche revolver. Dieu nous préserve des fanatiques, des détenteurs de vérité révélée, des inventeurs de systèmes brevetés, des doctrinaires. De ceux qui pensent qu'avoir raison constitue un tout sans nuances.

J'ai décidé (ou la machine à écrire a décidé pour moi) d'aller au hasard dans ce chapitre. Je ne fais jamais de plan pour écrire mais là, en plus, c'est le désordre le plus total. L'anarchie! Alors je vais revenir en arrière sans vergogne pour reparler de Racine. Je le connais bien, Racine, puisque les incohérences des programmes scolaires m'ont infligé quatre fois l'étude d'*Andromaque*. La dernière fois, c'était pour le concours d'entrée à l'École de l'air (on n'a certainement pas mis assez en évidence les rapports entre Racine et la vocation aéronautique). Quoi qu'il en soit, je peux vous dire qu'il n'y a pas de musique du tout dans *Andromaque*. En dehors des fameux serpents qui sifflent sur la tête de ce malheureux Oreste, le reste est consternant. Les quatre premiers vers sont un affreux patois :

« Avant que tous les Grecs vous parlent par ma voix,
Souffrez que j'ose ici me flatter de leur choix
Et qu'à vos yeux, Seigneur, je montre quelque joie
De voir le fils d'Achille et le vainqueur de Troie »

Ce qui nous permet de modifier l'alexandrin type dont je parlais plus haut de la façon suivante :

« KoaKoaKoa... KoaKoaKoa... KoaKoaKoa... KoaKoaKoa »

Quant à la situation de cette veuve éplorée, j'ai honte de dire qu'elle ne me touchait guère. Et je trouvais Pyrrhus bien poli. Si j'avais été à sa place je me serais soucié assez peu de ses protestations. C'est vrai quoi! À la fin! Qui c'est le chef ici? Et j'aurais abusé de ma situation pour embarquer Hermione par la même occasion (en me méfiant quand même, parce que c'était une foutue emmerdeuse). Je rougis de honte en avouant cela.

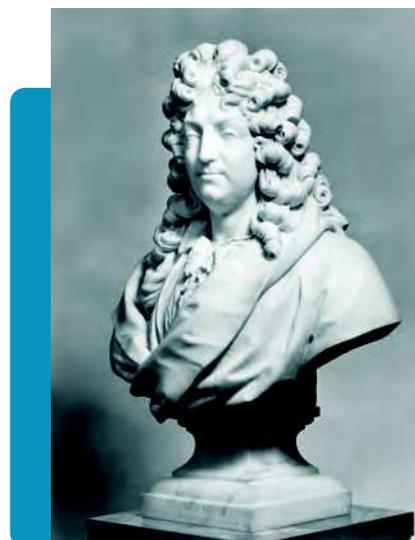
Mais il ne faut pas me juger hors du contexte de l'époque et cette époque-là était une époque machiste. Et, comme tout le monde, j'étais très macho. En plus, j'étais très jeune. Heureusement, depuis, nous avons changé tout cela. Les femmes, et c'est très bien, ont des droits et il existe même un numéro de téléphone pour les femmes battues. Mais, à mon sens, l'évolution n'est pas terminée. Elle ne sera complète que lorsqu'il y aura aussi un numéro de téléphone pour les hommes battus.

Mais soyons sérieux. Il serait peut-être temps (mais c'est peut-être fait) que l'on se rende compte qu'il y a des pans entiers de la littérature qui ont considérablement vieilli et qu'il serait bon de les mettre à la poubelle. Il y a un monsieur très connu dans le théâtre, je ne sais plus qui, à qui on demandait : « Alors quoi de neuf? » et qui avait répondu : « Molière! ». J'imagine très bien les ingénieurs du centre nucléaire de Saclay s'abondant de la même manière : « Quoi de neuf? » – « Galilée! ». Molière! Il est mort. Ou presque! Mais je vois que la Comédie française s'obstine à le produire avec régularité. On a l'impression que, pour les sociétaires, il s'agit d'un exercice de haute école. Il y a ceux qui ont joué Molière et les autres. Ceux qui ont joué Molière, ils ont le droit de manger à la table du Président.

Mais je ferais peut-être mieux de me taire, car je parle d'un domaine dans lequel je suis parfaitement incompetent. C'est sans doute le ressentiment qui m'entraîne et qui me rend injuste parce que finalement Molière, je l'aime bien, surtout lorsqu'il écrit en prose. Son naturel éclate alors avec plus d'authenticité. Mais j'ai un peu la rage et il paie pour les autres parce qu'on m'a infligé dans ma jeunesse une quantité invraisemblable de textes assommants et vieux, vieux! Tout n'était pas inintéressant, loin de là. Les imprécations de Camille, par exemple, c'est un grand moment. Et c'est moderne au point qu'un chanteur américain² s'en est sans doute inspiré (il ne s'agit plus de Rome, mais de la prison de Saint-Quentin). Mais tout *Horace*, dans son intégralité, c'est horrible. Le discours d'Auguste à Cinna aussi, c'est une grande chose. Mais tout *Cinna*! Et pourtant je me le suis fait, *Cinna*. Tout entier. D'un bout à l'autre! Ah! Je vous jure! J'ai eu une jeunesse bien malheureuse. Je me console en me disant que ça aurait pu être pire. J'ai échappé au *Soulier de Satin* de Paul Claudel. C'était trop récent, trop moderne pour être enseigné. ■

1- Je sais bien que l'on dit postillons, mais si je préfère escarbilles...

2- Johnny Cash



Buste de Jean Racine
par Simon-Louis Boizot.

Le paradoxe de la 66

Bernard Delcamp (66 - Audemard d'Alançon)

Organiser un week-end à Bordeaux et s'intéresser à l'eau. Était-ce à cause de l'organisateur Jean-Paul Postis, le toubib de la promotion, qui voulait prendre soin de notre santé?

Tout a débuté le samedi matin au musée d'Aquitaine, après un rassemblement à deux pas, au cercle où plusieurs de nos camarades avaient pris des chambres. La guide conférencière fut passionnante et très gestuelle pour nous raconter l'histoire de Bordeaux et de son fleuve. Afin de participer au développement durable nous avons circulé dans Bordeaux en tramway pour atteindre les rives de la Garonne et le restaurant *Les Docks*. Cette partie des quais, réhabilitée, est devenue un pôle convivial.

Puis nous quittons les quais en autocar pour un périple à travers le Médoc, avec un nouveau guide conférencier fêru de géologie, pour atteindre le port de Lamarque; là, nous embarquons pour une navigation dans l'estuaire de la Garonne vers la dernière île, Patiras, dominée par un phare du même nom. Au cours de cette

navigation, nous avons abordé l'histoire militaire de l'estuaire et en particulier sa défense au cours des siècles, illustrée par deux forts de Vauban.

Arrivés sur l'île appartenant au conservatoire du littoral, et pour se mettre en appétit, escalade pour aboutir à la plateforme du phare où nous avons profité d'une vue panoramique. Pour nous récompenser de nos efforts, un dîner "au bout des doigts" nous était proposé, accompagné par des *Contes de l'Estuaire* récités par notre guide sur fond de coucher de soleil. Embarquement pour le port de Pauillac (celui-là même utilisé par Airbus pour le transport par voie fluviale des éléments de l'*A380*) et retour au cercle après une petite visite nocturne de Bordeaux.

Dimanche matin, traditionnelle assemblée générale de l'association "promo 66 AEA", suivie de la présentation détaillée du voyage que nous ferons en Afrique du Sud à la mi-octobre. Départ à pieds pour une visite rapide de la cathédrale Saint-André, puis direction *L'échoppe*



"Le Phare de Patiras"

du *Timonier*, un restaurant privatisé à cette occasion pour la promotion. Menu maritime bien sûr. L'heure du départ ayant sonné, nous avons félicité nos "Grands Organisateurs", Annie-Josée et Jean-Paul, qui avaient construit un programme pittoresque. ■

Mots croisés

Paul Platel (49 - de Seynes)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I										
II										
III										
IV										
V										
VI										
VII										
VIII										
IX										
X										

Horizontalement :

- I - Appréciables avec un bon demi. II - Se montre méprisant - En fin de partie. III - Est vieille pour un ancien pilote - Big avec Carlos. IV - Pour les Français, c'est la reprise - Symbole chimique. V - Convierait à un âne bête - Le patron pour le salarié mécontent. VI - Marque la proximité dans le temps - Du genre barracuda - Tête d'affiche. VII - Évoque l'égalité - Un homme qu'on double. VIII - Va avec la débauche - Quand ça fait mal. IX - Fut une première en Israël - N'utilise pas de lessive pour laver. X - Sortirent de l'eau.

Verticalement :

- 1 - Invitait les Grecs à aller se faire voir ailleurs. 2 - Faisaient les éclaireurs, mais en protestant. 3 - Ce que fait le navigateur - Bien entendus. 4 - Des bois qui ont traversé l'Atlantique - Connaît son métier. 5 - Il y a des baleines à sa pointe - Ce qu'il faut faire pour aller au trou. 6 - Particulièrement dur. 7 - De grand intérêt quand elle est publique - Ramène au point de départ. 8 - Compagnons de jeux - On court plus vite sans elle. 9 - Fâcheux effet d'un gros effort. 10 - Caractère de l'héroïne.

[solution en page 55]



Double compétence

Bernard Delcamp (66-Audemard d'Alançon)¹

Nos lecteurs en recherche d'emploi ne manqueront pas d'être intéressés par ce texte et témoignage paru dans *Connexions*, la revue de l'AOAC

Au terme de leur carrière militaire, les officiers en recherche d'emploi se retrouvent en compétition avec des seniors connaissant bien le monde de l'entreprise. Pour se battre à armes égales, il faut étudier le cursus de ces managers occupant des postes de responsabilités. Deux catégories d'entreprises sont à prendre en considération: les grandes entreprises et les PME.

En ce qui concerne les grands groupes, les cadres et en particulier les ingénieurs ayant une formation de management, ont pour la plupart une double compétence acquise soit au cours de leurs études, soit au titre de la formation continue. Cette compétence repose sur l'obtention d'un master. Elle est particulièrement recherchée dans ces sociétés.

Pour les PME, dont certains cadres peuvent être des autodidactes, ce qui compte n'est pas le haut niveau, mais l'adaptabilité, la polyvalence; qualités basées sur la connaissance préalable du monde de l'entreprise, ce qu'un officier doit avoir acquis par une formation "diplômante civile".

Les MBA² sont les plus courus des masters spécialisés créés à l'origine par les universités américaines et repris depuis une vingtaine d'années par la conférence des Grandes Écoles. Ces masters qui s'adressent aux titulaires d'un bac+5 sont d'une durée de deux semestres. Les différentes écoles délivrant ce diplôme sont réparties sur toute la France, tout au moins dans les grandes villes. Les masters délivrant des compétences en management industriel et technologique, en transport et logistique, sont ceux qui sont les plus fournisseurs d'emplois actuellement. Les masters généralistes (gestion), sont ceux qui donnent une bonne connaissance de l'entreprise en général.

À côté de ces masters de haut niveau, il existe au sein des différentes universités des masters plus récents s'adressant à des bac+4; ce sont des formations à vocation professionnelle (socio-médicale...).

Enfin, pour les métiers très spécifiques (comme

la sécurité), certaines écoles délivrent des formations et par conséquent des diplômes - véritables sésames - pour un emploi dans ces métiers.

Ces différents cursus réclament de la part du candidat, du temps, de l'énergie et de l'argent si cela n'est pas pris en compte dans le cadre des aides à la reconversion. Ainsi, les officiers qui s'engagent dans cette voie doivent être fortement motivés et parfaitement clairs en ce qui concerne leur objectif; car il n'y a pas plus dommageable que des efforts inutiles. Enfin, cette double compétence chèrement acquise ne sera véritablement un atout essentiel que dans le cadre de la recherche d'un poste de management. Il est apparu intéressant d'adjoindre à cet article le témoignage de notre camarade qui s'est adressé à l'AOAC pour préparer sa deuxième carrière dans la vie civile. Lors de nos premiers entretiens, il nous a fait part de ce qu'il considérait comme rédhibitoire: ses lacunes concernant le fonctionnement de l'entreprise, compte tenu des postes recherchés. Nous avons alors parlé d'une ébauche de solution: la double compétence.

Témoignage d'Éric Boucher (86 - Dorance)

J'ai réalisé une carrière complète d'officier dans l'Armée de l'air que j'ai quittée en 2008, à l'âge de 43 ans, pour une société de services en maintenance aéronautique au poste de directeur général adjoint en charge des opérations, en quelque sorte le bras droit du PDG. J'ai occupé ce poste durant deux ans et je l'ai quitté suite à un plan social. J'ai depuis rejoint une société qui délivre des services de recueil et d'analyse des données de vol afin d'optimiser l'exploitation des flottes aériennes.

Outre mon diplôme d'ingénieur de l'EA et de l'EMSST, j'avais complété ma formation avant mon départ par un *Executive MBA*. D'une durée de 18 mois en parallèle avec une activité professionnelle (cours les vendredis après-midi jusqu'à 22h et les samedis, études de cas en équipe deux fois par semaine durant les soirées), ce cursus

m'avait apporté:

- l'appréhension des fonctions de l'entreprise (finances, marketing...) à la fois en connaissances théoriques, mais également en retour d'expérience, par les autres participants;
- l'appréhension des préoccupations quotidiennes en entreprise, notamment en PME. Le souci permanent relatif aux résultats et aux besoins en trésorerie est totalement inconnu dans les institutions;
- la découverte de modes de pensée totalement nouveaux. En effet, quoique l'on en pense lorsque l'on est encore en activité, l'Armée de l'air est un milieu technique ou "d'ingénieur" et les processus mentaux en découlent. Quel choc de côtoyer des personnes issues du marketing, du commercial! Le rationnel semble parfois loin;
- enfin, un réseau: le fait d'être reconnu comme un ancien élève d'HEC, permet d'accéder au réseau des anciens élèves, ce qui n'est pas le moindre atout.

Tout ceci m'a permis d'affronter le monde civil bien armé, puisque mon intégration s'est bien réalisée. Concernant la recherche d'emploi, la participation à un MBA apporte tout ce qui a été écrit au-dessus, et permet donc de se crédibiliser vis-à-vis d'un recruteur pour des postes de direction, par nature transverses. J'ajouterais que vis-à-vis de certains recruteurs, le fait de réaliser ce cursus en gardant une activité professionnelle est positif, car il montre la motivation et également la capacité de travail.

Toutefois, il ne faut pas se méprendre. Le MBA ou tout autre diplôme ne reste qu'un outil supplémentaire qui valide un niveau de connaissances. Lorsqu'une entreprise recrute une personne expérimentée, c'est avant tout parce que ce recrutement a un sens économique et qu'elle attend de ce recrutement un retour sur investissement. Il faut donc savoir prouver que l'on répond au besoin (formulé ou non formulé dans la plupart des cas) et que l'on va apporter de la valeur... ■

1- Membre du comité Reconversion de l'AEA
2- Master of Business administration

Baptême de la promotion 2011 "Colonel Dupérier"

Nina Garçon (11 – Dupérier)

Le 6 juillet 2012, la base 701 s'est ouverte aux visiteurs pour la traditionnelle cérémonie du baptême organisée pour les élèves de première année de l'École de l'air et de l'École militaire de l'air.

Tous les ans, c'est l'école entière qui se mobilise pour fêter dignement cette journée, inoubliable dans la vie d'un officier : celle où sa promotion reçoit le nom de son parrain, qui l'accompagnera toute sa vie.

Dès midi, les familles ont rejoint la base, en voiture, en train ou en avion, se pressant autour d'un fils, d'une épouse, d'un père... Les activités organisées ont pour but de faire découvrir la base sur laquelle nous vivons. Et l'Armée de l'air toute entière concourt à rendre l'événement unique. Les familles sont invitées à assister, admiratives, à des démonstrations aériennes à couper le souffle : la patrouille "Cartouche Doré" s'est déplacée de Cognac pour l'occasion. Deux *Mirages 2000N* du 2/4 "La Fayette" de la base aérienne 125 d'Istres ont ensuite fait le spectacle, suivis du *Rafale*, piloté par le capitaine Brocard. Enfin, et pour conclure le show, la Patrouille de France commandée par le commandant Dewas a été très applaudie. Le bâtiment des études s'est paré de ses plus beaux atours et d'une projection retraçant l'histoire de l'école. Sous la chaleur écrasante, la fin d'après-midi s'est conclue à l'ombre de la pinède, lors d'une messe célébrée par l'évêque aux armées, Monseigneur Ravel.

Après un rapide dîner, familles et aspirants se sont retrouvés autour de la place Pelletier d'Oisy pour le début de la cérémonie. Au soleil couchant, l'assemblée a accueilli les nombreuses autorités tant civiles que militaires, françaises ou étrangères, délégations qui témoignent du rayonnement de l'École de l'air et de l'École militaire de l'air en France et dans le monde. La cérémonie, présidée par Jean-Yves Le Drian, ministre de la Défense, et brillamment exécutée par les aspirants a ravi les familles. La promotion 2011 de l'École de l'air a ainsi reçu de son parrain le nom du colonel Dupérier, brillant aviateur des Forces



Le général Modéré, le général Paloméros et Jean-Yves Le Drian.



Photos École de l'air

Aériennes Françaises Libres (FAFL) qui s'est illustré au sein des groupes de chasse "Ile-de-France" et "Alsace".

La journée chargée d'émotion s'est conclue par un bal au BDE, ouvert par le chant de promotion de la fraîchement baptisée *Promotion colonel Dupérier* à l'intention du

chef d'état-major de l'Armée de l'air, le général Paloméros, du général Modéré, commandant les Écoles d'officiers de l'Armée de l'air, et de ses invités. Accompagnée de deux orchestres, la soirée s'est terminée aux aurores et laissera à tous un souvenir impérissable. ■



SHD air

Une semaine plus tard, sur les Champs-Élysées...



Solo time

Sarah Lévy, Erwan Prigent,
Alexis Néplaz.

Témoignages recueillis
par Benoît Poncet
(2009 – Fayolle)



L'assistant solo veille...

Un de leurs camarades a recueilli les témoignages de trois sous-lieutenants de la "Fayolle" sur leurs émois avant leur premier solo sur *TB 10*. Qui n'éprouvera pas un peu de nostalgie à lire ces lignes écrites par nos jeunes qui abordent, selon les termes de l'un d'eux, « *le plus beau métier du monde* » ?

Les trois années de formation à l'École de l'air sont l'occasion pour les poussins, les aspis puis les sous-bits du corps des PN de faire connaissance avec le milieu aérien, d'en acquérir les sensations et d'en saisir les spécificités et exigences. Selon la sensibilité de chacun, une mission ou un moment particulier de ces premiers pas dans l'aéronautique militaire reste en mémoire comme un fait marquant du commencement de la carrière de pilote.

Le sous-lieutenant Sarah Lévy garde un souvenir impérissable de sa première mission de navigation en solo, en particulier, nous dit-elle, « *Le moment où l'instructeur nous dit qu'on peut partir seul, sans personne d'autre que soi dans l'avion, où on va être autonome. Cette solitude n'est qu'apparente, car un assistant solo est tout de même là dans le ciel [...]. Toujours est-il qu'il n'y a pas de bruit dans l'avion à part la radio qui crachote et sa propre voix [...]. C'est une telle satisfaction d'être seule aux commandes d'un avion, qu'on a beau se dire que l'on n'a pas le droit à l'erreur, on savoure pleinement ce petit moment de solitude [...]. Ma première navigation solo était une navigation retour entre l'aérodrome de Cannes et le terrain de Salon. Un suivi côtier miniature, des vallées verdoyantes... Je crois que ce vol me motivera longtemps.* »

Le sous-lieutenant Erwan Prigent n'oubliera sans doute jamais son vol test précédant l'une des missions en solo sur secteur (exercices de maniabilité de l'appareil). Son instructeur est alors un commandant d'escadrille du 3^e EIV qui, durant le briefing, est particulièrement insistant « *sur les objectifs à atteindre : le respect des consignes permanentes d'utilisation du*

terrain (CPUT), au départ comme à l'arrivée, un transit propre jusqu'à l'axe, la restitution de tous les exercices de maniabilité vus jusqu'ici, une intégration du terrain d'Aix-les-Milles et un retour par le sud. Mais ces exercices ne sont pas nouveaux, et aujourd'hui il faudra prouver à l'instructeur qu'ils sont maîtrisés et que la sécurité sera assurée pour ce type de vol, qu'il soit à bord ou non [...].

Aucun détail n'est laissé au hasard, les connaissances s'accroissent petit à petit avec les heures de vol et font que, pour l'instant, tout se passe bien. C'est lorsqu'on ne voit pas le temps passer qu'on se rend compte du niveau de concentration dont on fait preuve. Salon répond à mon message d'approche en me mettant en attente au niveau de Saint-Cannat, la PAF est au break... Mon instructeur prend alors les commandes et me laisse assister au spectacle depuis les airs. Quel beau cadeau pour conclure un vol test! [...] Puis il me rend les commandes, s'impatiente face au silence de la radio et m'annonce « Exercice panne moteur, trouve-moi un champ! » Un vol solo se mérite... »

Le sous-lieutenant Alexis Néplaz préfère raconter son tout premier test puis lâcher solo : le tour de piste. Comme il le dit lui-même, « *C'est tout de même la première fois que j'effectue un vol test noté dans l'Armée de l'air. Et mon instructeur pour ce vol n'est autre qu'un ancien pilote de la Patrouille de France [...]. En plus de la pression du vol test s'ajoute donc l'envie de bien faire devant quelqu'un que j'admire et dont je rêve de suivre les traces dans ma carrière. Le vol d'aujourd'hui : six tours de piste avec pannes, prises de terrain inhabituelles, et cela sans aucun commentaire de l'instructeur pendant le*

vol, si ce n'est la désignation de l'objectif du prochain tour de piste. Il est 8 h du matin, briefing avec mon instructeur, qui me conseille d'aborder ce vol comme tout autre vol, de ne pas me mettre de pression inutile, et de simplement faire ce que je fais depuis plusieurs vols. Step¹, 8 h 30, départ en piste, tour avion, mise en route, les automatismes sont là, je suis bien dans mon vol. [...] Une heure et six atterrissages plus tard, retour au parking, mon instructeur sort de l'avion, me regarde une dernière fois et dit : « Très bon vol, on se revoit dans 15 minutes! ». C'est fait, j'ai passé mon premier test avant solo, et me voici enfin en train de rouler seul sur le tarmac [...]. Décollage, virage initial, on passe en vent arrière, petit coup d'œil et salut à mon assistant solo qui est venu se placer en patrouille serrée sur moi et me voilà en peu de temps en finale à côté du BDE pour poser le TB10 en douceur sur la piste 16, et revenir au parking, où mes khôspromo m'attendent pour me jeter dans la traditionnelle bassine d'après-lâcher. Après cela, débriefing du vol test avec mon instructeur, puis retour au sein de la zone élèves pour boire quelques bières afin de fêter l'événement avec ma brigade et ma promotion [...]. Vous avez dit le plus beau métier du monde? »

Ainsi, même si chacun a son propre ressenti, les premiers vols en solo marquent les esprits et sont les moments dont on se souviendra sans doute longtemps comme les premières fois où l'on fut commandant de bord, seul face à cette responsabilité mais aussi seul à jouir du privilège de pouvoir voler... ■

1- "Step" désigne le moment où l'on va à l'avion après le briefing.



Tir de deux mini-fusées à Eyguières

Marie Collet (10 – de Marmier)

Comment ne pas faire un parallèle entre cet article et *Succès médiatique pour un échec* (*Le Piège* n° 200 p. 36) qui raconte "l'exploit" réalisé il y a 45 ans par les premiers membres du Club spatial de l'école. Même enthousiasme pour se lancer dans un défi, mêmes ennuis d'électronique juste avant le tir de leur fusée et même récompense avec la visite d'un lointain et prestigieux site de lancement !



Le groupe de travail Fusex et les deux mini-fusées



La contribution du sergent-chef Augez

Photos École de l'air

Le jeudi 7 juin 2012, le groupe de travail Fusex de l'École de l'air, constitué des aspirants Aamchi, Bahro, Bruscoli et Collet, du capitaine Savio, de M. Lacombe et du sergent-chef Augez, s'est rendu à l'aérodrome de Salon-Eyguières pour un tir de fusées.

En effet, durant le mois de mai, le groupe a conçu et réalisé deux mini-fusées dans le cadre d'un stage "d'Enseignement par la recherche" faisant partie de la formation scientifique de l'école, en collaboration avec l'association "Planète Sciences" et le Centre national d'études spatiales.

Cette association vise à rassembler des étudiants autour de la conception et de l'utilisation des technologies spatiales et à leur donner la possibilité de mener à bien un projet expérimental dans ce domaine.

Ce projet a permis à l'équipe de mettre en application les connaissances en structure, aérodynamique et résistance des matériaux acquises lors des nombreux cours dispensés à l'École de l'air. L'élaboration des fusées a été menée du début jusqu'à la fin : des idées ont été lancées sur le papier, puis ont pris une forme plus précise,

pour enfin aboutir à des choix arrêtés. De la conception naît la construction : c'est grâce au sergent-chef Augez que la structure et l'enveloppe ont pu être réalisées avec les matériaux que l'atelier avait mis à notre disposition. M. Lacombe et le département électronique de l'École de l'air ont été d'une grande aide pour la création de la partie électronique embarquée dans la fusée.

De plus, la réalisation des mini-fusées s'inscrit dans une démarche plus large : elles font office de fusées-test pour les fusées plus perfectionnées que sont les fusées expérimentales. Celle de l'an prochain étudiera notamment la haute vitesse (supérieure à Mach 1). Afin d'avoir une connaissance globale des fusées et de leur environnement, les EOAA ont offert la possibilité aux aspirants Aamchi et Bruscoli d'assister au tir de la fusée Vega et de visiter le centre spatial de Kourou, en Guyane. Ce déplacement a duré une semaine, permettant aux deux chanceux d'apprécier l'environnement guyanais et de s'en imprégner.

Le 7 juin, s'est déroulé le tir des deux mini-fusées à Eyguières, en présence de cadres de

l'école invités pour l'occasion. Le groupe, après être arrivé sur place, expose les deux mini-fusées ainsi que le vecteur Fusex conçu l'an dernier. Celui-ci sera lancé pendant la campagne de tir à Biscarosse à la fin du mois d'août 2012. Cette exposition statique crée l'événement auprès des autres participants, se rassemblant autour de celle-ci pour prendre des photos et poser de nombreuses questions.

Après les derniers tests et contrôles, les mini-fusées sont prêtes à être tirées. Les quelques aléas concernant la carte électroniques ont été vite résolus à la fin d'une séance de soudure mémorable en campagne. C'est dans une ambiance décontractée que l'équipe se dirige vers la rampe de lancement. Les consignes de sécurité énoncées, les fusées sont tour à tour mises en rampe, malgré des rafales de vent à plus de 20 nœuds. Vient alors le décompte final, les participants sont fébriles. Chaque fusée décolle dans son panache de fumée et effectue un beau tir balistique.

Le groupe retrouvera les membres de l'association "Planète Sciences" à Biscarosse, augurant une expérience des plus sympathiques. ■

les livres



Comment l'homme quitta la Terre

De Jacques Marc (51-Jeandet)
13,5x21,5 cm, 152 pages, 15,50 euros
Éditions-Diffusion L'Harmattan,
5-7, rue de l'École Polytechnique
75005 Paris - Tél. 01 40 46 79 20
<http://www.editions-harmattan.fr>

Raconter l'histoire de l'aéronautique en étant aussi exhaustif que possible et sans céder au chauvinisme semble être le défi qu'a voulu relever notre camarade avec cet étonnant petit livre rouge. Pari largement gagné, malgré l'absence d'illustrations (une prochaine édition y gagnerait). Cerfs-volants, montgolfières, ballons, dirigeables, parachutes, planeurs, puis vrais avions jusqu'aux fusées... Rien n'est oublié pour raconter l'ascension de l'Homme vers l'altitude et la vitesse.

Ce livre n'est pas un livre de plus sur le sujet, tant il est différent. Il ne manque pas de souligner les échecs qui ont largement contribué au succès des suivants, téméraires et obstinés. Il ne manque pas de mentionner nombre de génies et visionnaires, souvent peu connus, qui seront dé-

couragés par trop de malchance, d'incompréhension, ou d'obstacles ministériels. Il ne minimise pas la part de la France dans cette conquête de la 3^e dimension tout en sachant reconnaître à nos amis Européens et Américains les mérites qui leur reviennent.

On comprend tout au long de ce livre que bricoleurs, ingénieurs et savants ont collé au plus près des réalisations techniques et des études théoriques du moment pour satisfaire un rêve et une quête dans lesquels l'esprit de compétition n'est pas le moindre moteur.

Le Groupe Bretagne

De Maurice Rochaix
16 x 24 cm, 170 pages, 20 euros
Nouvelles Éditions Latines
www.editions-nel.com



L'auteur est le fils de Marcel Rochaix qui fut pilote au Groupe Bretagne pendant et après guerre.

Ce livre nous raconte toute l'histoire de ce groupe qui s'illustra essentiellement pendant la dernière guerre comme groupe de bombardement. Il nous raconte l'histoire d'une unité prestigieuse des Forces Aériennes

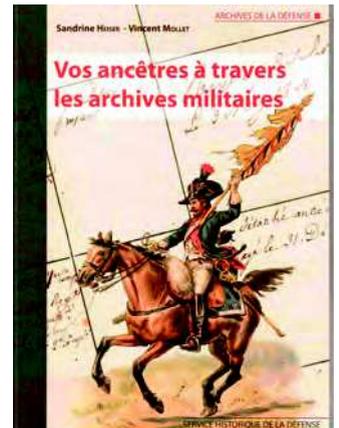
Françaises Libres qui a combattu avec le général Leclerc et les Américains.

Une lecture particulièrement riche en détails qui nous fait revivre les grandes batailles et manœuvres qui opposèrent Leclerc, Kœnig et Montgomery aux unités de Rommel. Une lecture qui nous montre aussi que le sable africain était un ennemi redoutable pour le matériel et qu'il était bien difficile aux pilotes de convaincre le général Leclerc de faire demi-tour quand la météo l'imposait.

Le ciel africain, et notamment celui d'Afrique du Nord, a été largement parcouru et sillonné par les unités du Groupe Bretagne à partir de sa création à Fort-Lamy le 1^{er} janvier 1942, mais le groupe sera aussi très présent lors des campagnes du Fezzan et d'Italie, puis lors du débarquement de Provence et des campagnes de France et d'Allemagne qui suivront.

Vos ancêtres à travers les archives militaires

De Sandrine Heiser et Vincent Mollet
18x24 cm, 130 pages, 15 euros
Service historique de la Défense
Château de Vincennes, Avenue de Paris - 94306 Vincennes Cedex
Tél. 01 41 93 20 89
diffusion-dpv@shd.defense.gouv.fr



Ce livre est tout simplement un mode d'emploi pour retrouver la trace d'un ancêtre qui, de l'Ancien Régime à nos jours, aurait approché le milieu militaire ou été appelé sous les drapeaux. Chaque année, des milliers de personnes s'adressent au SHD pour retrouver le parcours d'un ancêtre à travers les traces, abondantes ou ténues, laissées dans les archives militaires. Ce livre donne donc aux généalogistes, professionnels ou amateurs, connaisseurs ou néophytes, les repères nécessaires pour une recherche fructueuse concernant tel officier, soldat, marin, aviateur, gendarme, légionnaire, prisonnier de guerre, mais aussi pensionné, résistant, infirmière, galérien, ouvrier des arsenaux, supplétif, déporté ou encore victime de bombardements. Un ouvrage bien utile qui ne manquera pas d'intéresser nombre d'entre nous.

Solution des mots croisés de la page 50

Horizontalement :
I - Ouvertures. II - Snobe - Titit. III - Tigre - Bisou. IV - Round - Np.
V - Anee - Singe. VI - Cl - Spet - Af. VII - Iso - Averti. VIII - Stupre - Aie.
IX - Meir - Raton. X - Essorèrent.

Verticalement :
1 - Ostracisme. 2 - Unioniste. 3 - Vogue - Ouis. 4 - Ebènes - Pro.
5 - Ré - Par. 6 - Sévère. 7 - Utilité - AR. 8 - Ris - Rate. 9 - Elongation.
10 - Stupéfiant.



affectations

Cette année, le tableau des affectations a été élaboré à partir des OMO papier. Cela a représenté un travail important et difficile et il n'est pas exclu que des erreurs aient pu se glisser dans les renseignements ci-après

Promo	Nom	Pr.	Unité	Code	N° de base
76	Nguyen-Huu	Hoang	CPCO	81,664	B117
78	Cocoual	Hervé	DIRISI IDF	08,539	D262
78	Guidi	Philippe	CAB ORG MIN - DGSIC	00,662	B117
78	Hugon	Didier	CSFA : S/C EVOL	03,513	B106
78	Renaud	Pascal	CNOA	25,542	B942
80	Lefetz	Serge	DIRCAM	02,520	D062
80	Rolland	Michel	CETID	59,673	D462
80	Terry	Pierre	EM CFAS:CDMT	00,532	B107
80	Vandersippe	Eric	OVIA SIM DIV FLOTTES	33,590	B117
81	Clavier	Dominique	CMDT EM DADA	40,542	B117
81	Dapsens	Thierry	EMIA POLYNESIE	00,029	D023
81	Ducatillon	Gilles	CSO	1A.107	B107
81	Jollans	Jean-Yves	INS RECH BIOMED ARMEES	00,836	D016
81	Latouille	Philippe	S/C MR	16,513	B106
81	Rousselle	Eric	EMIA GABON	00,020	D021
82	Cholley	Serge	AMBASSADE DE CHINE	33,663	D562
82	Claver	Cyrille	RMFUE - BRUXELLES	15,666	D562
82	Dellarre	Bruno	CIE	38,664	B117
82	Druais	Alain	EMIA-ZDS SUD- OUEST	33,570	D056
82	Duval	Didier	DIVISION REGIONS	85,664	D162
82	Fontant	Louis	CFA:BAFSI	24,530	B102
82	Leroy	Stéphane	N/C		B107
82	Dustric	Didier	DIR RENS MIL - PARIS	20,664	B117
82	Serveise	Didier	CNOA	25,542	B942
83	Anner	Franck	CFA:CDMT	00,530	B102
83	Béguin	Xavier	CFA:BACE	23,530	B102
83	Charpentier	Jean-Marie	CFA:CDMT	00,530	B102
83	Couvert	Yves	EMAA:MGAA	10,500	B117
83	Guirard	Marc	DIV. SOUTIEN LOG. IA	80,664	D162
83	Jolly	Dominique	CDADA-EMO AIR BUREAU OPS	32,542	B117
83	Mace	Thierry	CFA:CDMT	00,530	B102
83	Marquaille	Patrick	CDADA - EM TN	50,542	B117
83	Martin	Michel	S/C MR	16,513	B106
83	Monot	Jean-Marie	DGA/DDI/ STRUCTURE DDI (AC)	52,670	B117
83	Reboul	Richard	SEED	66,664	D057
83	Reutter	Pierre	CFA:SMP	01,530	B102
84	Aigueperse	Alain	GSPI	67,673	D562
84	Azambre	Pascal	CDADA-EMO AIR B. SOUT. OPS	34,542	B117
84	Canard	Sylvain	CSFA : BRIG. TECHLOG	04,513	B106
84	Chagnard	Thierry	EMAA-B. SOUTIEN	13,502	B117
84	Duclaux	Christophe	RA CFT	00,450	D027
84	Grenier	Dominique	CDADA:CDMT	00,542	B117
84	Jakymiw	Jean-François	CFA:BAAC	21,530	B102
84	Joubert	Patrick	CAB ORG MIN - DAS	07,660	B117
84	Laplaine	Frédéric	OVIA SIMMAD - POLE BALARD	22,590	B117
84	Looten	Didier	CAB ORG MIN - DGSIC	00,662	B117
84	Mérian	Patrick	PA A LA MCR	91,510	B117
84	Patry	Etienne	EMAA-B.EMPLOI	13,501	B117
84	Pellissier	Matthieu	EMAA-B.PLANS	12,504	B117
84	Riehl	Daniel	EMAA:MGAA	10,500	B117
84	Rives	Philippe	CENT MULTMOD TRANSP	31,664	D062
84	Vuillemain	Christophe	DRHAAS/DIR. GES.R	20,540	B705
84	Wolf	Eric	CDADA : SCEM PEE	37,542	B942
85	Abrell	Philippe	DPSO	13,660	B117
85	Aufort	Christophe	DEMS - ECOLE DE GUERRE	19,660	B117
85	Barnabe	Thierry	OVIA SIMMAD - POLE BALARD	29,590	B117
85	Boulet	Alain	CDA	00,273	B273
85	de Rancourt de Mimerand	Luc	EMAA:MGAA		B117
85	Deagostini	Jean-Pierre	CDADA-EMO AIR BUREAU OPS	32,542	B117
85	Duprat	Laurent	EMAA-B.MAITR. RISQ	13,503	B117
85	Guicheny	Philippe	EMSD RENNES	14,000	D008
85	Lavigne	François	CFA:PREPA AVENIR	04,530	B118
85	Lavigne	Philippe	EMA - MAJOR GENERAL	70,664	D162
85	Mercier	Christophe	CFA:SMP	01,530	B102
85	Mignonat	Jean-Claude	DIR RENS MIL - PARIS	20,664	B117
85	Noel	Jean-Christophe	CESA:DIR	10,335	B335
85	Peiretti	Bernard	ACC - RAMSTEIN	34,666	D562
85	Perrone	Gilles	DIV COCA	48,664	D162
85	Simon	Gérard	CENT MULTMOD TRANSP	31,664	D062
85	Sudre	Vincent	EMAA-B. SOUTIEN	13,502	B117
85	Verney	Jean-Michel	EMO AIR:CDMT	30,542	B117
85	Villeneuve	Gilles	EMO AIR:CDMT	30,542	B117
86	Baronnet	Thierry	CFA:CDMT	00,530	B102
86	Boucetta	Yahya	CFA:BAFSI	24,530	B102
86	Camus	Laurent	CPCO	81,664	D162
86	Charpentier	Eric	CESA:CHEM CESA.	99,662	B335
86	Colomb	Denys	DPSO	13,660	B117
86	Ferlet	Jean-François	EMAA:CEM	00,500	B117
86	Friedling	Michel	DIV FORCES NUCLEAIRES	83,664	D162
86	Gaounach	Michel	OVIA SIMMAD : DSMR	24,590	B117
86	Garcia	Felipe	EMAA:CCB	16,503	B117
86	Gilles	Marc	DIR RENS MIL - CREIL	21,664	D028
86	Herfeld	Etienne	DIVISION EMPLOI	82,664	D162
86	Lefevre	Jean-Francois	CDADA : SCEM PEE	37,542	B942
86	Maechler	Thomas	DCSIAE 20.624	20,624	B117
86	Maillard	Jean-Jacques	OVIA SIMMAD - DIV LOG	19,590	D056
86	Marboeuf	Laurent	OVIA SIMMAD : DIR.	26,590	D056
86	Mermat	Karyl	DIR RENS MIL - CREIL	21,664	D028
86	Morales	Phillippe	BPS	7K.664	B117
86	Querel	Bruno	JFACC PERMANENT	28,542	B942
86	Ramseyer	Alain	JFACC PERMANENT	28,542	B942
86	Schwartz	Etienne	OVIA SIM DIV FLOTTES	33,590	B117
86	Suel	Frédéric	DC DIRISI - SCI	35,539	D362
86	Tavoso ép. Tripiet	Fabienne	N/C		D062
86	Touidoire	Jean-Pierre	CFA:CDMT	00,530	B102
86	Vigilant	Jean-Marc	IDA	11,664	B117
86	Zaepfel	Claude	CDADA - PRE	43,542	B117
87	Autellet	Eric	CESA:CHEM CESA.	99,662	B335
87	Bernardeau-Moreau	Eric	C. COORD POLYGONE GE	45,530	D562
87	Berring	Franck	DEMS - ECOLE DE GUERRE	19,660	B117
87	Bocquet	Philippe	ORGANE LIQUIDATEUR - 00.365	0L.365	T365
87	Bradaia	Mouloud	UFV	12,664	D028
87	Cappe	Christophe	COMBDD	A0.050	D050
87	Carles	Jean-François	CDT EN SECOND BASE	0A.104	B104
87	Chiffot	Frédéric	DIV COCA	48,664	D162
87	Cieutat	Hugues	EMIAFE	23,664	D028
87	Denis	Franck	ESNNE	01,650	D060
87	Dhalenne	Olivier	MCD EMIRATS ARABES UNIS	11,691	D162
87	Dosdat	Remy	SEED	66,664	D057
87	Duval	Stéphane	CENT MULTMOD TRANSP	31,664	B107
87	Fabre	Olivier	EMSD BORDEAUX	10,000	D056
87	Fontaine	Gérard	CSFA : BRIG. TECHLOG	04,513	B106
87	Gaultier	Guy	SGDSN	04,690	D162
87	Grépin	Hubert	DIV RH	8K.664	B117
87	Hélouis	Christophe	AMBASSADE D'AUTRICHE	79,663	D562
87	Jaboulay	Jean-Luc	EMAA:DELEGUE RE	16,500	B117
87	Le Guen	Marc	OVIA SIMMAD : CICOMORE	35,590	D056
87	Lherbette	Laurent	CESA:CHEM CESA.	99,662	B335
87	Maisonnet	Emmanuel	OVIA SIMMAD - DIV PP	23,590	D056
87	Mathes-Juventin	Gilles	DEMS - ECOLE DE GUERRE	19,660	B117
87	Merdaci	Alexis	CICLO	40,664	D016
87	Osdoit	Pierre-Xavier	CFA: PART. AUPRES CDADA	11,530	B942
87	Pichevin	Hugues	EMAA:CCB	16,503	B117
87	Pointereau	Laurent	CDADA - PRE	43,542	B117
87	Poulet	Philippe	DITAP	10,560	B110
87	Ragot	Christophe	CERPAIR	10,535	B705
87	Rataud	Laurent	CBA2	0A.702	B702
87	Sanchez	Didier	CDADA : SCEM PEE	37,542	B942
87	Stempin	Luc	N/C		B117
87	Valance	Bernard	CFA: PART. AUPRES CDADA	11,530	B942
88	Arnaud	Olivier	CSO	1A.102	B102
88	Bernard	Norbert	DEMS - ECOLE DE GUERRE	19,660	D162
88	Bezard	Emmanuel	S/C EMPLOI	17,513	B106
88	Brouillet	Jean-Claude	SEED	66,664	D057
88	Cazergue	Laurent	CFA:CDMT	00,530	B102
88	Dougnac	Fabrice	EMAA-B.PLANS	12,504	B117
88	Dupont	Stéphane	CESA:CHEM CESA.	99,662	B335
88	Fougeroux de Campigneulles	Pierre	EMSD PARIS	13,000	D262
88	Foussard	Bruno	SGDSN	04,690	D162
88	Galy	Herve	CNOA	25,542	B942
88	Giloupe	Philippe	AMBASSADE D'ESPAGNE	32,663	D562
88	Gourg	Stéphane	SC RI	47,664	D162
88	Lafite	Xavier	CFA:ORH	02,530	B102
88	Leichtnam	Olivier	DIVISION SOUTIEN LOGISTIQUE IA	80,664	D162
88	Lenoble	Jean-Charles	DGA/DS/SASF	11,670	B117
88	Leroy	Emmanuel	DIRCAM	02,520	D062
88	Lescrinier	Alain	PPSD TOURS	35,669	D049
88	Macke	Jean-Sébastien	DIV COCA	48,664	D162
88	Mangara	Thierno	DMC 80.910	80,910	B113
88	Pages	Christophe	CESA:CHEM CESA.	99,662	B335



Promo	Nom	Pr.	Unité	Code	N° de base	
88	Parent de Curzon de Bain La C.	Philippe	CFA:SMP	01,530	B102	
88		Parraud	EMIA REUNION	00,023	D041	
88		Pena	CBA	00,133	B133	
88		Richy	Alain	CBA2	0A.279	B279
88		Scharly	Stéphane	COMBDD	A0.049	D049
88		Schiehlé	Stéphane	OVIA SIMMAD : BSI	30,590	D056
88		Schmitt	Claude	CFA:BAAP	22,530	B102
88		Seuillet	Jean-François	CDAA-EMO AIR BUREAU OPS	32,542	B117
88		Simon	Philippe	CENT MULTIMOD TRANSP	31,664	D062
88		Verdierre	Franck	EATC EINDHOVEN	20,560	D562
88		Vinchon	Marc	DRHAA : BA 701& EOAA	00,401	B701
88		Vitini	Charles	CPCO	81,664	D162
89		Bellanger	Jérôme	IGA - AIR	11,660	B117
89	Berges	Stéphane	EMSD RENNES	14,000	D008	
89	Berges	Stéphane	EMSD RENNES	14,000	D008	
89	Blanc	Thierry	CDAA : BACA	38,542	B942	
89	Bluisse	Dominique	EMA - MAITRISE ARMEMENTS	87,664	B117	
89	Campion	Pierre	DIV FORCES NUCLEAIRES	83,664	D162	
89	Carcy	Cyril	GSP1	67,673	D562	
89	Castellarnau	Rémy	EM DEF PART AIR 44'RI	04,661	D162	
89	Cavalier	Philippe	HARPON CRC	3M.664	D162	
89	Colin	Philippe	ACT NORFOLK	31,666	D562	
89	Debobeeler	Philippe	CDA	00,277	T277	
89	Deschepper	Patrick	EMAA-B. PILOTAGE	15,501	B117	
89	Di Scala	Florent	CFA:BAAC	21,530	B102	
89	Dumortier	Franck	CDAA-EMO AIR BUREAU OPS	32,542	B117	
89	Durieux	Jérôme	ACT NORFOLK	31,666	D562	
89	Favre	Frank	CNOA	25,542	B942	
89	Galabert	Alban	CIH	16,664	B117	
89	Gardés	David	CBA2	0A.106	B106	
89	Jaeger	Thierry	CFA:BAAP	22,530	B102	
89	Lamberty	Denis	CFA:CDMT	00,530	B102	
89	Lassus ép. Rouault	Anne	S/C EMPLOI	17,513	B106	
89	Leboulanger	Yann	EMAA-MGAA	10,500	B117	
89	Léopold	Philippe	GSP1	67,673	D562	
89	Leroy	Nicolas	BEAD - AIR	90,520	D062	
89	Loviconi	Philippe	CNOA	25,542	B942	
89	Mari	Christophe	OVIA SIMMAD DIV. FLOTTE	34,590	D056	
89	Mathis	Thierry	EMAA-B.EMPLOI	13,501	B117	
89	Mérindol	Jacques	CFA:SMP	01,530	B102	
89	Passos	Frédéric	BMR	0C.125	B125	
89	Poumaroux	Philippe	SD CLIENTS	33,539	D362	
89	Revel	Gilles	CFA:PREPA AVENIR	04,530	B118	
89	Thiebaud	Laurent	EMAA-B.PLANS	12,504	B117	
89	Trouvé	Pierre-Emmanuel	EMAA-B. PILOTAGE	15,501	B117	
89	Virem	Stéphane	CBA	00,115	B115	
89	Zivec	Philippe	CASPOA	26,542	B942	
90	Augelet	Bertrand	BMR	0C.702	B702	
90	Bach	Vincent	N/C		B117	
90	Brulefert	Frédéric	EMAA-MGAA	10,500	B117	
90	Chabane	Jean-Xavier	CBA	00,749	B749	
90	Charrier	Laurent	EMAA-B.EMPLOI	13,501	B117	
90	Coupeau	Thierry	ACC - RAMSTEIN	34,666	D562	
90	Crubellier	Emmanuel	CFA:BAFSI	24,530	B102	
90	Delavelle	Eric	CFA : PARTICIPATION CDAA	11,530	B942	
90	Drouilhet	Laurent	CDMT CEAM	00,330	B118	
90	Durieux	René-Pierre	BUREAU SECURITE NUC	0E.113	B113	
90	Gaillard	Emmanuel	DIVISION EMPLOI	82,664	D162	
90	Giraud	Christophe	AMBASSADE DE GRECE	37,663	D562	
90	Guillerault	Hervé	DC DIRISI - SCI	35,539	D362	
90	Guiraud	Sylvain	DGA/EV / SITE D'ISTRES	15,670	D057	
90	Houdré	Jean-Christophe	EC	02,004	B125	
90	Jardin	Bertrand	EMI BRUXELLES	12,663	D562	
90	Kamenka	Patrick	JFACC PERMANENT	28,542	B942	
90	Kolm	Jim	EATC EINDHOVEN	20,560	D562	
90	Le Doze	Jean-Luc	OVIA SIMMAD DIV FLOTTE	33,590	B117	
90	Le Goff	Yann	CDAA - EMDDAA DSE	42,542	B117	
90	Lefebvre	Fabien	EMAA-CCB	16,503	B117	
90	Marzocchi	Thierry	EMAA-B. SOUTIEN	13,502	B117	
90	Methia	Nicolas	EATC EINDHOVEN	20,560	D562	
90	Pillon	Philippe	OVIA SIMMAD DIV. FLOTTE	34,590	D056	
90	Rousset	Yves	ACC - RAMSTEIN	34,666	D562	
90	Sabéné	Julien	COMMANDEMENT BA DJIBOUTI	00,188	T188	
90	Tran Van Ngoc	Tuan	CDAA - EMO AIR B. SOUT. OPS	34,542	B117	
90	Vayusse	Pierre-Stéphane	CPCO	81,664	D162	
91	Amengual	Bernard	CFA:CDMT	00,530	B102	
91	Baglioni	Cédric	CDMT EN SECOND DU D.A	0A.470	B117	
91	Beurivé	Arnaud	CDAA : SCEM PEE	37,542	B117	
91	Bonnevin	Cyril	CMCC	08,927	B705	
91	Briant	Franck	CSTA	2A.106	B106	
91	Brignon	Thierry	DIR RENS MIL - PARIS	20,664	B117	
91	Caiveau	Hervé	ESTA	2E.004	B116	
91	Caroff	David	DGA/EV / SITE D'ISTRES	15,670	D057	
91	Chatton	Franck	ONERA	09,690	D162	
91	Coste	Christophe	EATC EINDHOVEN	20,560	D562	
91	Coste	Christophe	EATC EINDHOVEN	20,560	D562	
91	Deflandre	Mathieu	CPCO	81,664	D162	
91	Dubert	Jean-Louis	CERPAIR	10,535	B705	
91	Garreta	Thierry	EMAA-CEM	00,500	B117	
91	Gauthier	Guillaume	AMBASSADE D'ALLEMAGNE	13,663	D562	
91	Grislin	Frank	SHAPE MONS	05,666	D562	
91	Harispe	Xavier	CAA	45,664	D162	
91	Lecaillé	Thierry	EMAA-CCB	16,503	B117	
91	Leverrier	Nicolas	CABMIN DEF ET AC	00,660	B117	
91	Martin	Nicolas	CFA:CDMT	00,530	B102	
91	Mignot	Matthieu	CDAA-EMO AIR BUREAU OPS	32,542	B117	
91	Perrot	Bertrand	S/C MR	16,513	B106	
91	Poncet	Olivier	SIRPA AIR	05,510	B117	
91	Sadoux	Antoine	GFIO	10,300	B701	
91	Scherer	Jean-Philippe	RMFUE - BRUXELLES	15,666	D562	
91	Sotty	Pascal	JFACC PERMANENT	28,542	B942	
91	Villietie	Richard	CSO	1A.104	B104	
92	Amberg	Arnaud	CFA:BAAC	21,530	B102	
92	Andreo	Laurent	EPM CENTRE - SAVIGNY EN S	11,605	B702	

Promo	Nom	Pr.	Unité	Code	N° de base	
92	Aribaud	Olivier	CFA:PREPA AVENIR	04,530	B118	
92	Auzoux	Pierre-Henri	CFA:BAAP	22,530	B102	
92	Barbara de L. de Boisseson	Henri	CDAA : SCEM PEE	37,542	B942	
92		Bastien	Arnaud	SD STRATEG	32,539	D062
92		Benassis	Laurent	EMAA-B.PLANS	12,504	B117
92		Berjon	Nicolas	CDAA - ACTI AA	33,542	B117
92		Berthelot	Samuel	OVIA SIMMAD DIV FLOTTE	33,590	B117
92		Boiteau	Emmanuel	SOUS CHEF OPERATIONS	3K.664	D162
92		Bonnardot	Joseph-Olivier	EMAA-B.EMPLOI	13,501	B117
92		Bourguignon	Arnaud	EDCA	00,036	B702
92		Busch ép. Uvoa	Florence	DIR RENS MIL - PARIS	20,664	B117
92		Clarissou	Alban	CDAA : SCEM PEE	37,542	B942
92		Coffard	Jérôme	DRHAA-EFFPN	20,960	B705
92		Gaudillière	Cédric	DIV FORCES NUCLEAIRES	83,664	D162
92		Giovannini	Christophe	N/C		B110
92	Gruson	Emmanuel	CSO	1A.120	B120	
92	Jezequel	Patrice	SGDSN	04,690	D162	
92	Jung	Nicolas	CFA:BAAC	21,530	B102	
92	Labeur	Olivier	BMR	0C.709	B709	
92	Leroux	Pascal	CO	1A.133	B133	
92	Logette	Stéphane	ACT NORFOLK	31,666	D562	
92	Marion	Michaël	CSFA : BASAA	04,513	B106	
92	Marrer	Thierry	CFA:SMP	01,530	B102	
92	Papuchon	Michel	CABMIN DEF ET AC	00,660	B117	
92	Pétain	Samuel	OVIA SIMMAD : BSI	30,590	D056	
92	Pietri	Francois	CFA:PREPA AVENIR	04,530	B118	
92	Piselli	Jean-Roch	DGA/DS/CATOD	12,670	B107	
92	Prudhon ép. Brondeau	Adeline	CEMSAIR : STAG.	99,660	B335	
92		Sébastien	EMAA-BFB	15,502	B117	
92	Renucci ép. Laroche	Maroussia	EMAA-CEM	00,500	B117	
92		Bernard	CFA:BAAP	22,530	B102	
93	Albrecht	Fabrice	CPCO	81,664	D162	
93	Berge	Laurent	CNOA	25,542	B942	
93	Bertolozzi	Frédéric	EMAA-CCB	16,503	B117	
93	Brunetta	Arnaud	EMUE - BRUXELLES	04,666	D562	
93	Bussiere	Laurent	CENT MULTIMOD TRANSP	31,664	B107	
93	Cappe	Thierry	CSFA : BRIG. AER. DES SAA	04,513	B106	
93	Chaillou	Bertrand	EM CFAS:CDMT	00,532	B107	
93	Chapeaux	Thierry	CDAA : SCEM PEE	37,542	B942	
93	Crossonneau	Marc-Olivier	ESTA	2E.061	B123	
93	Czekala	Christophe	EHOM (ROCHEMBEAU) -00.068	00,068	T367	
93	Desgardin	Christophe	CAOC - UEDEM	91,663	D562	
93	Desquibes	Denis	CFA:BAAP	22,530	B102	
93	Franzetti	Frédéric	CSTA	2A.942	B942	
93	Gracia	Sébastien	8 RTTS ETAT MAJOR	62,539	D262	
93	Gracia	Sébastien	CNMOI	38,539	D062	
93	Hurez	Laurent	CFA:SMP	01,530	B102	
93	Kleine	Stéphane	EM DEF PART AIR 44'RI	04,661	D162	
93	Lardy	Hervé	EQ.M.SDCA	01,336	B702	
93	Le Saint	Jean-Patrice	EMA - CEMA	00,664	D162	
93	Lecerf	Rémi	EMAA-B.PROG	12,505	B117	
93	Maraval	Eric	OVIA SIMMAD : ETIA RAFALE	61,590	B118	
93	Millet	Pierre	EMA - CEMA	00,664	D162	
93	Mirrone	Gilles	CFA:BAFSI	24,530	B102	
93	Morin	Arnaud	BMR	0C.279	B279	
93	Papa	Pierre-Olivier	DCSIDI	10,565	D062	
93	Patigny	Régnald	DIR RENS MIL - PARIS	20,664	B117	
93	Petey	Jérôme	BMR	0C.107	B107	
93	Pibouteau	Renaud	DIRISI LYON	25,539	D025	
93	Pichavant	Yann	CICDA	00,910	B118	
93	Queant	Pierre	EMA - MA	87,664	D162	
93	Richerme	Yann	CPCO	81,664	D162	
93	Sengler	Jean-Philippe	BAAMA	41,513	B106	
93	Urbain	Jérôme	CFA:BAAP	22,530	B102	
93	Vinçon	Sébastien	EMAA-B.PROG	12,505	B117	
94	Belliard	Guillaume	OE C2 AIR	03,875	B117	
94	Brault	Damien	DGA/EV / SITE D'ISTRES	15,670	D057	
94	Canto	Christophe	ER 02.033	02,033	B118	
94	Caquet	Laurent	CDAA : SCEM PEE	37,542	B942	
94	CharmetEAU	John	EMAA : FTO AA	41,510	B705	
94	Chartier	Arnaud	ESOPAE	02,330	B118	
94	Colardelle	Cédric	CESA:CID	99,661	B335	
94	Danguin	Serge	ET	01,061	B123	
94	de Montaigne de Poncins	Romarc	SHAPE MONS	05,666	D562	
94	Delorme	Teiti	EMIA POLYNESIE	00,029	D023	
94	Dry	Stéphane	CFA:SMP	01,530	B102	
94	Dzouz	Jean-Christophe	EMAA-B. SOUTIEN	13,502	B117	
94	Farnault	Noël	EC 01.091	01,091	B113	
94	Fromion	Jean	EMAA-B.PROG	12,505	B117	
94	Gombault	Adrien	AJETS: STANEVAL	20,811	B705	
94	Isaffo	Fabrice	EAT	00,319	B702	
94	Jabot	Xavier	EMA - PPE	77,664	D162	
94	Jeanselme	Bruno	EAT	00,319	B702	
94	Le Goer	Vincent	DIVISION REGIONS	85,664	D162	
94	Le Saint	Frédéric	CESA:CID	99,661	B335	
94	Ledig	Hervé	CSFA : BRIG.SIC	41,500	B106	
94	Madiot	Olivier	EMA - MA	87,664	D162	
94	Maho	David	DIRISI IDF - CIRISI BALARD	4J.117	B117	
94	Mélusson	Olivia	OVIA SIMMAD : DSMR	24,590	B117	
94	Moyal	Eric	EH	05,067	B115	
94	Ngo	Sébastien	EM CFAS:CDMT	00,532	B107	
94	Ohrenstein	Frédéric	EMA - PPE	77,664	D162	
94	Plantier	François	ESTEREL	03,060	B110	
94	Pointfer	Hugues	EMAA-B.PLANS	12,504	B117	
94	Revaud	Eric	CDAA - EMDDAA DSE	42,542	B117	
94	Ribette	Olivier	CPA 20	20,566	B102	
94	Rozewicz	Laurent	CFA:BAAC	21,530	B102	
94	Schmit	Wolfgang	CESA:CID	99,661	B335	
94	Teppaz-Misson	Philippe	ACT - JFTC BYDGOSZCZ	42,666	D562	
94	Timon	Elian	EM DEF PART AIR 44'RI	04,661	D162	
94	Toutain	Xavier	CDAA:CDMT	00,542	B117	
94	Wencker	Pierre	DIVISION EMPLOI	82,664	D162	
94	Zuccarelli	Philippe	CFA:BAAC	21,530	B102	
95	André	Nicolas	CFAMI	05,312	B701	



Promo	Nom	Pr.	Unité	Code	N° de base
95	Baechler	Frédéric	ET	02,061	B123
95	Baran	Frédéric	EEA 00.054	00,054	B105
95	Boch	Bernard	N/C		B128
95	Boloronus	Arnaud	CFA:CDMT	00,530	B102
95	Bourion	Yann	EC	03,003	B133
95	Catau	Florent	CPCD	81,664	D162
95	Coulibaly	Fabien	EC	02,005	B115
95	Coutand	Sylvain	ESTA	15,036	B702
95	Decamp	Fabrice	EIE C160	01,340	B105
95	Delpire	Alexandre	EDCM	90,538	B105
95	Dos Santos	Rolando	AJETS: STANEVAL AN	20,812	B120
95	Ferran	Stéphane	EM CFAS: PLANS/EMP	01,532	B107
95	Fourmeret	Julien	EC 01.091	01,091	B113
95	Galode	Johanick	CSFA: CDMT	00,513	B106
95	Gary	Arnaud	OFF STAGIAIRE AIR WAR COL	51,875	D562
95	Guilloteau	Tony	EUAT	05,061	B123
95	Heim	Patrick	ESTA	2E.064	B105
95	Hugret	Patrice	EC 01.007	01,007	B113
95	Ibanez	Loïc	CIADIOS	27,664	D362
95	Kaladjian	Olivier	ECE 05330	05,330	B118
95	Lagarde	Myriam	BAAMA	41,513	B106
95	Mabru	Olivier	UGMN M2000	60,530	B133
95	Moly	Franck	EC	02,005	B115
95	Neumann	Laurent	ET	02,061	B123
95	Pen	Nicolas	ESTA.	15,314	B705
95	Petitcollin	Nicolas	CFA:ORH	02,530	B102
95	Poidevin	Yann	CSO	1A.123	B123
95	Prévost	Xavier	ORGANE LIQUIDATEUR	0L.033	B103
95	Ragot	Frédéric	CFA:CDMT	00,530	B102
95	Rubio-Marote	José	EDCA	00,036	B702
95	Salles	Pierre	CPCD	81,664	D162
95	Sommier	Emmanuel	CESA:CID	99,661	B335
95	Theoleyre	Sébastien	CFSS	61,566	B120
95	Valentin	Yann	CFA:SMP	01,530	B102
95	Wathelet	Samuel	SHAPE MONS	05,666	D562
95	Yen	Vincent	EM ARMEES - CPCD	49,664	D162
95	Zulian	Olivier	ESTS	15,093	B125
96	Adoux	Benjamin	CESA:CID	99,661	B335
96	Borrel ép. Genté	Géraldine	ESTS	15,093	B125
96	Bourdout	Jérôme	ET	02,061	B123
96	Dewas	Gauthier	EC	02,005	B115
96	d'Oria	Marc	CESA:CID	99,661	B335
96	Duchesne	Vital	ESTA	2E.118	B118
96	Dumont	Stéphane	DGA/EV / SITE D'ISTRES	15,670	D057
96	Gaudillière	Pierre	EC 01.091	01,091	B113
96	Gaviard	Arnaud	EC	02,003	B133
96	Genté	Michaël	CFAMI	05,312	B701
96	Gonzales	Frédéric	CESA:CID	99,661	B335
96	Grimal	Olivier	CMT MAURITANIE	04,691	D562
96	Ibert	Sébastien	EM CFAS:CDMT	00,532	B107
96	Jamaux	Yann	DGA/EV / CAZAUX	86,670	D053
96	Kestemont	Michael	CDAOA-EMO AIR BUREAU OPS	32,542	B117
96	Lautier	Sylvain	CESA:CID	99,661	B335
96	Manen	Julien	EM CFAS:CDMT	00,532	B107
96	Mariani	Julien	EMIAFE	23,664	D028
96	Marty	David	EC	02,004	B125
96	Moulias	Antoine	CDAOA: SCEM PEE	37,542	B942
96	Rancon	David	CFA:BAAC	21,530	B102
96	Ressayre	Gildas	EMAA-B. PILOTAGE	15,501	B117
96	Rigal	Laurent	CESA:CID	99,661	B335
96	Robert	Olivier	EAT	00,319	B702
96	Roger	Aymeric	DRHAA:EOAA - EM	20,601	B701
96	Rouillé	Damien	EC 01.007	01,007	B113
96	Sommen	Olivier	JFACC PERMANENT	28,542	B942
96	Souberbielle	Benjamin	ER 02.033	02,033	B118
96	Thony	Jérôme	CFA:BACE	23,530	B102
96	Wattel	Laurent	EMAA-B.PROG	12,505	B117
96	Zermann	Marc	CESA:CID	99,661	B335
97	Arnaudon	Franck	EH 01.067	01,067	D053
97	Bardin	Nicolas	EC 02.030	02,030	B118
97	Benzaquen	Tanguy	CESA:CID	99,661	B335
97	Bouilland	Arnaud	EC	01,003	B133
97	Brahim	Arnaud	CESA:CID	99,661	B335
97	Briffault	Sébastien	DPSD	13,660	B117
97	Brun	François	M. E. S. T.	01,338	B123
97	Cardot	Yoann	EH OM (ROCHEMBEAU) - 00.068	00,068	T367
97	Castriano	Fabrice	CESA:CID	99,661	B335
97	Colomb	Damien	CFA:SMP	01,530	B102
97	Derrien	Yohann	OFF STAGIAIRE HAMBourg	65,666	D562
97	Diakitè	Isaac	CESA:CID	99,661	B335
97	Diaz	Mikaël	SD STRATEG	32,539	D062
97	Fix	Olivier	CESA:CID	99,661	B335
97	Fleury	Olivier	CDAOA - EMDAOA DSE	42,542	B117
97	Le Floch ép. Pierre	Solène	CIET	00,340	B123
97	Ledoux	Frédéric	CESA:CID	99,661	B335
97	Legrand	Cédric	IAA	90,510	B117
97	L'hullier ép Desbois	Adeline	BMR	0C.107	B107
97	Lupo	Lionel	EMAA-B.PROG	12,505	B117
97	Lyautey	Nicolas	EC 01.007	01,007	B113
97	Mandereau	Loïc	CESA:CID	99,661	B335
97	Meunier	Arnaud	EE	02,002	B102
97	Nal	Raphaël	EQ.PAA	20,300	B701
97	Parvery	Matthieu	ET	03,061	B123
97	Ramos	Christophe	N/C		T190
97	Reyss	Marc	DGA/EV / CAZAUX	86,670	D053
97	Ruellan	Etienne	CESA:CID	99,661	B335
97	Souquet	Julien	CDAOA - EMDAOA DSE	42,542	B117
97	Toudji	Edmond-Pierre	OFFICIER DE LIAISON LECCÉ	27,875	D562
97	Watz	Thomas	EMAA:CCB	16,503	B117
98	Bleau ép. Jamaux	Natacha	ESCA	1C.118	B118
98	Bonmarin	Arnaud	ECOLE POLYTECHNIQU E	03,661	D016
98	Bryant	Patrick	CFA:BAAC	21,530	B102
98	Charlier	Fan-Gildas	CIRISI LYON MT VERDUN	4J.942	D025
98	Clairin	Alexandre-François	CDAOA - EMDAOA DSE	42,542	B117

Promo	Nom	Pr.	Unité	Code	N° de base
98	Clech	Jérôme	CICDE	08,664	B335
98	Coubard	Frédéric	N/C		B118
98	d'Auzac de Lamartinié	Julie	CFA:CDMT	00,530	B102
98	Deschamps	Guillaume	CESA:CID	99,661	B335
98	Emond	Emmanuel	EH OM (ROCHEMBEAU) - 00.068	00,068	T367
98	Gainé	Norbert	OFF STAGIAIRE SHRIVENHAM	83,875	D562
98	Gambis	Sophie	CNC	34,664	D028
98	Garel	Alban	EAT	00,319	B702
98	Grolier	Maud	CESA:CID	99,661	B335
98	Henke	Gabriel	CESA:DIR	10,335	B335
98	Herpin	Jean-Michel	EQ.PAA	20,300	B701
98	Koessler	Eric	CESA:CID	99,661	B335
98	Madec	Benoît	CFA:BAAC	21,530	B102
98	Malard	Yann	CESA:CID	99,661	B335
98	Marolle	Alexis	EM SOUT SYST ARME	04,532	B107
98	Moulay	Florent	CSO	1A.125	B125
98	Nicolas Guerrero	Matthieu	OFF STAGIAIRE AIR WAR COL	51,875	D562
98	Olie	Sébastien	EH	03,067	B107
98	Ollivier	Matthieu	DGA/EV / SITE DE TOULOUSE	26,670	D037
98	Payzac	Pierre-François	DIR RENS MIL - PARIS	20,664	B117
98	Piubeni	Christophe	M. E. S. T.	01,338	B123
98	Royer	Philippe	CDTAA	18,602	B273
98	Staneq ép. Castaing	Anne	DIV. FLOTTES - POLE BORDEAUX	34,590	D056
98	Vernet	Guillaume	EH 01.067	01,067	D053
98	Vinciguerra	Isabelle	CO ANTILLES	10,366	T365
98	Zielinsky	Pierre	ETEC	00,065	B107
99	Abriat	Cédric	VERCORS	01,062	B110
99	Auzias	Emmanuel	CAB PREMIER MINISTRE	02,690	D162
99	Bacquey	Damien-Pierre	EDCA	02,036	B702
99	Beal	Alexandre	CIEH 00.341	00,341	B115
99	Benjamin	François	CIET	00,340	B123
99	Chevalier	Hervé	M. E. S. T.	01,338	B123
99	Choppin	Denis	ET	00,043	B106
99	Cornu	Benoît	EC	02,004	B125
99	Désidé	Nicolas	ANT.EQ.M. RAFALE	01,333	B125
99	Giraud	Yves-Marie	EM DEF PART AIR 44*RI	04,661	D162
99	Grandclement	Christophe	CFA:CDMT	00,530	B102
99	Guiraud	Damien	CRA	14,542	B942
99	Laurencin	Nicolas	4*RHFS - EOS 5 - AIR	07,067E	D062
99	Locqueville	Marc	GSPi	05,62	D562
99	Martel	David	MMF JFC BRUNSSUM	12,666	D562
99	Pacton	Antoine	CSO	1A.102	B102
99	Picquoin	Antoine	EMSD LYON	11,000	D025
99	Roberge	Yann	EQ.M.ACCS	01,335	B942
99	Rolland	Nicolas	ET 02.064 ANJOU	02,064	B105
99	Savardel	Julien	CFA:SMP	01,530	B102
99	Savourey	Alexandre	ESTEREL	03,060	B110
99	Segonds	Samuel	CFAMI	05,312	B701
99	Simard ép. Noureau	Alexandra	CESA:CID	99,661	B335
99	Tallaron	Edouard	CFA:ORH	02,530	B102
99	Thomas	Anne	EM CFAS: PLANS/EMP	01,532	B107
99	Vantard	Lionel	CFA:CDMT	00,530	B102
99	Verdier	Yves-Marie	CDAOA: SCEM PEE	37,542	B942
00	Adam	Cédric	ESTA	2E.005	B115
00	Baron ép. Justin	Sophie	CSFA: BASAA	04,513	B106
00	Brault ép. Souriou	Justine	DFSH	12,300	B701
00	Brunet	Eric	CSO	1A.125	B125
00	Cartier Dit Moulin	Aurélien	CFA:CDMT	00,530	B102
00	Charrier	Pierre	EC	02,003	B133
00	Chazelle	Thibault	EAC	00,314	B705
00	Jabot	Cathy	BAAMA	41,513	B106
00	Jean	Eric	CIEH 00.341	00,341	B115
00	Knafo	Franck	ET 01.064 BEARN	01,064	B105
00	Kudela	Matthieu	CFA:BAAP	22,530	B102
00	Laumond	Etienne	ESCA	1C.110	B110
00	Lepain	Mickaël	PSCO	81,664	D162
00	Leymarie	Jean	CEMSAIR: STAG.	99,660	B335
00	Maurice	Xavier	EO	02,036	B702
00	Nirta	Cyrille	CFA:BAFSI	24,530	B102
00	Pappalardo	David	EC 02.030	02,030	B118
00	Régis	Olivier	CIET	00,340	B123
00	Rival	Xavier	EC	03,003	B133
00	Salabert	Olivier	EH	03,067	B107
00	Scannavino	Maxime	N/C		D028
00	Soubeyrand	François	ECOLE POLYTECHNIQU E	03,661	D016
00	Suspène	Maxime	CFAMI	05,312	B701
00	Tillou	Benoit-Joseph	LISID MONT DE MARSAN	93,665	D054
00	Yagoubi	Issam	EMIAFE	23,664	D028
01	Barriac	Vincent	CFAMI	05,312	B701
01	Bourgeois	Nicolas	CFAMI	05,312	B701
01	Briot	Julien	CDC	05,901	B901
01	Cereghetti	Matthieu	EC 02.030	02,030	B118
01	Chabaud	Cyril	DFC	11,300	B701
01	Chassaing	Arnaud	DIR RENS MIL - CREIL	21,664	D028
01	François	Aurélien	DFC	11,300	B701
01	Garraut	Benjamin	M. E. S. T.	01,338	B123
01	Jacquot	Rémy	ESTEREL	03,060	B110
01	Kaminski	Lionel	ESCA	1C.115	B115
01	Baratin	Lucas	CEMSAIR: STAG.	99,660	B335
01	Burg	Matthieu	DFSH	12,300	B701
01	Cardot	Bastien	ET 01.064 BEARN	01,064	B105
01	Leger	Sylvain	EH	03,067	B107
01	Loubet	Cédric	CIEH 00.341	00,341	B115
01	Loy ép. Fouquet	Marie	CFAMI	05,312	B701
01	Maron	Xavier	N/C		B0
01	Monze	Sylvain	BAAMA	41,513	B106
01	Peubez	Stéphane	OFFICIER D'ECHANGE MARHAM	26,875	D562
01	Resplandy	Julien	EA FLOTTILLES	52,530	B705
01	Roux	Vincent	OVA SIMMAD: DIR.	26,590	D056
01	Royer	Bertrand	ESTEREL	03,060	B110
01	Sarrand ép. de La Broise	Estelle	EMAA-B.MAITR. RISQ	13,503	B117
01	Sault	Christophe	EH	03,067	B107
01	Sudries	Jean-Noël	VERCORS	01,062	B110
01	Cholley	Julian	EH OM (ROCHEMBEAU) - 00.068	00,068	T367



Promo	Nom	Pr.	Unité	Code	N° de base
01	Colin	Emilie	EO	02,036	B702
01	Delale	Benoit	ET 02.064 ANJOU	02,064	B105
01	Delbart	Nicolas	4°RHFS - EOS 5 - AIR	02,067E	D062
01	Delbart	Nicolas	EH 01.067	01,067	D053
01	Filpa	Vincent	EPAA	00,315	B709
01	Gérard	Marc-Antoine	GSP1	D562	D562
02	Menager ép. Briet	Isabelle	REDEF BRUXELLES	53,875	D562
02	Mérindol	Marc	EDCM	90,538	B105
02	Morilhat	Florian	EH 01.067	01,067	D053
02	Pisenti	Caroline	CSTA	2A.705	B705
02	Queinnec ép. Guyot	Clothilde	DFSH	12,300	B701
02	Riera	Julien	EAT	00,319	B702
02	Roth	Julien	CMOS	01,348	D028
02	Scardigli	Lionel	EFP	84,301	B126
03	Assouad	Alexandre	EAT	00,319	B702
03	Boyer	Jean-François	CEMSAIR : STAG.	99,660	B335
03	Bruguière	Henri	EPAA	00,315	B709
03	Cazadis	Thierry	DFSH	12,300	B701
03	Chuecos	Mikaël	EC	02,004	B125
03	Debost	Sébastien	CEMSAIR : STAG.	99,660	B335
03	Fernandes	Nicolas	VERCORS	01,062	B110
03	Fouchet	Rémi	VERCORS	01,062	B110
03	Frizzarin	Yohan	EH	03,067	B107
03	Henniart	Bruno	ESC.DRONES	01,033	B709
03	Holder	Vincent	EPAA	00,315	B709
03	Hospital	Cyril	EAT	00,319	B702
03	Kuhlmann	Fabian	EIE C160	01,340	B105
03	Laloup	Sébastien	EIE C160	01,340	B105
03	Laville	Florent	ECT MIRAGE 2000D	02,007	B133
03	Laviole	Jérémie	EDCA	01,036	B702
03	Le Guern	François	EC	02,005	B115
03	Mignaux	Mickaël	ESTEREL	03,060	B110
03	Nique	Davy	EDSA	12,950	B118
03	Pastor	Jean-Christophe	CAB ORG MIN - DICOD	15,660	D162
03	Pommier	Emilie	CMC	1C.120	B120
03	Rollier	David	CEMSAIR : STAG.	99,660	B335
03	Tannou	Chris	CA EAMEA	16,665	B105
04	de Vaulx	Yann	ESCADRON DE CHASSE	03,030	B104
04	Dehaynin	Julien	EH	05,067	B115
04	Durand Couppel	Pascal	CPA 20	20,566	B102
04	Eisenreich	Thomas	EH 01.067	01,067	D053
04	Eisenreich	Thomas	ET 0.M	00,052	B186
04	Forestier	Grégoire	EM DEF PART AIR 44°RI	04,661	D162
04	Garoché	Jonathan	EH 01.007	01,007	B113
04	Gimbert	Grégory	EH	01,044	B126
04	Glize	Franck	CEMSAIR : STAG.	99,660	B335
04	Hamoir	Damien	EC 03.011	03,011	T188
04	Kirsch	Bertrand	CEMSAIR : STAG.	99,660	B335
04	Kubala	Guillaume	EC 02.030	02,030	B118
04	Lefevre	Victor	M. E. S. T.	01,338	B123
04	Lemardeley	Côme	EC 03.011	03,011	T188
04	Lienard	Arnauld	ETOM 00.088	00,088	T188
04	Masson ép. Trembleau	Pascale	CERHAA	00,870	B705
04	Meriaux	Damien	EC 01.091	01,091	B113
04	Morisseau	Johan	CFAMI	05,312	B701
04	Pailler ép. Glatoud	Katia	EC	02,005	B115
04	Papegay	Gaël	CEMSAIR : STAG.	99,660	B335
04	Poteau	Paul	ESTEREL	03,060	B110
04	Richard	Nicolas	EC	02,005	B115
04	Rogier	Pierre	EC	03,003	B133
04	Ségalini	Thomas	EC	01,003	B133
04	Toussaint	Guillaume	ER 02.033	02,033	B118
05	Becette	Nicolas	ET 03.062	03,062	B110
05	Bertrand	Sébastien	EC	01,003	B133
05	Bouchez	Antoine	ET 03.062	03,062	B110
05	Bouchez	Antoine	EAT	00,319	B702
05	Gautier	Sébastien	EC	02,004	B125
05	Hill	Kévin	ESTA	2E.003	B133
05	Lallemand	Gilles	DIR RENS MIL - CREIL	21,664	D028
05	Lezaud	Julie	EC 01.007	01,007	B113
05	Rébiér	Benoît	ET 02.064 ANJOU	02,064	B105
05	Rouffet	Jean-Baptiste	CDC	05,942	B942
05	Schneider	Nicolas	CIRISI MERIGNAC	4J.106	D056
05	Turquais	Matthieu	EC	02,003	B133
06	Albrecht	Gabriel	EC	02,005	B115
06	Boucharde	Thomas	ET 03.062	03,062	B110
06	Coué	Grégoire	EC 02.030	02,030	B118
06	Dauchez	Nicolas	EC 01.002	01,002	B116
06	Delattre	Jonathan	EC	02,004	B125
06	Denoeux- Legrand	Sophie	ESTA	2E.060	B107
06	Escalier	Thibault	EH 01.067	01,067	D053
06	Galouzeau de Villepin	Alexis	EC 01.091	01,091	B113
06	Giry	Lois	ETO	01,008	B120
06	Hue	Wilfried	EC	03,003	B133
06	Jolly	Camille	ECT MIRAGE 2000D	02,007	B133
06	Kinnen	Alexandre	ESTA	2E.064	B105
06	Mahot	Kevin	EH OM (ROCHAMBEAU) - 00.068	00,068	T367
06	Martin	Pierre-Yves	BEAD - AIR	90,520	D062
06	Mewton	Yohan	EC	03,003	B133
06	Mistretta	Jérôme	ETO	01,008	B120
06	Paris	Jules	CDC	04,930	B118
06	Pina	Laurent	ER 02.033	02,033	B118
06	Price	Stephen	EC	02,004	B125
06	Rosselle	Julien	EC	02,005	B115
06	Ruby	Michel	EC 01.002	01,002	B116
06	Sensible	Nicolas	CFIP	00,322	B709
06	Venture	Julien	ET	02,061	B123
06	Veuille	Guillaume	ER 02.033	02,033	B118
06	Voisin	Juliette	EC	01,003	B133
06	Zemmour	David	EPAA	00,315	B709
07	Bar	Johann	EAC	00,314	B705
07	Barrey	Sébastien	EAC	00,314	B705
07	Béchu	Vincent	EAC	00,314	B705
07	Bonneau	Nicolas	GTSICA	10,805	B105

Promo	Nom	Pr.	Unité	Code	N° de base
07	Bonnet	Yann	CICDA	00,910	B118
07	Boutevin	Nicolas	EAC	00,314	B705
07	Brouder	Clément	EAC	00,314	B705
07	Burgart	Vincent	ECOLE EMMEN PC7/ PC21	49,875	B117
07	Cagnin	Michaël	EAC	00,314	B705
07	Carliotti	Pierre	EAC	00,314	B705
07	Dalioli-Naud	Nicolas	ESCA	1C.705	B705
07	Damerval	Benoît	EFCA	08,566	B102
07	Declercq	Aurélien	EAC	00,314	B705
07	Flavigny	François	CIEH 00.341	00,341	B115
07	Fruteau de Lacroix	Emilie	ESCA	1C.133	B133
07	Gauthier	Quentin	EAT	00,319	B702
07	Guilbaud	Paul	CIEH 00.341	00,341	B115
07	Guilleminot	Gaël	EAC	00,314	B705
07	Kirch	Jean-Baptiste	EAC	00,314	B705
07	Laurent	Georges	ESTA	2E.061	B123
07	Lemaire	David	EAT	00,319	B702
07	Leroy	Thibault	EAC	00,314	B705
07	Lescot	Guillaume	EAT	00,319	B702
07	Loynet	Vick	EAC	00,314	B705
07	Mignon	Brice	EAC	00,314	B705
07	Motuelle	Marie	EH	05,067	B115
07	Palacci	Cédric	EAT	00,319	B702
07	Paquereau	Julien	EAC	00,314	B705
07	Saillet	Thibault	EAC	00,314	B705
07	Sieurin	Vincent	EAC	00,314	B705
08	Aboukrat	Timothée	EPAA	00,315	B709
08	Akermi	Brice	EPAA	00,315	B709
08	Ansart	Matthieu	CEMSAIR : STAG. BOURGES	2L.660	B335
08	Arnaud	Guillaume	EPAA	00,315	B709
08	Baris	Thomas	EPAA	00,315	B709
08	Bastien	Florent	ESTA	2E.061	B123
08	Bavant	Grégoire	EPAA	00,315	B709
08	Beauval	Louis-Etienne	EPAA	00,315	B709
08	Biset-Bentchikou	Lindsay	EPAA	00,315	B709
08	Cabanel	Arnaud	EPAA	00,315	B709
08	Cagnac	Pierre	EPAA	00,315	B709
08	Carvalho	Michael	EPAA	00,315	B709
08	Chapon	Mathilde	EPAA	00,315	B709
08	Chevrier	Stéphane	EPAA	00,315	B709
08	Clausse	Damien	EPAA	00,315	B709
08	Copel	Claire-Marie	EPAA	00,315	B709
08	Coppens d'Eeckenbrugge	Alois	EPAA	00,315	B709
08	Coquel	Vincent	EPAA	00,315	B709
08	Darracq	François	EPAA	00,315	B709
08	Deneuveville	Sarah	ESTA	15,007	B113
08	Di Noia	Noël	EPAA	00,315	B709
08	Doudoux	Adeline	ESTA	15,008	B120
08	Dubourg	Julien	EPAA	00,315	B709
08	Duval	Fabien	EPAA	00,315	B709
08	Eibenberger	David	ESCA	1C.702	B702
08	Encatassamy	Mathieu	EPAA	00,315	B709
08	Favreul	Axel	CPA 30	30,566	B106
08	Finck	Charles-Edouard	EPAA	00,315	B709
08	Gannier	Jean	EPAA	00,315	B709
08	Gans	Benjamin	EPAA	00,315	B709
08	Guillemain	Maxime	EPAA	00,315	B709
08	Haumont	Louis	EPAA	00,315	B709
08	Houlier	Benoît	EPAA	00,315	B709
08	Coria	Guillaume	ESTA	2E.003	B133
08	Darchicourt	François	OVIA SIMMAD : DSMR	24,590	B117
08	Farré	Bastien	EAC	00,314	B705
08	Heng	Dorytis	ESTA	15,007	B113
08	Jacob	Renaud	CF DSA	14,950	B702
08	Le Tallec	Nicolas	EPAA	00,315	B709
08	Leverd	Edouard	ER 02.033	02,033	B118
08	Louvrier	Julien	EPAA	00,315	B709
08	Marais	Gauthier	EPAA	00,315	B709
08	Marchal	Quentin	EPAA	00,315	B709
08	Mazeran	Marion	EPAA	00,315	B709
08	Menard	Nastasia	EPAA	00,315	B709
08	Monthiller	Fabien	EFCA	08,566	B102
08	Muffat	Fabien	EPAA	00,315	B709
08	Peau	Olivier	EPAA	00,315	B709
08	Perrin	Anthony	EPAA	00,315	B709
08	Petit	Devrig	GTSICA	10,805	B105
08	Ribollet	Guillaume	EPAA	00,315	B709
08	Schweitzer	Antoine	EC 02.030	02,030	B118
08	Tapie	Paul	EPAA	00,315	B709
08	Tramier	Vincent	EPAA	00,315	B709
08	Veillet-Lavallee	Timothée	EPAA	00,315	B709
09	Martel	Jean-Baptiste	EFCA	08,566	B102
09	Nicol	Rémy	ESICAERO	1J.942	B942
09	Rasse	François-Cassandre	GTSICA	10,805	B105
09	Tixador	Lucas	ESTS	15,093	B125
09	Viaud	Elodie	EC 01.091	01,091	B113

1- B = base aérienne ; D = base de défense ; T = base outre-mer

Tableau de correspondance des bases de défense et des bases outre-mer			
Code base	Base de défense et outre-mer	Code base	Base de défense et outre-mer
0008	BD Rennes	0057	BD Istres
0016	BD Montlhéry	0060	BD Nancy
0021	BD Gabon	0062	BD Vélizy-Villacoublay
0023	BD Polynésie française	0162	BD Paris-Ecole
0025	BD Lyon MontVerdun	0262	BD bd Saint-Germain
0028	BD Creil	0362	BD Vincennes
0037	BD Toulouse	0462	BD Versailles
0041	BD La Réunion	0562	BD Etranger
0049	BD Tours		
0050	BD Saint-Dizier	T188	Djibouti
0053	BD Cazaux	T190	Tahiti Faa
0054	BD Mont-de-Marsan	T365	La Martinique
0056	BD Bordeaux	T367	Cayenne



Élévations-Promotions-Nominations

Sont élevés ou promus dans la 1^{re} section

A/C du 1^{er} juin 2012

- GBA Christian **GODARD** (79)

A/C du 1^{er} juillet 2012

- GDA Philippe **STEININGER** (80)

A/C du 19 juillet 2012

- GDA Pascal **VALENTIN** (78) : nommé commandant du transport aérien européen

A/C du 1^{er} août 2012

- GBA Bruno **MAURICE** (80) : nommé directeur du CHEM
- GBA Patrice **SAUVE** (82) : nommé général adjoint soutien à l'officier général de zone de défense et de sécurité Est

A/C du 15 août 2012

- GBA Philippe **ADAM** (77) : nommé adjoint "territoire national" au CDAOA

A/C du 1^{er} septembre 2012

- GBA Michel **FRITSCH** (80) : nommé inspecteur "emploi" à l'IAA
- GBA Jean-Marie **CLAMENT** (82) : nommé directeur du BEAD AIR
- GBA Vincent **CARRE** (83) : nommé chef de l'échelon de préfiguration du centre de réalisation des capacités
- GBA Jean **RONDEL** (83) : nommé adjoint au chef du centre de planification et de conduite des opérations, chargé de la planification des opérations
- GBA Pierre-Jean **DUPONT** (83) : nommé adjoint au commandant des opérations spéciales
- GBA Pascal **CHIFFOLEAU** (82) : nommé commandant de la brigade aérienne d'appui projection au commandement des forces aériennes
- GBA Bernard **DUPLAND** (80) : nommé sous-directeur gestion des ressources de la DRHAA
- GDA Frederic **CASTAY** (80) : nommé inspecteur des armements nucléaires
- GCA Patrick **ROUSSEAU** (78) : nommé inspecteur des armées
- GDA Jacques **CAZAMEA** (77) : nommé chargé de mission auprès du CEMAA
- GDA Jean François **FURET-COSTE** (79) : nommé adjoint au sous-chef d'état-major ressources humaines de l'EMA
- GBA Philippe **GASNOT** (77) : nommé chargé de mission auprès du CEMAA
- GDA Alain **PIZEL** (75) : nommé chef de la mission de retour à la vie civile des officiers généraux
- GBA Alain **ROUCEAU** (79) : nommé sous-directeur affaires générales à la DRHAA
- GCA Claude **TAFANI** (79) : nommé adjoint "ressources humaines" MGAA et directeur des ressources humaines de l'Armée de l'air
- GCA Éric **ROUZAUD** (76) : nommé conseiller du gouvernement pour la défense
- GCA Gratien **MAIRE** (78) : nommé sous-chef d'état-major relations internationales de l'EMA
- GCA Patrick **CHARAIX** (78) : nommé commandant des forces aériennes stratégiques
- GBA Thierry **DELAHAYE** (79) : nommé chargé de mission auprès du CEMAA
- GBA Philippe **ROOS** (81) : nommé sous-directeur études, politique des ressources humaines et gestion des hauts potentiels de la DRHAA
- GBA Jean-Daniel **TESTE** (80) : nommé sous-directeur de l'exploitation de la direction du renseignement militaire
- GBA Bruno **DUVERT** (83) : nommé commandant en second des forces aériennes stratégiques
- GCA Paul **FOUILLAND** (75) : nommé au contrôle général des armées en mission extraordinaire
- GDA Philippe **ROBEYNS** (77) : admis dans la 2^e section
- GDA Philippe **GUNET** (77) : admis dans la 2^e section
- GCA Herbert **BUAILLON** (77) : nommé inspecteur de l'Armée de l'air
- GBA Philippe **MONTOCCHIO** (82) : nommé adjoint "opérations" au CDAOA
- GDA Jean-Pierre **SERRA** (79) : nommé chargé de mission auprès du CEMAA
- GBA Dominique **BERNES de LONGVILLIERS** (82) : nommé commandant en second de la défense aérienne et des opérations aériennes
- GBA Jean-Jacques **BOREL** (80) : nommé commandant de l'état-major de la défense aérienne et adjoint renseignement du CDAOA

- CGBA Patricia **COSTA** (80) : nommée sous-chef "performance-synthèse" de l'EMAA
- CGDA Didier **DOUCHET** (79) : nommé directeur adjoint de la DRHAA
- CGBA Stéphane **PIAT** (81) : nommé chargé de mission auprès du CEMA

A/C du 10 septembre 2012

- GCA Thierry **CASPAR-FILLE-LAMBIE** (80) : nommé commandant de la défense aérienne et des opérations aériennes
- GCA Antoine **NOGUIER** (80) : nommé chef du cabinet militaire du ministre de la Défense

A/C du 17 septembre 2012

- GAA Denis **MERCIER** (79) : nommé chef d'état-major de l'Armée de l'air

A/C du 29 avril 2012

- GDA Emmanuel **du PONT de ROMÉMONT** (79), nommé commandant de l'état-major interarmées de force et d'entraînement

L'AEA leur adresse ses félicitations.



Le général d'armée aérienne Jean-Paul **PALOMEROS** (73), a été nommé, lundi 6 août 2012, à la tête du Commandant suprême allié de la Transformation. Il prendra ses nouvelles fonctions à la fin du mois de septembre 2012 au Quartier général à Norfolk, (États-Unis). L'AEA lui adresse ses plus vives félicitations pour cette affectation prestigieuse.

Naissances

- Athénaïs, le 22 mars 2012, fille du lieutenant de vaisseau et M^{me} Louis-Nicolas d'AVOUT d'AUERSTAEDT, petite fille du général et M^{me} Bruno **MAURICE** (80), arrière-petite-fille du général (2S) et M^{me} Claude **GAUTIER** (57)
- Léonie, le 29 mai 2012, fille de Claire BARTHELEMY et Arnaud TIRMARCHE, petite-fille du lieutenant-colonel Bernard **BARTHELEMY** (70)
- Vadim, le 22 juillet 2012, fils de M. et M^{me} FOURNIER, petit-fils du lieutenant-colonel Jacques **FOURNIER** (67)
- Léa, le 12 juin 2012, fille de M. et M^{me} Tristan PILLOD, petite-fille du général (2^e section) et M^{me} Daniel **PILLOD** (68)

L'AEA adresse ses félicitations aux heureux parents, grands-parents et arrière-grands-parents.

Profession solennelle dans l'ordre des frères prêcheurs

- Marie-Augustin LAURENT-HUYGHUES-BEAUFOND, fils du capitaine (mort en SAC) Cyrille **LAURENT** (80 – Saint-Hillier) le 1^{er} septembre 2012.

Mariages

- Laurent, fils du général (C. R) et de M^{me} J. C. **BOITIER** avec M^{me} Anne MAHLBERG, le 18 août 2012

L'AEA adresse tous ses vœux de bonheur aux jeunes mariés.

Décès

- Colonel André **LEHOUX** (55), le 26 mai 2012
- Général Roger **UHRIG** (44F), le 1^{er} juin 2012
- Général Claude **SOLANET** (57), le 16 juin 2012
- Général Yvon **CHAUVEY** (44F), le 18 juin 2012
- Colonel Philippe **BLANC** (62), le 24 juin 2012
- Général Alain **ROBERT** (58), le 8 juillet 2012
- Général Robert **MARTINOT** (45), le 10 juillet 2012
- Colonel Jacques **BRUNET** (57), le 18 juillet 2012
- Général Christian **TISSERAND** (73), le 18 août 2012
- Colonel Emile **EUDE** (54), le 20 août 2012
- Général François **AUBRY** (47), le 26 août 2012

- M^{me} GAZZANO, veuve du général Humbert **GAZZANO** (36), le 29 février 2012
- M^{me} Josiane **TEXIER**, épouse du colonel Michel **TEXIER** (62), le 18 mai 2012
- M^{me} Malou **COISNE-COLOMBIER**, épouse du colonel Henri **COISNE** (43F), le 3 juin 2012

L'AEA se joint à la peine des familles et les assure de son soutien amical.



A Biggin Hill en 1944

Bernard Dupérier

Parrain de la promotion 2011

Bernard Dupérier est né à Paris le 13 juin 1907. Après des études d'ingénieur, il s'engage dans l'Aéronautique militaire en 1927 et obtient le brevet de pilote militaire d'avion. Il est démobilisé en 1930 comme sous-lieutenant. Il sera mobilisé comme lieutenant de réserve en 1939 à la 32^e escadre aérienne.

Démobilisé en juillet 1940, refusant l'armistice, il part pour l'Angleterre en décembre 1940, en passant par les États-Unis où il s'engage dans les Forces aériennes françaises libres (FAFL) le 15 janvier 1941. En Angleterre, il est muté à l'*Operational Training Unit 55* en avril. À sa sortie, il est muté au *Squadron 242* de la RAF où, le 6 juillet 1941, il obtient sa première victoire en abattant un *Me 109*. Son unité envoyée en repos, il demande à être affecté au *Squadron 615* qui vient la relever. Il obtient satisfaction à la mi-septembre 1941 avant de rejoindre, lors de sa formation, le Groupe de chasse "Ile-de-France" (*340 Free French Squadron*), le 30 octobre 1941, comme commandant de l'escadrille "Versailles".

Le 11 avril 1942, il prend le commandement du groupe, en remplacement de Philippe de Scitivaux, disparu en combat aérien. Il est promu au grade de commandant le 1^{er} mai 1942. Après cent sorties offensives, il détient cinq victoires aériennes.

Au 242^e Squadron à North Weald en juin 1941

En mai 1943, il est affecté au *Squadron 341* à Biggin Hill dont il prend le commandement le 30 août après la disparition du commandant René Mouchotte. Peu après, il est nommé commandant du *Wing* de Biggin Hill. Il sera un des rares Français à être nommé au grade de *Wing Commander* de la RAF. Il prend le commandement de l'Escadre aérienne de chasse française en Grande-Bretagne, le 1^{er} décembre suivant.

En mai 1944, il est à l'état-major du général Koenig, commandant des Forces françaises en Angleterre et commandant des Forces françaises de l'Intérieur. Promu lieutenant-colonel le 25 juin 1944, il devient, un mois plus tard, chef du 3^e Bureau de l'état-major des FFI en Bretagne. Il y participe à des combats au sol avec les Américains et y est gravement blessé.

Le lieutenant-colonel Bernard Dupérier totalise alors 160 missions offensives et 51 missions défensives soit 337 heures de vol de guerre dans la RAF et compte à son actif sept appareils ennemis détruits et quatre autres endommagés. Il a également détruit ou endommagé 20 bateaux. Il est promu colonel de réserve en 1946.

Membre du conseil de l'Ordre de la Libération, il est en outre président d'honneur de l'Amicale FAFL, membre honoraire de l'Académie de l'Air et de l'Espace, président d'honneur de l'Aéro-club de France et président d'honneur de la fédération aéronautique internationale.



Devant son Spit décoré de son insigne personnel

Bernard Dupérier est décédé le 8 juin 1995 à Paris.



À l'école de pilotage d'Istres 1927—1928

Décorations

Grand-Croix de la Légion d'honneur, Compagnon de la Libération, Grand Croix de l'Ordre national du Mérite, Croix de guerre 1939-1945 avec neuf palmes, Médaille de l'Aéronautique, Commandeur du Mérite postal, membre de l'Ordre de l'Empire britannique, *Distinguished Flying Cross* (Grande-Bretagne), *Distinguished Flying Cross* (États-Unis), Croix de Guerre tchécoslovaque, Commandeur de l'Étoile noire (Bénin), Commandeur du Nichan Iftikhar (Tunisie).

La Royal Air Force en guerre

Ces très belles photos en couleurs de l'époque de la Deuxième Guerre mondiale ont été mises en ligne par Etienne du Plessis (Port Elizabeth - Afrique du Sud) qui en a autorisé la publication.

Charles E. Brown



Hawker Hurricane

Révision d'un
moteur Hercules
d'un *Beaufighter*
à Magrun en
Libye – 1943



Prototype du *De Havilland Sea Hornet F 20*
aux essais sur le HMS Ocean en avril 1945.



Armstrong Whitworth Whitley du No. 295 Squadron

Pilote de *Blenheim*
Singapour 1941



Ravitaillement et réarmement d'un *Supermarine Spitfire Mark VB*, du No.222 Squadron.

