

Éditorial

Mes chers camarades,

Vous avez peut-être, comme moi, suivi les travaux relatifs à l'édition du nouveau Livre blanc sur la défense et la sécurité de la France, ainsi que la rédaction d'une nouvelle loi de programmation militaire. Ils ont conduit à ce dont on se doutait, une nouvelle coupe franche dans les capacités de la défense. Les chiffres sont là, réduction des effectifs et des moyens dans tous les domaines.

Dans ce contexte, plus que jamais me semble-t-il, notre association va avoir à jouer le rôle pour lequel elle a été créée, à savoir l'entraide et la contribution au rayonnement des aviateurs.

L'entraide est orientée vers le départ pour une deuxième carrière pour nombre de nos camarades qui ne pourront poursuivre, malgré de solides compétences, leur carrière dans l'Armée de l'air par manque de place. Pour développer cette entraide, notre association suit plusieurs voies. La première est le développement de synergies avec l'Armée de l'air pour bien comprendre ses enjeux et ses besoins. La seconde est le développement d'un partenariat avec l'AOAC, l'AEMA, l'ANORAA et l'ENORAA. Nous allons nous engager ensemble à partir du dispositif appelé « rebond » lancé par l'AOAC et l'ANORAA et que l'AEA va rejoindre. La troisième, enfin, est le rapprochement avec l'AEN, la Saint-Cyrienne et l'Épaulette pour échanger informations et bonnes pratiques et surtout pour montrer la volonté des principales associations d'officiers de s'engager encore plus résolument dans ce domaine.

Le rayonnement des aviateurs à travers leurs missions est important pour faire connaître le rôle de l'aéronautique militaire dans les différents engagements. Même démontré à chaque fois en opérations,

il n'est pas pour autant acquis et doit être rappelé en permanence. Mais ce rayonnement est aussi celui de leurs valeurs et de la formation de l'École de l'air, tout aussi important pour que les aviateurs soient appréciés et reçoivent une confiance méritée de la part du monde civil.

Se rapprocher des autres associations Air va être facilité par l'installation au 3 rue Nationale à Boulogne, l'adresse de notre nouveau siège, que nous avons commencé à investir dès la fin des travaux de rénovation. Je profite de cet édito pour remercier tous ceux qui ont contribué à faire que ce projet aboutisse avec une mention spéciale pour Carlos Martinez, notre délégué général, et Bernard Delcamp qui se sont investis sans compter pour la réussite de cette entreprise.

Vous le savez, mon mandat, après six ans, va s'achever dans quelques jours. Je voudrais simplement vous dire tout le plaisir que j'ai eu à m'investir dans la lignée de mes prédécesseurs pour l'AEA, une association en bonne santé et très vivante. Mais je voudrais surtout vous remercier de votre confiance et exprimer très chaleureusement ma reconnaissance à tous ceux qui ont des responsabilités au sein de notre association pour toute l'aide qu'ils m'ont apportée pendant cette période. Un successeur sera bientôt élu et je sais qu'ils l'accompagneront avec cette même énergie.

Au moment de l'approche de la fin de l'année, je voudrais vous souhaiter à vous et à vos familles une bonne fête de Noël et vous offrir mes vœux les plus chaleureux pour la nouvelle année.

En toute amitié.

**Pierre Niclot
(71 - Blanckaert)**



La publication est indépendante
et n'engage ni le commandement
de l'Armée de l'air ni la Défense.

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

Fondée en 1946,
reconnue d'utilité publique

Adresse postale :
3, rue Nationale
92100 Boulogne-Billancourt
Tél. et fax en attente
www.aea.asso.fr - contact@aea.asso.fr
Cotisation : hors abonnement à la revue
Le Piège : 39 euros

Abonnement :

France et UE (un an) : 19 euros
Étranger (un an) : 21 euros

Rédaction :

Directeur de la publication :
Pierre Niclot (71)

Rédacteur en chef :
Francis Grimal (61)

Comité de rédaction :
Alain Delahodde (65)
Hubert Tryer (67)
Patrick Gillmann (68)
Jean-Pierre Casamayou (70)

Réalisation :

Maquette & mise en page :
Calligrammes - 92100 Boulogne
Impression : Leclerc ;
80000 Abbeville

Publicité :

EDIF - 102 avenue Georges Clemenceau
94700 - Maisons-Alfort

Dépôt légal

Quatrième trimestre 2013
N° de commission
paritaire : 0312G88848
ISSN : 0152-0016



Couverture : survol du château de Cheverny
© Anthony Jeuland, Armée de l'air

► sommaire



p18

Éditorial

Actualités

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

Histoire

- 8 > À l'heure du choix
R. Glavany (40)
- 10 > Le premier *Mirage*
R. Glavany (40)
- 12 > La Poste aérienne a cent ans
L. Simon (55)
- 14 > Déplacement du général de
Gaulle à Baden en mai 1968
J. Caraes (61)

Récits

- 15 > Mission spéciale sur Aden
A. Béveillard (68)
- 17 > Piqûre de rappel
L. Robineau (51)

- 18 > Aux commandes pour le
premier vol de l'*A350 XWB*
G. Magrin (69)

- 24 > Escale à Fairbanks
J-L. Montillet (69)

- 26 > 1962, une date importante
dans l'histoire du rugby
T. Stephens (RAF)

- 27 > Adieux au commandant
Hélie Denoix de Saint-Marc
P. Guers-Neyraud (56)

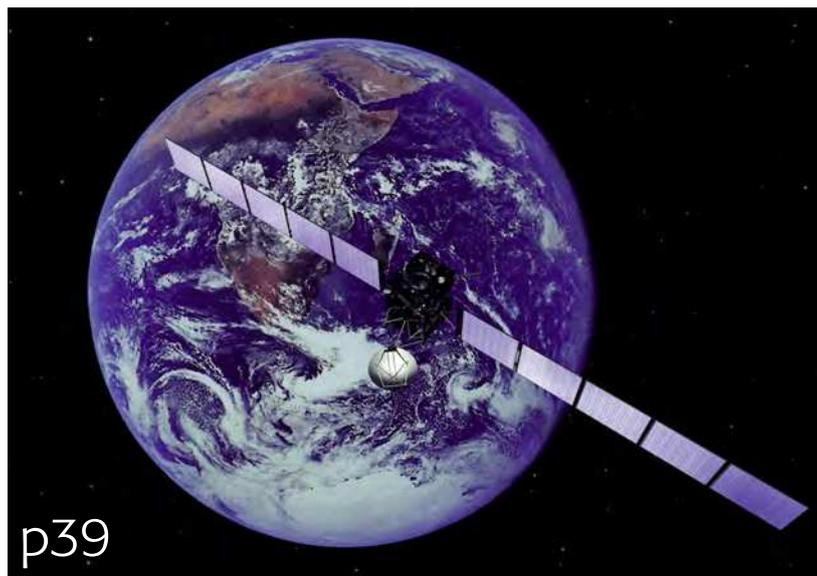
- 28 > 2013, vingtième anniversaire
des *A310* dans l'Armée de
l'air
C. Baillet (75)

- 31 > Tout quitter pour l'aventure
L. Bortoletto (01)

- 36 > Le Corbac
J-P. Salini (48)

- 38 > Inscription aux journées
Reconversion

- 39 > Rendez-vous avec...une comète
M. Le Fèvre (54)



Idées

- 43 > L'avenir de l'Irak
C. Mainguy (49)
- 45 > Le responsable du soutien en service, un acteur central du MCO des équipements militaires
J-L. Le Doze (90)
- 48 > Où va notre défense ?
J. Menu (61)
- 51 > Comment sauver le "soldat Défense" ?
R. Creuzé (65)

Vie des promotions

- 53 > La 54 Héliot à nouveau en croisière
J. Nedelec
- 53 > La promo 59 aux rives de la Baltique
M-A. de Longueville (59)
- 55 > La croisière romantique de la promotion 1961
G. Mathis

- 57 > La promo 68 fête ses 45 ans
P. Gillmann (68)
- 58 > La promo 74 découvre le Perche
M-F. Noury
- 59 > La promotion Blériot en Aquitaine
A. Massicot (58)

Vie de l'École de l'air

- 60 > Baptême de la promotion "Colonel de La Poype"
J. Duplessis (12)
- 61 > Rencontres internationales
I. Gersy (12)

Notes de lecture

- 62 > Les livres

Entre nous

- 64 > Carnet

Les promos



agenda brèves

Jeudi 9 janvier

19h00 : galette des Rois à l'École militaire

Ne manquez pas cette traditionnelle et chaleureuse occasion de retrouvailles qui rassemble autour d'une coupe et d'une galette nombre de nos anciens de toutes générations ainsi que les veuves de nos camarades.

Jeudi 13 février

Journée d'information sur l'accompagnement vers une deuxième carrière

Le comité AEA/AEMA/AOAC d'accompagnement pour une deuxième carrière (CAP2C) organise, au **Cercle national des Armées, de 8h15 à 18h**, conjointement avec les associations similaires de Saint-Cyr et de Navale, une journée d'information sur cette étape importante de la vie professionnelle que connaîtront de plus en plus d'anciens élèves.

On peut retirer le bulletin d'inscription sur le site <http://www.aea.asso.fr> ou faire une copie de la **page 38 de ce numéro**.

Jeudi 9 janvier et jeudi 10 avril

17h15 : réunion du conseil d'administration au siège de l'AEA.

Jeudi 22 mai

17h00 : assemblée générale à l'École militaire

Vendredi 20 juin

Gala de l'AEA et de l'AEMA

S'inscrivant dans le centenaire de la Grande Guerre et les quatre-vingts ans de l'Armée de l'air, *mis en scène par Xavier Gras*, le gala 2014 vous offrira une soirée prestigieuse au Pavillon d'Armenonville, à l'entrée du Bois de Boulogne.

Ne manquez pas de réserver dès maintenant votre soirée pour un moment exceptionnel : cocktail d'accueil, dîner spectacle et soirée dansante.



Inauguration de la salle Tradition "René Gautier"

Le 3 juillet 2013, une salle "Tradition" a été inaugurée à l'École de l'air dans le bâtiment Général Testard.

Sous l'impulsion du général Raynaud (62 - Martin), président de l'association "Patrimoine et Tradition", et grâce à l'appui bienveillant du général Modéré (81 - Rossi-Levallois), alors commandant des Écoles d'officiers de l'Armée de l'air, et à la participation active des poussins, une salle "Tradition" a été créée au Piège. C'est un lieu de mémoire portant le nom du premier piégearde tombé lors de la guerre d'Algérie, René Gautier (52 - Dartois).

Une parenthèse : sept ans de malheur, le miroir où les poussins auraient pu (dû ?) trouver le reflet d'un de leurs anciens était brisé, et aucune promotion de ces dernières années ne porte le nom d'un piégearde; et pourtant notre École ne manque pas de héros. Un nouveau miroir est désormais en place, formons le vœu que (toutes) les prochaines promotions portent le nom d'un de nos anciens.

L'inauguration, débutant par un exposé d'un élève "Tradi", réunissait autour du général Modéré, du général Raynaud et d'officiers d'encadrement, un détachement d'élèves, la plus jeune soeur de René Gautier, Madame Rolland, et son mari, quatre anciens de la promotion 52- Dartois venus honorer leur héroïque camarade, ainsi que quelques membres de l'association "Patrimoine et Tradition". Le voile sur la plaque "René Gautier" enlevé, le coup de ciseaux donné au ruban, et les discours ayant été prononcés, la visite de la salle a donné à chacun le loisir d'admirer le travail effectué par les poussins sous l'impulsion du général Raynaud. Fidèle à la tradition, le général Modéré a remis à

Madame Rolland un morceau du ruban d'inauguration. Un pot amical sur le palier du "Testard" puis les invités ont pu faire au BDE une visite dans la salle d'honneur récemment remaniée. Et la manifestation se conclut par un repas au mess des officiers avec un groupe de poussins.

Le Piège a désormais un lieu de mémoire chaleureux qui complète heureusement la solennité de la salle d'honneur du BDE.

L'Armée de l'air reçoit son premier Atlas

Une cérémonie militaire présidée par Jean-Yves Le Drian, ministre de la Défense et en présence du général d'armée aérienne Denis Mercier, chef d'état-major de l'Armée de l'air, s'est déroulée le 30 septembre sur la base aérienne "Commandant Charles Paoli" à Orléans-Bricy. La cérémonie officielle de livraison de l'*A400M "Atlas"* s'était déroulée le matin même à Séville, chez Airbus Military, en présence du ministre et d'une importante délégation. C'est à bord de l'*A400M* MSN 006 que le ministre et la délégation ont rejoint Orléans.

Au cours de la cérémonie, le premier exemplaire de l'*Atlas* de l'Armée de l'air - le MSN 007 - qui était à Orléans depuis le mois de juillet, a été baptisé du nom de "*Ville d'Orléans*". Ensuite, le ministre a prononcé un discours où il a souligné l'importance de ce programme européen qui va permettre « *d'accroître de manière considérable les capacités de projection de notre action de défense* ». Il s'est plu également à souligner la « *tradition d'excellence* » des transporteurs en rappelant les opérations menées par ces hommes depuis le pont aérien de Berlin jusqu'aux opérations récentes au Mali.



Errata

Dans l'article de Jean-Paul Huet (55-Gouachon-Noireaut), « *Reconnaissance au-delà du Rideau de fer* », nous avons laissé passer deux coquilles :

- dans le titre, le nom de la ville est Potsdam et non PoSTdam, comme cela est trop souvent écrit à tort ;

- à la note 7 de la page 13, il fallait lire :

"En octobre 1959" et non 1949.



Vers 17h, le "Ville d'Orléans" a effectué un vol inaugural destiné aux personnalités locales, au personnel de la base et à des autorités militaires.

L'Atlas peut franchir 8 700 km sans escale, a un volume de soute de 340 m³ (deux fois plus qu'un C130 Hercules), emporte une charge quatre fois supérieure à celle d'un Transall, tout en étant deux fois plus rapide.

Un deuxième exemplaire de l'Atlas devrait être réceptionné par la France d'ici la fin de l'année, la loi de programmation militaire 2014-2019 fixant à 15 le nombre d'A400M en 2019.

Les FAS se souviennent

Le vendredi 18 octobre, une stèle à la mémoire des deux équipages de Vautour morts en service aérien commandé le 20 décembre 1976 a été inaugurée au Temple (commune de Mauléon), dans les Deux-Sèvres, sur les lieux mêmes de l'accident. Les Vautour IIB de la 92^e EB basée à Bordeaux-Mérignac effectuaient une mission d'entraînement en vol à basse altitude quand ils sont entrés en collision, alors qu'un épais brouillard recouvrait la région. L'avion leader était piloté par le capitaine Christian Ségura (70-Delfino), avec le lieutenant Jacques Moussion (72-Madon) comme navigateur. Son équipier était le lieutenant Serge Chalumeau avec le capitaine Jean-Claude Belleuil comme navigateur. La stèle a été posée à l'initiative de l'Association nationale des anciens des Forces aériennes stratégiques (ANFAS).



Cette inauguration s'est déroulée avec une affluence de quelque 300 personnes, grâce à une forte mobilisation des autorités et des populations locales. On notait ainsi une dizaine de porte-drapeaux de diverses associations militaires, les autorités militaires régionales, le sous-préfet, les maires des villages voisins, un officier supérieur de la base d'Avord représentant le général commandant des FAS, le président de l'ANFAS, Jacques Pensac, son secrétaire général, Christian Auzépy (63-Deshayes), les familles des disparus et quatre représentants de la promotion Delfino.

La cérémonie s'est achevée par une réception dans la salle polyvalente de la commune où une dizaine de panneaux rappelaient, à l'aide de photos et schémas, cet accident tragique qui a fortement marqué le village. Deux maisons, une grange et un poulailler industriel ont été détruits par les débris des appareils et deux habitants blessés.

Un camarade qui vient en aide aux jeunes Burkinabés

Notre camarade Daniel Condroyer (64-Carpentier), président de l'association « Amis des Africains »¹ continue à se dépenser au profit de l'instruction au Burkina Faso. Des salles de classes, magasins, logements d'instituteurs sont construits dans les écoles des villages de brousse du sud-ouest du pays : le coût d'une école est de 35000 €

1- Dons à adresser à ADA J. Jaunet, 164 bd du général de Gaulle, 92380 Garches.



Une Toulousaine à l'honneur

M^{me} Janine Majoureau, veuve de Pierre (46-Saint-Exupéry), mort pour la France, et marraine de la promotion 1992, s'est vu décerner la croix de chevalier de l'Ordre national du Mérite pour les éminents services qu'elle a rendus aux Veuves de Guerre. Cette médaille lui a été remise au cours d'une cérémonie intime, le samedi 5 octobre, par Madame Darricau, présidente des Veuves de Guerre, en présence de M. Esposito, président de l'Union nationale des Combattants de Haute-Garonne, du général Maurice Rougevin-Baville (58-Blériot) délégué régional des Ailes Brisées) et de Clémence... son arrière-petite-fille.



l'Armée de l'air doublement championne du monde

• Voltige

À l'issue des 27^e championnats du monde de voltige aérienne WAC, catégorie *unlimited*, qui se sont déroulés du 9 au 20 octobre 2013 au Texas, le capitaine François Le Vot de l'EVAA (Équipe de voltige de l'Armée de l'air) est devenu champion du monde de voltige sur *Extra 330 SC*. L'équipe de France de voltige, composée de trois pilotes de l'EVAA (les capitaines François Le Vot, François Rallet et Pierre Varloteaux) et de sept autres pilotes, a remporté



les trois titres mondiaux par équipe, par équipe masculine et par équipe féminine. François Le Vot succède au palmarès des champions du monde au capitaine Renaud Ecalle, ancien leader de l'EVAA décédé dans un accident aérien en 2010. Par ailleurs, Aude Lemordant, aux commandes de son avion *Cap 232*, est la première femme du classement général, devenant ainsi championne du monde.

• Parachutisme

L'équipe de France militaire de parachutisme (EFMP) a, à son tour, été sacrée championne du monde du combiné masculin par équipe, à Qionglai, en Chine, du 15 au 25 octobre 2013 devant la Biélorussie et l'Allemagne. Épreuve reine de ces 37^e championnats du monde, le "combiné" regroupe trois disciplines : la précision d'atterrissage, la voltige et le vol relatif. L'équipe masculine était essentiellement composée d'aviateurs, avec les sergents Thomas Jeannerot, Jean Vignuales, Maxime Dupont, Tanguy Maheu et le sergent-chef Olivier Plat (cameraman du vol relatif). L'adjudant François Martzloff représentait, quant à lui, l'Armée de terre.



Avis de recherche de l'escadron de transport 2/64 Anjou

Afin de commémorer ses 70 ans, les 60 ans de l'opération Castor, les 50 ans de jumelage avec la ville d'Angers et les 30 ans de présence du *Transall* à Évreux, l'escadron organise une grande journée anniversaire le 20 juin 2014 : *Anjou, feu !*

Si vous êtes ancien membre de "l'Anjou", vous pouvez contacter l'escadron : par mail : tradition.anjou@laposte.net, par téléphone au 02 32 62 11 05 - poste 24967, par courrier : BA 105, ET 2/64 Anjou, Route de Paris, 27037 Évreux Cedex, ou par l'intermédiaire de sa page Facebook : escadron de transport 2/64 Anjou.

Capitaine Maillot, PNIA: 811 105 4713 - Tél: 07 87 07 50 47, v.maillot@intradef.gouv.fr, maillotval@gmail.com

courrier

Garde au Rhin

Je viens de recevoir le dernier numéro du *Piège*. Bravo pour le choix des illustrations, en particulier celle du biplace 009 en vol, cité dans mes souvenirs ! Un seul (petit) regret : au 3^e paragraphe de la page 25, il fallait lire « ... *bien centré dans les dix points du collimateur* » et non « ... *dans les six diamants* ». Les anciens des *F-100* auront rectifié d'eux-mêmes, mais les autres ... ?

Jean-Claude Ichac (57-Ducray)

À propos de doctrine

Dans le numéro de septembre du *Piège*, notre camarade Copel a relaté la façon dont le colonel Pétain avait mis à mal la doctrine de l'offensive à outrance qui a causé tant de pertes à l'Armée française.

Je voudrais évoquer ici comment, jeune officier, j'ai assisté cinquante ans plus tard à la mise à mort d'une autre doctrine par le chef de l'État lui-même. Et pas n'importe laquelle, celle de l'utilisation des armes nucléaires tactiques.

C'était au cours des manœuvres nationales de 1964, auxquelles je participais dans l'équipe d'arbitrage. Le dernier jour, selon la tradition, avait lieu le "déboulé" : les divisions blindées ennemies, matérialisées par des jeeps arborant des fanions rouges étaient arrêtées par les nôtres, matérialisées par des jeeps portant des fanions bleus. Et cela à l'aide de frappes nucléaires tactiques, concrétisées par des fumigènes de couleur... La riposte adverse n'avait apparemment pas été prise en compte...

Américains et Soviétiques possédaient de telles armes : Honest John, canons de 280, Scud et autres missiles. Quatre ans après Reggane, ce n'était pas encore le cas de la France, mais on espérait que cela arriverait un jour. Et, pour des manœuvres, on avait le droit d'anticiper et de faire comme si...

Evidemment, aucune doctrine officielle de mise en œuvre de ces futures armes n'existait encore mais les projets commençaient à se faire jour. Selon la rumeur, certains hauts responsables souhaitaient qu'elles soient attribuées aux corps d'armée, d'autres descendant jusqu'au niveau des divisions. Après tout, en 1939, les grandes unités disposaient directement

d'éléments blindés et aériens... Quant à leur emploi, le scénario de manœuvres, vu le nombre de frappes effectuées, laissait supposer qu'elles seraient utilisées comme une super artillerie.

Le général-Président s'était déplacé pour le dernier jour et il se devait de conclure la réunion finale de synthèse.

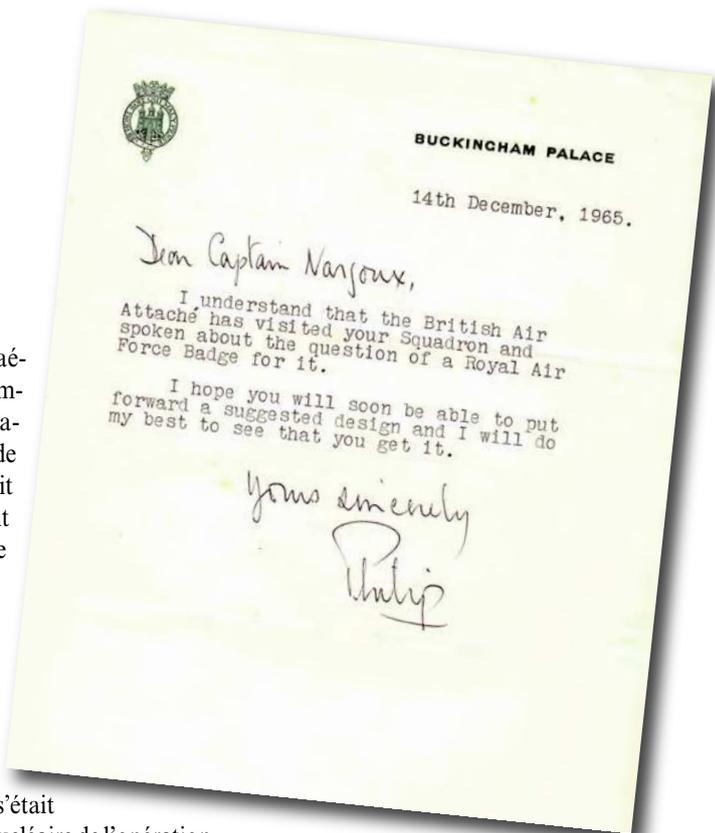
Apparemment, il ne s'était intéressé qu'à la phase nucléaire de l'opération. Et de façon brutale, sans se soucier de la composition de l'auditoire, il mit les choses au point : « *Messieurs les généraux, il ne faut pas confondre bombe atomique et feu de Bengale. Ce n'est pas du tout la même chose. La mise en œuvre d'une arme tactique, même sur le champ de bataille, est un acte politique capital qui ne peut relever que des plus hautes autorités de l'État.* »

« *Vous vous êtes amusés avec les bombinettes, maintenant soyons sérieux* » a-t-il semblé vouloir dire. Il aurait pu ajouter, plagiant Clemenceau : « *L'arme atomique est une chose trop sérieuse pour la laisser aux militaires.* » Plus tard, il est apparu que, dans son esprit, les vecteurs tactiques faisaient partie intégrante de la dissuasion, la première frappe étant destinée à montrer notre détermination à utiliser le nucléaire et à aller plus loin si nécessaire.

La messe était dite et la doctrine d'emploi, encore à l'état d'embryon, mort-née.

Cela a servi quelques mois plus tard au jeune commandant du fond de la salle que j'étais. Au concours d'entrée à l'ESGA, interrogé sur l'emploi de l'arme atomique, j'ai développé (sans évoquer son origine) l'idée retenue, donnant priorité au politique sur les considérations militaires. Ce n'était pas la thèse de tous les membres du jury qui ont débattu entre eux du sujet. Jusqu'à ce que l'un déclare : « *À la réflexion, je crois que le candidat a raison...* » Cela m'a peut-être valu l'admission à la Grande École...

Paul Platel (45-de Seynes)



Insigne du 341 Squadron

Le *Piège* n° 214 de septembre 2013 illustre l'article sur Claude Raoul-Duval avec le badge britannique du 341 Squadron, l'escadron de chasse "Alsace". La création de cet insigne ne remonte pas comme on pourrait le penser aux années quarante. Aucun insigne RAF officiel n'avait, semble-t-il, été créé à cette époque. J'ai le souvenir qu'en 1964, un déplacement du prince Philip d'Angleterre avait nécessité une escale de ravitaillement de son avion sur la base aérienne Guynemer de Dijon-Longvic.

Une visite du duc d'Édimbourg à l'escadron



de chasse 3/2 "Alsace" fut organisée. Le prince s'étant enquis de l'existence de l'insigne RAF et, apprenant qu'il n'avait jamais été créé, promit de s'en occuper. Peu de temps après, nouveau commandant de l'escadrille "Mulhouse", je reçus par le "tannoy" la demande suivante : « Vous avez dix minutes pour proposer le motif et la devise devant figurer sur le futur insigne "RAF" de l'E.C. "Alsace" ». En l'absence du commandant d'escadron et de son second et l'ultimatum ayant été réitéré, avec les quelques pilotes présents, nous nous accordâmes sans peine sur les trois couronnes des armes de l'Alsace et plus difficilement sur la devise *Friendship*, reflet de nos sentiments pour nos camarades d'outre-Manche, mais pas en latin et ne présentant pas un caractère très guerrier. De toutes façons, il était certain pour nous que le passage par tous les filtres que l'on pouvait imaginer ne pouvait que transformer l'esquisse en un insigne répondant à tous les critères possibles en la matière. À la surprise générale et très particulière des auteurs de l'esquisse, en mai 1967, le document officiel créant l'insigne du 341 Squadron, approuvé par la reine Elisabeth II, était remis au commandant de l'escadron par l'attaché de l'Air à l'ambassade du Royaume-Uni au cours d'une prise d'armes devant tout l'escadron réuni.

Suite à une enquête de Lucien Robineau (51-Jeandet), confirmée par Paul Narjoux (52-Dartois), je précise mon récit. Il s'avère que, parmi les groupes ayant servi au sein de la RAF pendant la guerre, deux seulement reçurent le badge à l'époque : le 342 "Lorraine" (FAFL) en 1944 et le 345 "Berry" en 1945. En 1964, c'est Michel Ghesquière (51-Jeandet), commandant de "l'Alsace", qui sollicita l'intervention du duc d'Edimbourg auprès de la RAF afin que l'escadron obtienne le *crest RAF* (blason). La secrétaire du duc d'Edimbourg prit note. Des contacts entre l'attaché britannique et Paul Narjoux, nouveau commandant de l'escadron eurent lieu en 1965 et l'affaire parut se perdre dans les bureaux de l'état-major de la RAF quand elle resurgit comme conté ci-dessus ; et c'est Jean Saraillet (54-Héliot) qui commandait l'escadron lorsque le diplôme fut remis en 1967.

Renaud de Sèze (57-Ducray)

Le Vautour en ravitaillement en vol, le Piège 213, page 11

Cette photo du *Vautour* n°4 a été prise le 2 ou le 10 mai 1965, vers 25000 pieds, sur l'axe d'entraînement au ravitaillement qui allait *grosso modo* de Royan à Agen. Je m'entraînais pour devenir moniteur de ravitaillement sur *Vautour A* et c'est mon instructeur, le capitaine Soubeyrand, qui a pris ce cliché aux commandes d'un *Vautour* Reco équipé d'une caméra oblique (focale 200mm, calée à 22°5). Quelques jours auparavant, il m'avait pris en photo enquillé cette fois dans l'entonnoir de la nacelle Douglas du *Vautour A* ravitailleur n°8.

Ces deux photos, avec d'autres, servaient à décorer les cartes de visite de la 92^e escadre de bombardement, sur *Vautour*. On les trouvait aussi dans les albums photos remis à ceux quittant le *Vautour* pour aller majoritairement sur *Mirage IV* ou *CI35F*. Mais surtout, lorsqu'un stagiaire *Mirage IV* avait terminé sa progression ravitaillement sur *Vautour A* – le but étant de tenir à coup sûr sans se déconnecter pendant au moins quinze minutes (il y a eu des concours !) temps nécessaire pour refaire le plein complet d'un *Mirage IV* – il emportait cette photo en souvenir... Ça valait bien un diplôme qui d'ailleurs n'existait pas !

Alain Delaporte (59-Estienne)

À propos de Giap

Le général Giap, stratège brillant du Vietminh à la volonté de fer, aura été avant tout un ignoble criminel de guerre. La guerre d'Indochine s'efface déjà dans la mémoire de notre pays, elle aura sans doute bientôt disparu de l'Histoire apprise dans lycées et collèges (si ce n'est déjà fait)...

Alors la mort de Giap ? Qui pouvait s'en soucier en France ? Or, en France, des déclarations récentes particulièrement élogieuses ont réveillé nos consciences, faisant affront à la mémoire de ceux que nous avons laissés là-bas, à leurs familles, ainsi qu'aux rares anciens du "Corps Expéditionnaire en Extrême-Orient" qui survivent encore. Aussi, je m'associe à ce texte de protestation d'un auteur anonyme, publié récemment, qui doit tenir lieu de rappel historique : "Ces hommes mourant sur des civières ne sont pas des déportés à Buchenwald ou



Un prisonnier des Viets.

Mauthausen, et pourtant, avec des milliers d'autres camarades, ils ont rejoint la longue cohorte des ombres et des martyrs de l'Histoire, qui appellent à un "devoir de mémoire" éternel et à l'indignation la plus vive, car le crime ici est resté impuni !

Ces soldats français font partie des prisonniers, torturés et assassinés dans les camps du général Giap en Indochine, plus de 30 000 n'en reviendront pas ! Puis ce sera le tour des Américains, des supplétifs indochinois, des minorités ethniques et de tous ceux qui, refusant le joug communiste, seront persécutés jusqu'à nos jours. Nguyen Giap vient de mourir à l'âge de 102 ans et je doute que la paix sera facile à son âme !

Car si ce général vietnamien a marqué l'histoire de son pays pendant 40 ans [...] s'il est le vainqueur incontestable de Dien-Bien-Phù (aidé par les généraux chinois, les erreurs stratégiques françaises et l'abandon politique des soldats français) il est aussi et surtout le criminel de guerre qui organisa des camps de prisonniers, théâtre d'un programme d'extermination qui arriva jusqu'à 72% de taux de mortalité !!!...»

Je précise que je suis un ancien d'Indochine. Le B 26 que je pilotais a été abattu au-dessus de Dien-Bien-Phù par la DCA chinoise, quinze jours avant la chute du camp retranché. Je suis un ancien de la "longue marche" et du "Camp N°1".

Pierre Caubel (46-de Saint-Exupéry)



À l'heure du choix

Roland Glavany (40 – Steunou)

Nous publions ici deux extraits du livre *Du bataillon de choc au Mirage*¹.

Dans le premier, notre ancien nous y relate cette période particulièrement difficile du début de sa carrière : septembre 1940, concours de l'École de l'air, intégration à Toulouse en avril 1941, puis départ pour Salon en octobre. Lors de l'invasion de la zone libre, il est envoyé à l'organisation *Jeunesse et Montagne* dans les Pyrénées puis en Savoie. En juin 1943, désigné pour le STO en Allemagne, il rejoint le camp de Sainte-Livrade dans le Lot-et-Garonne où est également réunie la majorité des deux promotions suivantes de l'École de l'air. Il raconte.

Des officiers de Vichy étaient là pour nous faire la morale, pas tellement fiers du rôle qu'ils avaient à jouer, si bien que, seul sous-lieutenant parmi tous ces jeunes, j'eus à bredouiller quelques vagues considérations de circonstance sur l'union et la discipline. J'ai dans ma vie, comme tout homme, trois ou quatre remords. Ces phrases-là, pour vagues qu'elles aient été, en constituent un...

Un officier de réserve, brave comme tout, plus militaire qu'un saint-cyrien, plus discipliné qu'un légionnaire, nous affirma sans ambages que notre devoir d'officiers et d'élèves officiers était d'aller sagement travailler en Allemagne pour le Maréchal et pour la France ! Le déclic fut immédiat dans mon esprit. Ces plaisanteries avaient assez duré. Il fallait rompre et partir. Je ne restai pas une journée à Sainte-Livrade. Je devins "déserteur".

Tel fut donc mon itinéraire "vichyste" et, si je l'ai relaté, c'est pour montrer que rien n'était simple à cette époque pour des garçons de 20 ans devant faire, seuls, des choix majeurs, pour rappeler que, à l'exception de quelques traîtres indiscutables, il faut se garder de juger telle ou telle attitude, et pour appeler aussi à la modestie devant l'histoire ceux qui eurent la chance, le mérite et la gloire de choisir les premiers.

Je retrouvai à Toulouse mon vieux camarade Raymond Prunet, élève de l'École navale et, en quelques jours, nous pûmes identifier, grâce à des pères jésuites, une filière d'évasion par l'Espagne fiable. Ces récits d'évasion ont été faits maintes fois, je ne m'y attarderai guère. Nous avions la force de l'innocence, totalement inconscients des risques que nous prenions. L'échec, nous l'apprîmes plus tard, avait pour sanction la déportation, qui devait être fatale à quelques-uns de mes camarades.

Toulouse, Saint-Girons, Castillon, Argeins et, au bout, passeur courageux parmi tant d'autres, M. Baron. Physiquement surentraînés, nous escaladâmes avec allégresse les Pyrénées entre le mont Valier et la mine de Bentaillou dans la nuit du 23 au 24 juin 1943. Le passage de la frontière au soleil levant, l'adieu à la France et au guide furent un moment de véritable émotion. Puis nous descendîmes vers l'Espagne et l'inconnu.

Il fallut donc descendre de nos 2500 m vers le val d'Aran, passant par



Le Sanctuaire de Mongarri, dans le Val d'Aran.

Mongarri, un hameau de montagne où nous pûmes prendre quelque repos.

Deux carabiniers "de service" nous menèrent à Vielha, au bord d'une rivière qui s'appelle déjà Garona. C'était là qu'était effectué le regroupement provisoire, en prison, de tous les "transitaires" dans notre genre. Une prison, au demeurant assez relax.

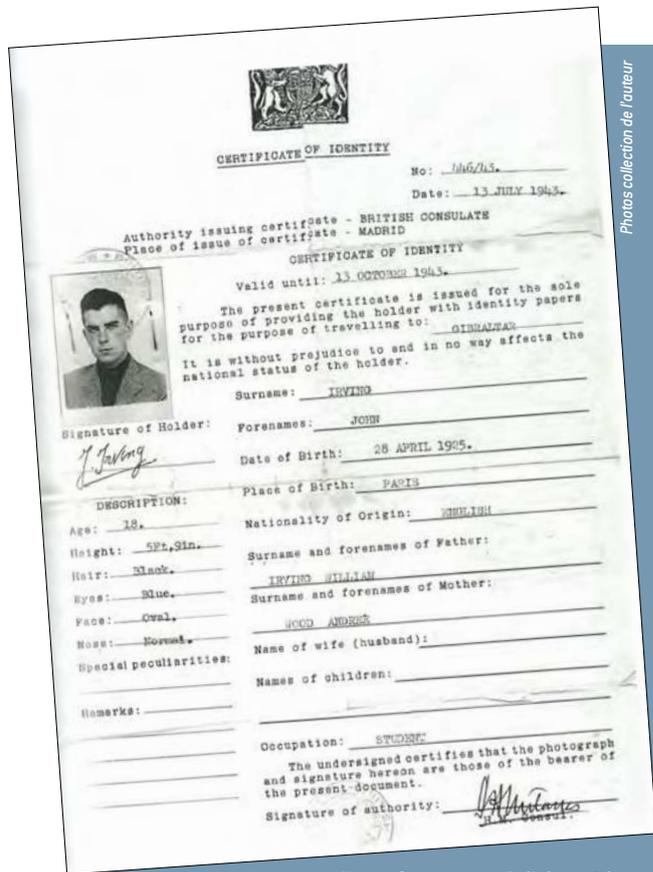
Parmi ces "transitaires" courait alors le bruit selon lequel, pour éviter la sinistre prison de Lerida, il fallait au premier contrôle se déclarer Anglais ou Canadien et, si possible, âgé de moins de 18 ans. Nous tentâmes le coup. Je me déclarai Anglais et Raymond Canadien. Je devins John Irving, né début 1926.

Le destin allait jouer à pile ou face...

Le patron de la prison scinda les "transitaires" en deux groupes. Malgré nos protestations, Raymond fut dans le groupe qui partit le premier vers Lerida et moi dans le second qui partit le lendemain.

Or, dans mon groupe, j'étais le seul à m'être déclaré Anglais à une





"Vraie fausse-carte" d'identité britannique.



Insigne du bataillon de choc.

DR



"...en pleine querelle Giraud-de Gaulle"

époque où Franco, sentant le vent tourner, accordait aux représentants anglais plus de facilités pour récupérer leurs compatriotes évadés de France. C'est ainsi que la ruse fonctionna. Arrivés à Lerida, les Espagnols me remirent aux mains de l'agent consulaire britannique du coin... un Espagnol qui parlait anglais aussi mal que moi! Je ne connus donc pas la prison de Lerida si ce n'est pour revoir Raymond dans ces sinistres locaux. Il n'avait pas eu ma chance et, le retrouvant déjà tondu derrière le grillage du parloir, je ne songeais pas à me dénoncer pour le rejoindre! Nous avons attendu de longs mois pour nous retrouver.

Je fus donc expédié par le train à Barcelone. À peine arrivé, je me précipitai au consulat de Grande-Bretagne. L'accueil des Britanniques fut parfait et je ne l'oublierai jamais. Je rongei mon frein quelques semaines à Barcelone et à Madrid, muni de quelques pesetas, don de sa Gracieuse Majesté, et pus ainsi m'offrir quelques *chocolate con leche* (ô merveille!) et surtout visiter le musée du Prado dont les Velasquez, Greco et Goya me laissèrent un souvenir ébloui.

Puis vint, le 25 juillet, le grand jour du départ vers Algesiras et Gibraltar. Nous avons tous connu dans nos vies des moments de vérité éclatante où tout devient, un instant au moins, lumineux et simple. Mon arrivée à Gibraltar constitue un de ces moments. Au milieu de ce peuple anglais en armes, serein et sûr de lui, il devenait stupide d'avoir tant hésité. Il n'y avait qu'un devoir : se battre et au plus vite.

Je fus reçu par les Français libres, en portai l'uniforme et arborai fièrement ma Croix de Lorraine. Enfin! Jeune sous-lieutenant, j'eus à apprendre la manœuvre à pied à des camarades évadés de France et enrageai de perdre encore mon temps alors que l'Italie virait de bord et qu'un esprit non averti aurait pu croire à une fin prochaine de la guerre.

Durant les nuits d'été que je passai sur la terrasse de la Maison des Français libres, je ne pensais plus qu'à une chose : participer les armes à la main à la libération de mon pays. Or j'étais arrivé à Gibraltar quelques jours après l'ordre de ne plus expédier vers l'Angleterre les jeunes aviateurs gaullistes évadés de France, mais de les diriger vers l'Afrique du Nord. Le René-Paul, vieux rafiot belge, me mena, en convoi, vers Casablanca, où j'arrivai le 12 août 1943.

Immédiatement après la fin de la campagne de Tunisie, l'ambiance était surprenante pour un nouveau venu en Afrique du Nord. Français libre, portant l'uniforme du même nom, aucun "Free French" ne m'accueillit. Ma Croix de Lorraine m'attirait même des regards dénués de sympathie, si j'excepte quelques aviateurs qui partaient constituer le premier Groupe lourd sur bombardier *Halifax* en Grande-Bretagne. Je débarquais en pleine querelle Giraud-de Gaulle et l'ignorais...

Quels que soient les mérites du général Giraud, dont j'ai déjà parlé, un évadé de France ne connaissait alors que le nom du général de Gaulle et s'y ralliait forcément de tout cœur. Mais surtout, ces querelles ne m'intéressaient pas. J'étais venu pour me battre, un point c'est tout.

L'Histoire ne retient que les noms des chefs, avec leur grandeur et leur petitesse mais, au bout de la chaîne, il y a les sous-lieutenants, les aspirants, les caporaux et les soldats qui savent tout juste le nom de leur colonel, mais qui sont là pour monter à l'assaut et mourir. C'est cette piétaille qui devait, seule, vaincre en Italie quelques mois plus tard... Leurs sacrifices glorieux furent occultés par ceux qui écrivent l'Histoire.

Après quelques péripéties, je partis en train pour Alger, avec mon modeste barda entassé dans un sac blanc, anglais et réglementaire, pour faire connaissance avec la tristesse infinie des casernes de tirailleurs.

Un commandant de l'Armée de l'air me reçut à Air Algérie. Il n'y avait plus de place pour parfaire mon entraînement dans les écoles de pilotage du Maroc et il me fallait prendre rang pour partir aux États-Unis d'où je ne reviendrais que dix-huit mois plus tard!

J'avais quitté la France pour me battre. Une aussi longue absence pendant que la guerre continuait en Europe était pour moi inconcevable et je m'enquis du plus proche régiment de parachutistes. « *Eh bien, dit mon commandant aviateur, j'ai entendu parler d'un bataillon de volontaires qui se forme pas loin d'ici, à Staoueli, sous les ordres du commandant Gambiez.* »

Je repris mon sac blanc sur le dos et gagnai Staoueli à l'ouest d'Alger pour trouver le poste de commandement de Gambiez installé à l'école communale. J'y fus immédiatement embauché "sur ma bonne mine"...

Ainsi je venais de rejoindre le Bataillon de Choc dont je sus, bien après, qu'il était une unité dite « giraudiste »! J'y trouvai la fraternité d'armes que j'appelai de mes vœux et, moins d'un mois plus tard, je fus engagé contre les Allemands en Corse.

Le hasard et la chance m'avaient conduit là où je n'avais jamais imaginé parvenir, mais où j'allais pouvoir réaliser mon rêve : participer à la libération de la France. ■

1- Avec l'autorisation des Éditions Pierre de Taillac, que nous remercions.

Le premier *Mirage*

Roland Glavany (40 – Steunou)

L'auteur a quitté le Centre d'essais en vol pour entrer chez Dassault début 1955. Il y a auparavant participé aux essais de la fusée SEPR¹.

L'état-major de l'Armée de l'air, séduit par les performances des fusées d'appoint SEPR montées sur avion, confiant dans les performances des missiles air-air de Matra et assuré d'une bonne couverture aérienne des radars au sol, avait conçu le programme d'un avion de combat intercepteur léger. La direction technique passa commande de trois types de prototypes à trois constructeurs différents :

- à la SNCASO, le *SO-9000 Trident*, monoplace à ailes droites et minces, propulsé par deux réacteurs légers de 400 kg de poussée en bout d'aile et un groupe lourd de fusées SEPR 631 de 4 500 kg ;
- à la SNCASE, le *SE-212 Durandal*, à aile delta, réacteur Snecma-Atar 101F de 3 850 kg de poussée avec post-combustion et fusée d'appoint SEPR 65 de 750 kg ;
- à la société Marcel Dassault, le *MD-550* à aile delta, avec deux réacteurs Turbomeca Gabizo en développement et un moteur-fusée SEPR 66 de 1 500 kg de poussée.

La seule formule vraiment originale était celle du *Trident*, dont un exemplaire volait déjà en 1953 et auquel les Américains s'intéressèrent beaucoup.

Cependant, l'aile delta qui faisait une apparition en force, était très appréciée aux États-Unis sur le *Convair F-102*. "Chuck" Yeager, le premier homme à avoir passé le Mach, nous en avait fait la confiance. Cette formule avait aussi été retenue par les Britanniques pour leur *Fairey Delta*. Un avion expérimental français confié à André Turcat, le Sfecmas *1402 Gerfaut*, volait depuis 1954, équipé d'une aile de ce type. Avec une flèche de 60° au bord d'attaque, tout en permettant une structure très rigide, cette aile "en triangle" paraissait pouvoir, d'une part, supprimer les quelques inconvénients du transsonique et, d'autre part, réduire considérablement l'augmentation de traînée alors presque prohibitive liée à Mach 1 et au supersonique. Elle tint largement ses promesses...

Le *MD-550*, que Marcel Dassault, lui-même allait baptiser *Mirage* –heureuse trouvaille–, était la solution la plus bâtarde. Elle n'allait pas le rester longtemps.

Sur le *Mirage I*, dont deux exemplaires étaient commandés, les ingénieurs profitèrent des caractéristiques d'auto-stabilité de l'aile delta pour supprimer complètement le traditionnel plan horizontal arrière et faire assurer à la fois les manœuvres en tangage et en roulis (fonction profondeur et fonction gauchissement) par les mêmes gouvernes situées au bord de fuite de l'aile. Ces dernières furent baptisées "élevons". Ces élevons furent actionnés par les remarquables servocommandes hydrauliques Dassault, fruit du talent de l'ingénieur Ritzenthaler,



Le biréacteur MD-550, baptisé *Mirage I*.

Restait à trouver les réacteurs. La société Turbomeca, initialement prévue, était en retard sur son programme de développement. Marcel Dassault se tourna alors vers le réacteur Viper de 750 kg de poussée de la société Armstrong Siddeley (English Electric) et l'affaire fut conclue.

Seulement, 750 kg de poussée, ce n'était pas beaucoup. Marcel Dassault décida donc d'essayer de concevoir et d'adapter une post-combustion française sur ce réacteur anglais et confia cette tâche au même Ritzenthaler, bricoleur de génie. Je vis ainsi surgir à Villaroche des bancs d'essais réacteurs dans des délais stupéfiants. Et cette PC fonctionna.

Le voici donc ce premier *Mirage I* avec son fuselage harmonieux, son aile delta, sa grande dérive pointue, son train tricycle habituel, ses entrées d'air latérales classiques et ses deux réacteurs côte à côte à l'arrière du fuselage.

Il arriva à Villaroche en même temps que moi en 1955.

La montée au terrain d'un prototype est un événement pour toute une collectivité. Une équipe de mécaniciens d'élite, celle de l'atelier, "passe la main" à une autre équipe d'élite, celle de la piste, qui en prend possession. Une possession exclusive et jalouse dans un hangar discret. Durant des semaines, l'avion, va être remonté, les circuits hydraulique, électrique et de carburant testés ; les manœuvres de train, d'aérofreins et d'élevons se succéderont par dizaines ; puis viendront les premiers points fixes du réacteur.

Au milieu de cette ruche, le pilote d'essais, avec obstination, doit



exiger quelques moments pour lui seul : essais de sortie au siège éjectable par treuil – sous la surveillance du fidèle Guéridon –, premières manœuvres des commandes au banc hydraulique, familiarisation totale avec la cabine.

Le but de cette phase de familiarisation est double. D’abord, à l’évidence, le pilote doit connaître à la perfection l’emplacement de chaque cadran et de chaque commande, ensuite l’avion doit lui devenir familier, un peu comme un ami avec qui il a des projets communs à réaliser.

Pour “flairer” l’aile delta, le CEV m’avait offert, fin avril 1955, deux vols de prise en main du *Gerfaut I* qui ne m’apprirent pas grand-chose : les gouvernes étaient trop sensibles, les commandes insuffisamment mises au point pour formuler quelque jugement que ce soit. Sauf à constater qu’en matière de commandes de vol d’avions rapides, les ingénieurs Dassault étaient les plus forts.

Avant le premier vol, à cette époque, on effectuait un “saut de puce” préliminaire : accélération, décollage, réduction immédiate et atterrissage dans la foulée. C’était parfaitement inutile, dans la mesure où cela ne permettait pas au pilote de porter le moindre jugement valable, et présentait en revanche le risque évident de sortir de la piste en fin de bande dans une grande odeur de freins surchauffés ! J’en effectuai un dans les limites de l’épure.

Puis vint le jour du premier vol, de mon premier “vol *Mirage*”, le 25 juin 1955 à Villaroche. Mes états d’âme importent peu : en admettant que j’aie éprouvé une certaine appréhension, celle-ci disparut en poussant les manettes ! Et puis, un premier vol est surtout un vol de fonctionnement général, et les accidents à ce stade sont infiniment rares. Tout se passa bien. Nous fîmes du reste deux vols le 25 juin.

Très vite nous pûmes constater que les élévons, gouvernes entièrement nouvelles, étaient déjà presque parfaitement au point, que le transsonique était pur et que nous n’irions pas bien loin en supersonique avec les seuls réacteurs.

Mais très vite aussi, nous mîmes le nez dans les phénomènes d’oscillation qui allaient devenir notre hantise. Au-delà d’une vitesse indiquée de 400 nœuds environ (740 km/h), l’avion, sans doute par interférence des jets de ses deux réacteurs côte à côte, commençait à osciller d’un bord sur l’autre dans un mouvement que les Britanniques nomment *snaking* et qui le rendait inapte à sa vocation militaire de plate-forme de tir.

Bien entendu, tout fut mis en œuvre pour guérir cette maladie que nous espérions infantile et passagère. Malgré les modifications



Le premier vol du Mirage III.

successives apportées – un nouveau “croupion” arrière, un amortisseur de lacet SFENA puis Lear –, chaque fois, à l’instant fatidique de l’accélération, mon *Mirage* faisait un pied de nez et recommençait à se balancer de plus belle. Nous en rêvions la nuit et je passai des heures à étudier sur les enregistrements le couplage éventuel roulis-lacet et que sais-je encore !

Marcel Dassault, qui n’avait déjà pas beaucoup aimé que la formule générale lui fût imposée, se lassa plus vite que nous. Il eut alors ce que je considère comme un de ses plus grands coups de génie industriel, dont je vais résumer les étapes, quitte à mordre sur le récit ultérieur :

- prendre conscience de l’impasse ;
 - lancer, à ses frais, un prototype plus réaliste, assez voisin du prototype SNCASE *Durandal*, avec un bon et solide réacteur Snecma Atar doté d’une PC et plus tard d’un moteur-fusée ;
 - intéresser les services officiels, de telle sorte qu’il puisse utiliser sur ce projet propre l’aile commandée par l’État destinée au second prototype du *Mirage I*, ou *Mirage II*, qui ne vit jamais le jour ;
 - exiger l’impossible de son bureau d’études et de ses ateliers pour que ce nouveau prototype, qui sera le *Mirage III-001*, vole dans un temps record : il volera le 17 novembre 1956, un an après la décision du patron ;
 - dès la première tranche d’essais du *Mirage III-001*, convaincre l’État de commander officiellement une présentation dont le prototype de définition, le *Mirage IIIA-01*, qui volera le 12 mai 1958.
- .. et après cela, il y eut 1 500 *Mirage III* ! ■

1- Société d’étude de la propulsion par réaction



La Poste aérienne a cent ans¹

Louis Simon (55 – Gouachon-Noireaut)

Alors qu'on se prépare à célébrer le centenaire de la Grande Guerre, ne boudons pas ce rappel des cent ans, à Pauillac, de la poste aérienne qui naquit avant les hostilités de 14-18, connut son heure de gloire avec l'Aéropostale et perdure aujourd'hui dans la plus grande banalité avec la disparition du fameux tampon "Par Avion".

Le 15 octobre 1913, le lieutenant Emmanuel Ronin, du 14^e Hussards, aux commandes d'un monoplan *Morane Saulnier G*, reliait la région parisienne à la Gironde avec un sac de 10 kg de courrier ; il marquait ainsi la naissance de la Poste aérienne en France.

Dans ma tête, je revois le petit papillon "Par Avion" de mon enfance, collé sur une enveloppe colorée sur les bords, avec à l'intérieur un papier léger et crissant lorsqu'on le froissait. Le jeune collectionneur admirait les timbres en provenance du monde entier et apprenait la géographie, voire l'histoire. Ma mémoire appelle dans le désordre des noms d'hommes, des noms de lieux. Au-dessus de tout cela plane le mythe de "La Ligne".

Mais comment en étions-nous arrivés là ?

Passons allègrement les étapes importantes, Clément Ader (1890), les frères Wright (1903) et rappelons-nous qu'il y a cent ans l'aéronautique était considérée comme un sport, assez élitiste. Elle était entre les mains de passionnés, le public était conquis et assistait nombreux aux compétitions et aux meetings aériens. Nous étions dans la période où la France souhaitait effacer l'humiliation de la défaite de 1870 et où la militarisation de l'aéronautique était une idée dans le vent. En 1912 fut créé un "Comité national pour l'aviation militaire" et des souscriptions furent lancées pour acheter des avions. Plus de 170 furent ainsi offerts aux armées avant octobre 1913 et c'est sur l'un d'eux, offert par le "Comité des femmes de France" que notre lieutenant Ronin s'envola le 15 octobre 1913. Alfred Massé, ministre des Postes et Télégraphes et initiateur du projet, vint l'encourager juste avant son décollage à 07h30. Le plan de vol prévoyait un itinéraire survolant de nombreux terrains. Pour des raisons mécaniques (pompe à huile défectueuse) l'avion se posa à Vendôme puis à Poitiers, pour refaire les pleins, et ce fut enfin l'atterrissage historique en Gironde, à Saint-Julien-Beychevelle qui jouxte Pauillac. Le sac de courrier fut embarqué sur le paquebot *Pérou* de la Compagnie Générale Transatlantique à destination des Antilles et de l'Amérique du Sud. La Poste aérienne était née en France.

La marmite aéronautique bouillait ! Vint la Première Guerre mondiale et l'aviation militaire prit un immense essor. La France, à elle seule, produisit plus de 50 000 avions et environ 92 000 moteurs pendant ces quatre années. Et bien sûr, dès 1918, il fallut penser reconversion.

Pour les historiens de la Poste, c'est bien l'année 1918 qui voit les premières postes régulières "Par Avion" au monde ; selon les auteurs, elles

sont attribuées soit aux Autrichiens (Vienne-Cracovie ou Kiev) soit aux Américains pour New York-Washington. Aux États-Unis, les avions étaient des *Jennies* de Curtiss avec des moteurs français (Hispano-Suiza) de 150 CV. Ces mêmes historiens sont fiers de dire que « pour la première fois au monde le courrier voyageait plus vite que les passagers ! » Et dès 1919, Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam étaient reliées par avion postal.

De même qu'une hirondelle ne fait pas le printemps, de même des liaisons sur quelques centaines de kilomètres ne font pas réellement des traversées de continents, ni, à plus forte raison, d'océans.

Ainsi, se développèrent les liaisons intérieures des États-Unis et des liaisons spécifiques avec l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud. Les Britanniques s'orientèrent vers leur empire, les Allemands vers la Russie et la Chine, tandis que les Français cherchèrent à desservir leurs colonies et les Hollandais l'Asie du Sud-Est. Mais la réussite économique n'était pas à la hauteur de l'enthousiasme du public ni de l'énergie investie par les hommes. Aussi, conscients de l'importance du défi, les gouvernements des pays industrialisés favorisèrent-ils la création de compagnies nationales uniques, soit par contrat, PanAm, soit à l'aide de subventions adaptées : Deutsche Lufthansa en Allemagne, KLM aux Pays Bas, Ala Littoria en Italie, Imperial Airways en Grande Bretagne et enfin Air France.

L'approche de la traversée des océans fut multiple ; dès 1919 il y eut des "sauts de puce" (Terre-Neuve, Irlande) pour profiter de trajets plus courts près des pôles. Mais vouloir créer une ligne postale aérienne de la France jusqu'au Chili, c'est être confronté à de longues distances qui engendrent des escales, c'est devoir compter sur des moteurs fiables, c'est relever le défi du franchissement de la cordillère des Andes qui culmine à près de 7000 m, avec des cols vers 4000 m, alors que les avions volent entre 3000 et 5000 m et qu'ils n'atteignent pas toujours le sommet de la couche nuageuse. Pour gagner du temps il faut utiliser les 24 heures de chaque journée mais le vol de nuit n'est pas vraiment maîtrisé. André Gide, dans la préface de *Vol de Nuit* de Saint-Exupéry, parle de « l'impalpable péril des routes aériennes semées de surprises » auquel s'ajoute « le perfide mystère de la nuit. » Enfin, nous n'ignorons pas la pauvreté de la couverture météo et l'indigence des moyens de navigation : estime et goniométrie.





Pour la traversée des océans, ce sera Lindbergh qui l'emportera en 1927, entre les USA et la France, dans le sens des vents dominants.

Mais, bien sûr, les Français réagissent de leur côté. Les lignes aériennes Latécoère qui avaient relié Toulouse à Rabat (1919) puis Dakar (1925) furent transformées en 1927 en "Aéropostale" dont le nom était porteur de la mission : on ne parlait pas de passagers. En 1930, Jean Mermoz sur hydravion *Laté 28* franchissait l'Atlantique Sud et en 1934, le courrier mettait trois jours pour relier Paris à Rio de Janeiro.

Pour de nombreuses raisons (densité de population, concentration des terres émergées dans l'hémisphère nord...) l'Atlantique Nord aurait dû être franchi en premier mais, pour les Européens, le régime de vents n'est pas favorable et il était plus facile aux Français de passer par l'Afrique. Un autre élément a joué aussi en faveur de l'Atlantique Sud : la distance entre Dakar et Natal qui est la moitié de la distance entre Paris et New York (6 000 km environ). Quand la fiabilité du matériel laisse à désirer, c'est un point important.

Dans le subconscient de nombreuses personnes, même si elles ne sont pas férues d'aéronautique ou d'histoire de la Poste, les noms leur reviennent avec des associations précises : Saint-Exupéry et Cap Juby, Didier Daurat et Toulouse, Mermoz et l'Atlantique Sud, Guillaumet et la cordillère des Andes. L'énergie, le courage, l'implication de ces hommes sont décrits par Saint-Ex lui-même dans des pages splendides (*Courrier Sud-1928 ; Vol de nuit-1931 ; Terre des Hommes -1939*).

Avec le recul, on peut être surpris par la compétition d'alors entre l'avion et l'hydravion, elle a duré jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. N'oublions pas que la fiabilité des moteurs, des cellules et des équipements a grandement évolué depuis ces périodes. Ainsi un pilote, en cas d'incident, pouvait-il envisager un amerrissage plus sécurisant qu'un *dit-ching* (amerrissage forcé).

Même sans vouloir rappeler toutes les expériences tentées, il est indispensable de citer les *Zeppelin* que l'Allemagne utilisa pour rallier le Brésil et d'évoquer les avions catapultés depuis des navires pour accélérer la fin du trajet du courrier. Mais tout cela ne peut pas faire oublier les tragédies : la disparition de Mermoz dans l'Atlantique Sud (1936) et la fin des *Zeppelin* en 1937 après l'explosion du fameux *Hindenburg* aux États-Unis.

Ce centenaire de la Poste aérienne nous amène à constater que, de 1913 jusqu'aux années quarante, la vitesse du courrier est passée de 110 à

300 km/h et que le franchissement de l'Océan Atlantique, dans ses parties nord et sud, est devenu courant. Survint la Seconde Guerre mondiale et le développement de l'industrie aéronautique, puis l'évolution technologique s'accéléra. Mais pour le transport du courrier, ni les fusées, ni le vol supersonique, ni les hélicoptères n'ont apporté de solution vraiment nouvelle alors que la vitesse moyenne des aéronefs est passée à 800 km/h et que la longueur des étapes a pu être largement augmentée. Et si le petit papillon bleu "Par Avion" était gratuit, je n'oublie pas qu'à grammage égal, le coût de l'envoi était multiplié par dix environ, alors qu'aujourd'hui la surtaxe n'existe plus pour le courrier ordinaire.

À Pauillac, les 21 et 22 septembre 2013, le centenaire de la Poste aérienne a été magnifiquement commémoré. Parmi les nombreux événements proposés, j'ai retenu les démonstrations aériennes dont celle de la Patrouille de France, les conférences et les expositions. Mais je me souviendrai tout spécialement des deux ULM pilotés par des anciens de l'Armée de l'air. Ils renouvelèrent le vol historique, transportant du courrier des enfants des écoles. Ils firent un aller Saint-Estèphe-Villacoublay avec à leur bord les maires de Pauillac et de Vélizy-Villacoublay, et un petit-fils d'Emmanuel Ronin ; et le maire de Pauillac au retour.

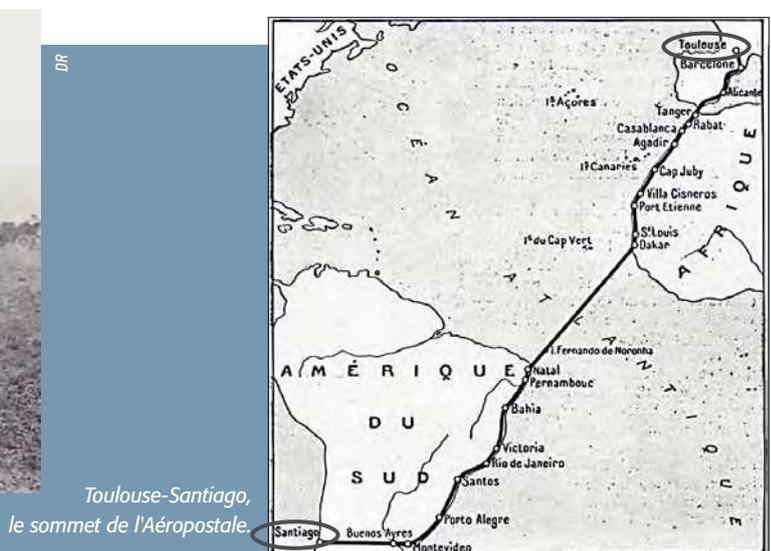
Avant de conclure, je voudrais dire mon enthousiasme pour la pérennité de la vocation aéronautique de Pauillac. L'apportement de Trompeloup utilisé en 1913 est toujours en activité, tout spécialement pour Airbus qui y fait accoster ses navires spécialisés. Ainsi, les voilures et tronçons de fuselage, fabriqués dans toute l'Europe, y sont débarqués sur des barges qui remontent la Garonne jusqu'à Langon et sont enfin acheminés par convois routiers exceptionnels jusqu'à Toulouse.

N'étant pas personnellement originaire de l'Aquitaine, je me sens très libre pour souligner que, si l'on admet que le feu est désormais maîtrisé dans tous les moteurs d'aéronefs, Pauillac peut selon moi être considéré comme un haut lieu des "quatre éléments". L'air y est célèbre depuis cent ans, l'eau de la Garonne continue à s'écouler et à porter des navires et la terre, qui fut balisée par des draps de lit en 1913, est toujours terrain d'aviation. De plus elle fournit généreusement les grands vins de Médoc. ■

1- Cet article fait référence à un livre, abondamment illustré, rédigé par mon frère François. Le livre « Histoire mondiale du courrier et de la Poste » est terminé et l'auteur recherche un éditeur.



Les tout débuts de la poste aérienne.



Toulouse-Santiago, le sommet de l'Aéropostale.



Déplacement du général De Gaulle à Baden en mai 1968¹

Joseph Caraes (61 – Moulin)

Notre camarade était sur place. Il a vu et entendu.

En 1968, je commandais le détachement de contrôle offensif implanté à Baden-Oos. Cette unité dépendait de l'Escadron de contrôle offensif 92/357², implanté sur la base de Metz Frescaty, lui-même subordonné au plan opérationnel au GTT (Groupement tactique des transmissions) de la FATac et au plan territorial à l'EAOC (École des opérations aériennes combinées) stationnée sur le terrain de Baden-Oos, sous le commandement du général commandant les forces françaises en RFA.

Le 28 mai 1968, comme la plupart des Français, j'ai entendu à la radio François Mitterrand se déclarer prêt à « *assumer la présidence devant la vacance du pouvoir* ». Le 29 mai à 14 h 30, j'étais dans mon bureau situé dans le hangar du terrain de Baden-Oos que nous partagions pour moitié avec le détachement de l'ALAT. Je tentais de suivre à la radio les événements de Paris et étais particulièrement attentif aux nouvelles concernant la "disparition" du Président commentée sur toutes les ondes.

Le sergent-chef Calvarin est à ce moment entré et m'a annoncé que deux *Alouette III* venaient de se poser sur l'aire de stationnement du hangar et que le général De Gaulle et son épouse étaient dans l'un de ces hélicoptères! Le couple présidentiel était resté dans l'appareil tandis que l'aide de camp en uniforme, le capitaine de vaisseau Flohic, était descendu pour téléphoner depuis le bureau de l'ALAT.

Les deux appareils ne sont restés que quelques minutes, puis se sont dirigés vers la résidence du général Massu. J'ai pu apercevoir les deux hélicoptères et, l'information du sergent-chef étant de toute confiance, j'ai aussitôt prévenu par téléphone le colonel Brillaut qui commandait l'EOAC, du passage du Président de la République sur le terrain de Baden-Oos dans une *Alouette* de la FATac escortée d'une deuxième *Alouette* de cette même unité. J'ai aussi transmis un message "flash" relatant l'événement à la FATac.

Une demi-heure plus tard, aux environs de 15 heures, un *Dakota* s'est posé sur le terrain et est venu stationner sur la même aire de parking. Dans cet appareil, il y avait le capitaine de vaisseau De Gaulle, son épouse et quatre enfants. Une voiture militaire les attendait et ils ont quitté sans délai le terrain pour se rendre - je l'ai su plus tard - à la résidence du général Massu. Dans le *Dakota*, outre les personnalités transportées, il y avait de nombreuses valises et des cantines qui ont été débarquées et sous les ordres du major de garnison, le commandant Dop, et transportées par véhicule militaire dans une villa où elles ont été mises sous bonne garde.

À 15 h 50, le colonel Brillaut m'a appelé et demandé de me rendre à



DR

son bureau car le général Gauthier, commandant la FATac, souhaitait me parler au téléphone. Le général m'a d'abord demandé un compte rendu de l'arrivée des deux *Alouette* et de leurs passagers puis, furieux (c'est le moins que je puisse dire), m'a dit « *que ce n'était pas possible! que personne n'avait sollicité l'emploi de deux hélicoptères de la FATac pour un déplacement présidentiel!* » J'ai alors précisé que non seulement il y avait eu un atterrissage à Baden-Oos, mais également l'arrivée peu après d'un *Dakota* avec le capitaine de vaisseau De Gaulle, sa famille et de volumineux bagages... Le général Gauthier, de plus en plus exaspéré, a continué de proférer des commentaires que je me garderai de reproduire, puis m'a demandé de lui repasser le colonel Brillaut et je suis revenu au hangar de mon unité.

Dans ce hangar, il y avait un bar où se sont rendus les équipages des *Alouette* au moment des pleins ainsi que celui du *Dakota* après la livraison des bagages. Nous avons ainsi su dans les conversations engagées que, dans le deuxième hélicoptère, il y avait le personnel chargé de la sécurité du chef de l'État dont un commissaire (j'ai su plus tard qu'il s'agissait du commissaire Ducret) et deux policiers d'escorte.

Sur la place de Baden et dans les milieux politiques français, ce déplacement du chef de l'État et de sa famille en RFA pour rendre visite au général Massu a eu diverses interprétations, comme l'a déclaré le général De Gaulle lui-même « *On n'a pas fini d'interpréter mon voyage à Baden Baden* ». Deux ouvrages essentiels donnent leur version des faits : *Mai 68, la mort du gaullisme* de Benoît d'Alguillon et *De Gaulle, mon père* de l'amiral De Gaulle. Ils permettent à chacun de mieux se forger une opinion.

Personnellement, je garde de cette journée le souvenir d'un instant exceptionnel comme témoin privilégié au cœur de l'actualité des événements de mai 1968, où tout aurait pu basculer. ■

1- Article publié dans le journal du cinquantenaire de la promotion 61.

2- Unité disposant du matériel radio et radar utilisé par les officiers de guidage en appui aérien.



Mission spéciale sur Aden

Alain Bévillard (68 – Bigand)

Ceci est le récit d'une mission très spéciale où il est question d'échange de prisonniers, de rançon en lingots d'or et d'ambassadeur-otage.

J'étais alors lieutenant pilote commandant de bord au "Franche-Comté"; c'était en 1975, plus précisément le 27 mars. Comme souvent en ce temps, l'escadron était totalement désert en raison d'une activité soutenue en permanence, mais aussi du fait de la période pascale propice, pour quelques-uns, à la prise de congés bien mérités.

Me trouvant là entre deux missions – peut-être étais-je d'alerte? – je reçus l'ordre de décoller à 13.00 Z avec mon équipage pour relever au Caire celui du capitaine Lalloz, pilote commandant de bord au "Poitou" parti, depuis deux jours déjà, pour une mission délicate dont j'ignorais tout, mais que je n'allais pas tarder à découvrir très progressivement...

Nous devons embarquer deux prisonniers responsables d'attentats meurtriers – dont celui du 24 janvier 1970 à Djibouti contre le fameux "Palmier en zinc" – et 100 000 dollars en lingots d'or dont j'entendrais souvent parler au cours de ma carrière tant ils ont fait des jaloux auprès de mes camarades! Bien sûr, cette curieuse cargaison constituait la rançon exigée par les terroristes du FLCS (Front de libération de la Côte des Somalis) qui avaient pris en otage Jean Gueury, l'ambassadeur de France en Somalie qu'ils menaçaient très sérieusement d'exécuter. Encore une fois, tout de ce contexte m'était parfaitement inconnu à mon départ de Bricy, ce qui, *a posteriori*, n'était peut-être pas plus mal!

À 16.00 Z, un *Mystère XX* du GLAM dérouté pour la circonstance nous prend à Orléans et met le cap sur Le Caire que nous atteignons à 23.15 Z, après une escale technique à Brindisi. À ce moment, ni moi ni mon équipage n'avons reçu la moindre instruction. Nul ne sait notre destination, notre mission, sa durée... Peu probable que nous soyons de retour à Pâques, dans trois jours.

Aussitôt posé, je me rends au *Transall* du capitaine Lalloz pour de plus amples informations. Celui-ci venait d'accomplir, sans le moindre repos, Bricy-Toulouse-Le Caire-Aden-Djibouti-Le Caire (les connaisseurs du *Transall* sauront apprécier!) et dans des conditions difficiles, la destination après le décollage du Caire ne lui ayant pas été communiquée¹. Le capitaine Lalloz, après m'avoir fait part de tout cela, me transmet les rares instructions en sa possession :

- Le "top" décollage du Caire me sera donné par l'ambassadeur de France en Égypte.
- L'avion aura à son bord, équipage compris, 19 personnes (prisonniers, gendarmes accompagnateurs et autres).
- Prise en compte "personnelle" de 100 000 dollars en lingots d'or, dont tous les numéros me seront communiqués.



L'aérodrome d'Aden (Yémen) dans les années soixante-dix.

- Après atterrissage (où? à Aden? ailleurs?), prendre contact avec un certain "Monsieur Philibert", demander le mot de code "XXXX" puis livrer les passagers et le "colis" sans décharge!

C'est ainsi que me fut confiée la suite de cette mission dont je continuais à ignorer tenants et aboutissants, sans mentionner l'étroitesse de mes vues en matière de géopolitique, y compris dans cette région particulièrement instable mais bien peu dangereuse pour la paix du monde, à l'époque totalement bipolaire.

Notre attaché de Défense auprès de l'ambassade de France du Caire nous informe que notre décollage n'est pas prévu dans l'immédiat. Nous totalisons déjà dix-huit heures de service et un peu de repos n'est pas inutile, notamment pour les trois membres de l'équipage du capitaine Lalloz que j'avais décidé de garder avec nous en renfort, la mission s'annonçant pleine d'imprévu et potentiellement riche en rebondissements. Ne disposant pas de chambres à l'aéroport, nous décidons de nous installer dans l'avion, les uns aux commandes, les autres dans la soute entre les gendarmes, les prisonniers et la suite!

1- Aden aurait dû être la capitale de la négociation si un incident diplomatique n'avait pas conduit au refus d'atterrissage de l'avion et de son "chargement", d'où un retour sur Djibouti, territoire sur lequel le *Transall* ne pouvait rester stationné en raison des crimes commis par les encombrants passagers du bord!

Mission spéciale sur Aden



Le Caire-Aden-Djibouti, une mission hors normes pour le Transall.



35 heures de tension extrême pour l'équipage du Franche-Comté.

► Nous sommes le 28 mars, il est 01.30 Z. À 02.00 Z, l'attaché de défense vient interrompre un sommeil pas vraiment établi pour nous donner l'ordre de décollage immédiat sur Aden. Le temps d'exécuter les *check-lists* nécessaires pour ordonner le "top impulsion" et... le contre-ordre nous parvient. Une très longue attente aux commandes commence : elle nous tiendra éveillés, vaille que vaille, jusqu'au petit matin puisque nous finirons par décoller à 07.15 Z vers notre destination, n'informant les opérations du COTAM qu'après le décollage.

À partir de cet instant nous n'aurons d'autres soucis que de savoir si Aden accepte de nous recevoir. L'expérience du capitaine Laloz devait nous servir de leçon ! Ayant obtenu confirmation, nous devons tenir informée notre "maison mère" par le seul moyen disponible : la HF – et en "Camertam"²², s'il vous plaît ! – via l'ensemble du réseau mondial du TAM : Nouméa, Dakar, Fort de France, Djibouti...

C'est finalement à 13.15 Z que nous atterrissons sur le terrain d'Aden

après six heures de vol. Nous sommes en service depuis la veille 7 heures du matin, bien plus cependant pour notre équipage de renfort !

Après avoir reçu les consignes particulières de roulage et de parking, nous coupons les moteurs et j'attends la suite des événements, les seules consignes en ma possession ne me permettant pas de savoir si je dois ou non descendre de l'appareil et aller "quelque part" aux nouvelles. Il faut savoir qu'à l'époque, Aden était un terrain totalement interdit aux Occidentaux, car situé en pleine zone d'influence des Soviétiques pour lesquels il était une base importante de leur dispositif militaire. Après un certain temps et au vu de mouvements autour de l'avion laissant supposer la venue de quelques personnalités, je décide l'ouverture de la seule porte équipage et suis accueilli par un représentant du ministère des Affaires étrangères du Yémen parlant très bien le français.

Je demande à voir Monsieur Philibert dont on me dit qu'il n'est pas encore là. Refusant toute discussion hors de sa présence, je décide de remonter dans l'avion dont je ne redescendrai qu'à son arrivée, en fait quelques minutes plus tard. Je lui fournis alors la première partie du code convenu et j'attends, en vain, la réponse qui ne viendra pas. L'essentiel de mes très maigres instructions tombaient à l'eau et il est peu de dire que j'en fus véritablement décontenancé. Je n'avais aucune expérience de ces "choses-là" moi, petit et jeune lieutenant de l'Armée de l'air française, commandant de bord du transport aérien militaire issu de l'École de l'air tout juste quittée quatre années auparavant ! Il me fallait improviser sans rien connaître de l'affaire en cours, ses tenants, ses aboutissants...

Commencent alors des pourparlers en vue de définir la procédure à adopter pour l'échange des prisonniers et de l'ambassadeur. Et je ne réalise qu'à cet instant qu'il va me falloir négocier et engager des transactions avec les différentes parties en présence : le mystérieux Monsieur Philibert, le Yémen et les rebelles détenant notre ambassadeur-otage. Je n'étais absolument pas préparé à tout cela, les seules instructions transmises par le capitaine Laloz m'avaient laissé imaginer un simple échange préalablement négocié par d'autres, sans risque ni incertitude pour l'équipage, "simple transporteur" !

Le représentant du Yémen ayant donné à Monsieur Philibert l'assurance que notre ambassadeur était déjà à l'aéroport et la procédure ayant été mise au point entre nous, ce dernier me donne alors le mot de passe tant attendu.

Nous étions convenus que je devais descendre seul de l'appareil avec les deux prisonniers qui s'y trouvaient. Personne à cet instant n'ayant jamais évoqué la rançon des 100 000 dollars constitués de 18 lingots d'or, je prends sur moi de la laisser dans l'avion que je quitte après avoir donné quelques instructions à mon équipage. Rester portes fermées malgré une chaleur accablante, prêt à décoller sans aucun délai et au plus tard 15 minutes avant le coucher du soleil si, d'ici là, il demeurerait sans nouvelle de moi. Mon intuition étant qu'en cas de complications, il ne fallait pas prendre le risque de donner en otage supplémentaire un *Transall* et son équipage.

Dès ma descente de l'avion, je suis fouillé puis amené à l'aéroport, avec "mes" deux prisonniers, dans la voiture de Monsieur Philibert. Je suis ensuite conduit, sous la protection permanente de soldats yéménites en armes, dans une pièce où une longue attente commence. Il y fait très chaud, très moite. Je n'ai qu'une envie : en finir au plus vite. Je suis fatigué, j'ai sommeil, j'ai faim ! Je suppose notre ambassadeur dans une pièce voisine avec l'ambassadeur de Somalie en France qui s'était porté garant lors des transactions antérieures dont le résultat avait conduit à notre atterrissage à Aden. Je restai moi-même isolé en compagnie du représentant du Yémen et de mes deux prisonniers, Monsieur Philibert devant être, du moins le supposé-je, avec les rebelles.

Commencent alors d'interminables allées et venues d'intermédiaires



18 lingots d'or : le prix d'un ambassadeur de France en Somalie.

– que je supposais yéménites – entre les deux pièces ; je me suis ensuite retrouvé longuement seul avec “mes” prisonniers.

Au bout d'environ une heure, un représentant du Yémen revient me voir en me demandant, dans un anglais qu'il maîtrise à peine, « *si je suis au courant de l'affaire* ». Je lui réponds n'en connaître que les informations diffusées par la presse avant mon départ, cet enlèvement ayant été perpétré bien des jours (des semaines peut être ?) auparavant. Gêné, il s'efforce de me faire comprendre que le “marché” faisait état d'argent, ce que je lui confirme en révélant la présence d'une rançon à bord de l'avion. Il part en avisant les rebelles – c'était du moins mon appréciation de la situation – puis revient en compagnie de Monsieur Philibert pour me ramener à bord, en ayant l'air très surpris de mon manque d'instructions précises. Je rappelle avoir toujours estimé que mon rôle devait se limiter à déposer lingots et prisonniers (sans décharge !) sans même avoir reçu instruction de revenir avec notre ambassadeur !

Les lingots en ma possession, je retourne auprès des prisonniers. Quelques minutes plus tard, la procédure d'identification a lieu. Entrent

dans la pièce où je suis retenu, trois rebelles qui constatent la présence des deux prisonniers et me demandent à voir l'argent. Je présente les lingots d'or et c'est peu de dire leur stupéfaction : ils s'attendaient à de la monnaie sonnante et trébuchante, pas à des lingots, ignorant vraisemblablement la valeur de l'or ! J'ai dû compter les lingots en leur présence puis ils sont repartis. Nouvelle attente, nouvelle angoisse face à une situation que je ne pouvais maîtriser. Au bout d'une quinzaine de minutes, on revint me chercher pour me faire passer dans l'aéroport accompagné de “mes” prisonniers ; les rebelles s'y trouvaient avec Monsieur Philibert qui avait pris la précaution de demander un médecin afin d'examiner notre ambassadeur, demeuré quelque part ailleurs. Une fois cette visite effectuée, nous avons pu rejoindre notre avion mais quelques incidents de parcours ont encore retardé ce moment. Ainsi, celui de l'expertise des lingots exécutée en ma présence et qui consista, de la part de l'un des rebelles, à gratter avec un couteau le dessous de l'un d'entre eux avant de conclure que « *ça devait pouvoir aller* ».

Aussitôt à bord du *Transall*, il était 15.15 Z, bien peu avant le coucher du soleil, nous décollons – sans plan de vol – pour Djibouti où nous nous posons à 16.05 Z. L'ambassadeur libéré était attendu à l'arrivée car nous avons pu, dès le décollage d'Aden, prévenir le COTAM de la réussite de la mission et de notre heure estimée d'atterrissage à Djibouti.

La transaction à Aden avait duré une heure trois quarts environ, dans une ambiance de totale et permanente incertitude à laquelle je n'avais pas été préparé. Mais n'est-ce pas là tout l'intérêt d'exercer ce métier de pilote militaire au sein du COTAM ?

À Djibouti, nous prîmes repas et repos bien mérités après une aventure de trente-six heures sans manger ni dormir et sous des latitudes “un peu chaudes” ! Nous décollâmes dès le lendemain pour Orléans via Le Caire : c'était le jour de Pâques et nous étions vraiment contents de retrouver les nôtres après ces quelques jours réellement éprouvants. ■

2- Moyen laborieux de codage manuel à bord.

Parlons français - Piqûre de rappel n°31

Lucien Robineau (51 - Jeandet)

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

Sabir'

Une revue aéronautique commente le *ramp up* de l'*A350*... Hésitant à comprendre, on cherche un dictionnaire d'anglais et on découvre que *to ramp up* signifie : faire monter, accélérer, augmenter. L'auteur évoquait la montée en cadence de la fabrication d'un avion. Il avait à sa disposition trois mots français traduisant exactement cette notion et, par un étrange mimétisme censé lui donner l'onction du connaisseur, il choisit un vocable certes courant dans l'apatridie industrielle actuelle mais inintelligible au lecteur moyen.

La même revue parle des *méthodes lean*. Vous apprendrez que le *lean management* consiste à « améliorer la performance en termes de qualité, de coûts et de délais ». Ça vient de chez Toyota, modifié MIT et, en gros, ça caractérise une saine gestion, à l'économie, d'où on aurait éliminé le “gras”.

Supplément gratuit

Vocabulaire

Il paraît que les dirigeants politiques ou d'entreprise (militaires ?) n'utilisent que 15000 des 80000 mots mis à leur disposition par le plus simple des lexiques français. C'est peu. C'est mieux que le BASIC² English qui se contente de 800 mots. Le dictionnaire le plus complet en comporte plus de 200000 : 126004 noms communs, 47449 adjectifs, 22162 verbes, quelques milliers de pronoms, adverbes et conjonctions diverses, sans compter 31123 noms propres utiles à la culture.

Supplément gratuit n° 2

Rapprocher la page 52 du *Piège* 214 et la ligne *plate-forme* de la piqûre 30 du même *Piège*.

1- N.D.L.R. : jargon provenant de l'espagnol *saber*, savoir.

2- BASIC : *British American Scientific Industrial Commercial*.





Le F-WXWB en vol, avec la Corvette d'accompagnement.

Aux commandes pour le premier vol de l'A350 XWB¹

Guy Magrin (69– Tariel)

Pilote du projet A350 XWB depuis le lancement du programme en 2006, l'auteur nous détaille toutes les étapes techniques qui ont permis d'aboutir au succès du premier vol qu'il a effectué le 14 juin dernier, à 8h00 GMT précises.

Un peu d'histoire

Le projet A350 a démarré au début de 2004, en réaction directe au lancement du *Boeing 787*. Ce premier projet peu ambitieux reprenait la formule aérodynamique de l'A330 ainsi que sa taille de fuselage. La nouveauté résidait essentiellement en une nouvelle motorisation et quelques améliorations d'équipements et de fonctions. Dans l'équipe des essais en vol, nous n'étions pas très enthousiastes et je me souviens d'une réflexion assez visionnaire de mon directeur des essais en vol Claude Lelaie me disant : « *Cet avion n'existera pas* ». Quelques mois plus tard les événements lui donnaient raison car, sous la pression des clients, Airbus décide de lancer, en juillet 2006, un nouvel avion plus innovant : l'A350-900 XWB (XWB pour *eXtra Wide Body*) capable de transporter 315 passagers en configuration standard sur 14 500 km, décliné en deux autres versions, le -800 (276 pax) plus court de 6,44 m par rapport au -900 et le -1000 plus long de 7 m (369 pax). L'aile est totalement nouvelle, les moteurs Trent de Rolls Royce sont plus puissants, le fuselage est plus large, l'aile avec plus de flèche devant permettre de voler en croisière aussi rapidement que les *Boeing* concurrents (*B777* et *B787*). L'A350 XWB, qui fait l'objet de plus de 817 commandes fermes de la part de 41 clients à la fin novembre, entrera en service commercial au second semestre de 2014.



Check-list avant le premier décollage.

L'avion et son installation d'essais

Dès 2006, le travail effectué par les équipes dédiées au projet A350 XWB a permis une nouvelle évolution du cockpit Airbus en partant du socle A380 ; des améliorations importantes ont été apportées en termes d'affichage avec une configuration originale à six grands écrans et une interactivité étendue, un système de traitement de pannes ECAM



(*Electronic Centralized Aircraft Monitoring*) encore plus performant, un FMS (*Flight Management System*) avec des fonctions nouvelles propres à diminuer considérablement la charge de travail, un pilote automatique plus robuste, des fonctions de sécurité accrues pour le décollage et l'atterrissage, une simplification des tâches en cas de perte des données anémométriques ou inertielles avec l'implantation du concept NAIADS (*New Air and Inertia Data Switching*). Pour autant, le pilote entrant dans le cockpit A350 reste surpris par la pureté et l'esthétique des interfaces, tout en se sentant dans le monde bien connu des cockpits Airbus. En effet un gros effort de simplification a été entrepris malgré l'implantation ou la complexité de fonctions opérationnelles (interface *Autobrake* par exemple). Les premiers éléments du prototype numéro 1 immatriculé F-WXWB sont arrivés en mai 2012 à l'usine d'assemblage appelée FAL (*Final Assembly Line*). L'assemblage de la structure (sans les moteurs) était en partie terminé fin février 2013, mais une grande part de travail concernant l'installation d'essais (FTI en jargon Airbus pour *Flight Test Installation*) avec ses multiples capteurs restait à faire. En effet, les essais d'un premier avion de série nécessitent l'enregistrement d'un très grand nombre de paramètres qui, pour certains, vont être analysés en temps réel grâce à la télémesure. Sur ce premier avion, la masse de FTI représente 42 tonnes permettant d'enregistrer plus de 600 000 paramètres. On dispose de 15 caméras pour surveiller des éléments critiques ou filmer le comportement de *flow cones* permettant de visualiser l'écoulement aérodynamique, ce nombre de caméras peut être porté aisément à 35 si nécessaire. Un ballast de 20 tonnes d'eau permet de configurer à souhait le centrage de l'avion et donc de valider les limites du domaine. De plus, un transfert d'eau de 10 tonnes est possible en vol permettant de faire varier le centrage de plus de 10 %. Les ingénieurs à bord ont à leur disposition plus de 150 formats d'écrans spécifiques et en particulier, ils peuvent voir les interfaces dont disposent les pilotes.

Dès le début de l'année 2013, un suivi régulier de l'avancement de l'avion en construction a été effectué par des représentants des Essais en vol, en collaboration directe avec le responsable de la FAL. Le premier vrai contact de l'équipage au complet avec le F-WXWB a eu lieu le 13 mai 2013 en compagnie des peintres ayant réalisé un travail remarquable dans un temps record. Après un premier parcours à pied sous l'avion, chaque membre d'équipage a embarqué sur des nacelles mécanisées permettant d'approcher au plus près la peau de l'avion. Ceci nous a permis de voir ainsi sous des angles inhabituels les différentes particularités aérodynamiques : l'extrados de l'aile et du fuselage, les *winglets* (ailettes marginales d'extrémités de voilure) semblant défier la gravité par leur forme originale, la dérive, le détail des raccordements à l'emplanture des ailes, la jonction du ventre mou au fuselage, le raccordement de la queue au fuselage avec une sorte de taille de guêpe optimisant à la fois l'aérodynamique et le volume commercial.

L'A350 se différencie de face et de profil des autres avions d'Airbus, par la forme originale de la pointe avant et un contour noir des fenêtres du cockpit lui donnant une forte singularité. Ce demi-masque, ressemblant au carnavalesque loup de satin noir, lui donne un air tout à la fois canaille et sympathique. En ce qui me concerne, cette approche si particulière de l'avion a immédiatement créé un lien intime qui dépasse le contexte homme-machine : je pense que les autres membres d'équipage ont eux aussi été très sensibles à ce premier contact très particulier avec F-WXWB. Avec trois jours de gagnés sur le planning, soit en seulement six jours et demi et avec 243 kilogrammes de peinture, 80 peintres ont appliqué six couches sur une surface de 1330 m².

La maturité du prototype

La réussite du premier vol a résulté en particulier des nombreux essais faits les derniers mois sur les différents bancs fonctionnant avec des équipements réels de l'avion, appelés plus communément dans notre jargon Airbus : "bancs zéro".



Photos Airbus

La famille des gros porteurs d'Airbus : A330, A350XWB et A380.



Le poste de pilotage de l'A350 XWB.

1- Cet article a été initialement rédigé pour HBGV Top, le bulletin de l'Association des anciens élèves de l'EPNER, que nous remercions de nous en autoriser la publication.



Aux commandes pour le premier vol de l'A350 XWB

- Les équipes de spécialistes en charge de la mise au point disposaient :
 - d'un banc zéro représentant l'ensemble des dispositifs becs, volets et spoilers, système assez complexe assurant de nouvelles fonctions : VC (*Variable Camber*) et DFS (*Differential Flaps Setting*). Les volets constitués de deux ensembles quasi indépendants (*Outer et Inner Flaps*) participent activement à l'optimisation de la polaire aérodynamique en particulier en croisière par un braquage symétrique pouvant atteindre 2 à 3 degrés (fonction VC). La fonction DFS permet de déplacer indépendamment volets internes et externes pour améliorer l'efficacité de la voilure. Les *spoilers*, outre leur fonction classique de participer au roulis et à la décélération, peuvent se déplacer en fonction du braquage des volets pour assurer une continuité aérodynamique pendant les phases de décollage et atterrissage (concept ADHF pour *Adaptive Droop Hinge Flaps*);

- d'un banc zéro train d'atterrissage;
- d'un banc zéro cabine;
- de deux simulateurs de développement équipés des calculateurs avion et pouvant être connectés à ce qu'on appelle l'*Iron Bird* qui est une installation représentative des systèmes électriques, hydrauliques et des commandes de vol. Ces simulateurs une fois connectés à l'*Iron Bird* prennent l'appellation "avion zéro". Durant les trois derniers mois précédant le premier vol, les navigants d'essais ont fait une campagne intensive sur ces deux simulateurs, l'objectif étant de vérifier le bon fonctionnement de tous les systèmes, de simuler les cas de panne les plus critiques afin d'y être préparés et de roder le programme du premier vol en équipage constitué.

Enfin, une part importante du niveau exceptionnel de maturité du prototype revient à l'existence du banc volant A380, porteur en position numéro 2 (intérieur gauche) du moteur Trent XWB équipé de ses accessoires (alternateur, pompe hydraulique ...). Grâce à ce banc volant, nous avons très tôt fait subir à ce moteur les conditions extrêmes en incidence, opérations par temps chaud, par temps froid, par conditions givrantes. Nous avons pu optimiser les rallumages en vol et acquis ainsi une grande confiance dans cette nouvelle motorisation Trent XWB du motoriste Rolls Royce. 250 heures de vol ont ainsi été effectuées en 85 vols sur banc volant A380.

L'équipage

La désignation de l'équipage du premier vol a été faite le 5 février 2013. Ceci peut paraître relativement tardif, mais en réalité cela s'est révélé suffisant pour la préparation des membres d'équipage qui, pour la plupart du fait de leur fonction, possédaient déjà une bonne connaissance de la machine. Sans trop de surprise, les deux pilotes désignés ont été le chef pilote d'Airbus, Peter Chandler (12 500 heures de vol dont 5 000 en essais) et moi-même pilote projet de l'A350 (13 500 heures de vol dont 6 000 en essais). Pascal Verneau en charge de l'A350 en tant que mécanicien navigant d'essais avait sa place en position centrale pour nous assister dans le cockpit. Pour occuper les places en cabine derrière leur installation d'essais, trois ingénieurs navigants d'essai : Fernando Alonso directeur des Essais en vol ayant déjà effectué plusieurs premiers vols de prototypes (A340-200, A319 et A380), disposant d'une très grande expérience et expert en mise au point des commandes de vol; avec lui notre



L'équipage du premier vol avec, au centre, Guy Magrin.

conducteur d'essais Patrick du Che, associé très tôt au développement de l'A350 et actuellement responsable des essais de développement; enfin Emanuele Costanzo, expert en propulsion, en charge du Trent XWB et à ce titre responsable des essais banc volant et par conséquent la personne toute désignée pour surveiller moteurs et systèmes associés.

La phase de préparation avant vol

Le F-WXWB est transféré aux Essais en vol le 31 mai au soir, soit J-15 (J étant le jour du premier vol), après une procédure appelée *hand-over* entre le personnel de la FAL et nous. Pascal, notre ingénieur mécanicien et Patrick, notre conducteur d'essais, sont les maîtres d'œuvre de cette passation de pouvoir. Durant toute cette phase très dense, les équipes d'essais en vol vont dans un premier temps animer les différents systèmes (hydraulique, électrique, conditionnement d'air, APU et moteurs) sur un avion totalement autonome. Ensuite elles appliquent volontairement et de manière assez exhaustive, des états dégradés (comme la coupure d'alternateur ou d'un système hydraulique) pour vérifier que, même en cas de panne sérieuse, tout fonctionne comme prévu.

Cette phase de vérifications intenses est aussi d'une grande utilité pour la connaissance des différents systèmes, bien que des cours spécifiques A350 appelés "petites classes" aient été dispensés au personnel des Essais en vol durant les trois mois précédents.

En parallèle des essais au sol, l'équipage participe activement aux séances sur les simulateurs de développement "avion zéro" équipés des composants du prototype. Ces séances sont plus orientées sur l'intégration des systèmes et le comportement des commandes de vol, avec de multiples cas de pannes. En fin de campagne avion zéro, l'équipage au complet a répété les points d'essai retenus pour le premier vol. Au cours d'une de ces séances il est décidé en particulier que le décollage sera fait avec une loi directe la plus pure possible c'est-à-dire sans retour en "Q". En effet, le retour en "Q" est censé apporter une meilleure stabilité longitudinale mais à ce stade, il pollue le taux de rotation et il nous a paru préférable de décoller avec un avion le plus naturel possible.

Durant cette période, nous recevons chaque jour des non conformités découvertes peu avant au simulateur, sur bancs de développement ou sur F-WXWB, à charge pour l'équipage de décider si ces déviations sont acceptables ou non et de définir éventuellement la manière opérationnelle de gérer les limitations qui en découlent. C'est ainsi que, pour nous garantir l'intégrité du freinage malgré des dysfonctionnements possibles des calculateurs, nous devons appliquer avant l'atterrissage une procédure lourde et complexe que nous avons baptisée "UAG" (pour "Usine à gaz").

À J-13 nous "déstockons" les moteurs de façon progressive en commençant par une ventilation sèche puis humide, pour terminer avec la mise en route proprement dite. Ce principe de progressivité intervient en



La salle de réception des télémessures à Toulouse.



Photos Airbus

Le premier décollage de l'A350 XWB F-WXWB.

permanence, c'est un des piliers fondamentaux de la pratique des essais.

À J-10, nous testons les moteurs au point fixe à la poussée de montée, puis F-WXWB roule par ses propres moyens. À ce stade, je commence à prendre conscience du privilège énorme d'être le premier à manœuvrer cette machine sur laquelle tant de personnes ont investi de temps, d'efforts et mis tous leurs espoirs de réussite pour ce premier vol. Je croise de temps en temps quelques collègues avec lesquels je travaille régulièrement et qui me posent la question habituelle : « *Comment te sens-tu ?* » Cette question me paraît à chaque fois étrange et décalée, car plus le temps passe, plus je me sens serein et confiant dans les capacités pour l'équipage à gérer tout type de situation. Sans doute est-ce le fait de la connaissance quasi intime de la machine ajoutée à l'expérience. Cependant, je comprends leur propre anxiété pour eux qui ont souvent une vision partielle limitée à leur domaine d'expertise.

À J-6, nous effectuons une accélération-arrêt sur la piste à 40 kt, tout se passe bien.

À J-5, selon le principe de progressivité, nous effectuons une seconde accélération-arrêt à 85 kt, c'est aussi l'occasion d'essayer les reverses en poussée maximale.

À J-3, nous effectuons le dernier exercice qui va décider de la date du premier vol : une accélération-arrêt à 120 kt, tout se déroule normalement ; nous pourrions alors décoller dans deux jours mais Fernando, en chef expérimenté de ce genre d'exercice, décide de prendre un jour de marge. C'est ainsi que la date du vendredi 14 juin est arrêtée. Cette décision de "vieux renard" s'est révélée judicieuse, car la maintenance a travaillé plus longtemps que prévu pour préparer l'avion et surtout un élément important du succès de cette journée était au rendez-vous : des conditions météorologiques parfaites, comparées à celles de la veille. Bien vu Fernando !

Pour cet exercice d'accélération-arrêt à grande vitesse, nous sommes équipés comme pour le premier vol, c'est-à-dire avec un casque sur la tête, un parachute sur le dos, un gilet de sauvetage et un canot sous les fesses. En effet, pour certains essais réputés risqués, nous sommes tenus d'avoir un équipement permettant d'évacuer l'avion en vol par une trappe faite pour cet usage dans le fuselage du premier prototype. Ceci change considérablement l'aisance dans le cockpit. Nous sommes quelque peu engoncés et l'accès aux différentes commandes est plus problématique, le confort visuel est aussi légèrement affecté. Cette répétition avec l'équipement complet est nécessaire. Elle m'a permis de positionner mes outils de base (stylo, lunettes de soleil, documents et autres) d'une façon adaptée à cet équipement contraignant pour le premier vol.

Pour ce qui concerne cette phase décisive avant le premier vol où se télescopent des contraintes importantes bien au-delà des aspects techniques, je tiens à souligner que l'équipage a été le seul à décider de la

façon de l'exécuter, sans aucune contrainte hiérarchique en terme de limitation technique ou de calendrier. La consigne a toujours été : « *Vous décollerez quand vous estimerez être prêts* ». En revanche, compte tenu de l'environnement médiatique autour de cet événement, il a été suggéré par notre haut management, d'établir un programme de vol compatible avec le respect des observateurs et des invités privilégiés, de faire un vol d'une durée établie et voisine de quatre heures. Cette marque de confiance envers les experts des essais en vol nous a permis d'évacuer toute pression et de gérer cette phase prévol dans les meilleures conditions. Il est à noter également que, disposant pour la première fois d'une délégation des autorités EASA par extension des privilèges dans le cadre du DOA (*Design Organisation Approval*), nous avons décidé seuls de la capacité technique du prototype à faire ce premier vol, sans avoir à passer par un contrôle des services officiels et donné le "bon de vol" à la date souhaitée, en toute autonomie et sur des bases purement techniques.

Le vol du 14 juin

En début d'année nous avons chacun fait des paris sur la date du premier vol et le pessimisme de certains les poussait à indiquer une date vers la fin de l'année. Pour ma part, désirant faire front à ce pessimisme, j'avais indiqué la date du 7 juin de façon un peu provocatrice et aussi avec en ligne de mire la possibilité d'une apparition au Salon aéronautique du Bourget. Mon pronostic s'est révélé être le meilleur, mais ce résultat a été le fruit de l'engagement impressionnant et sans faille de tout le personnels, cadres et compagnons, ayant à œuvrer sur cet avion qui est devenu rapidement très fédérateur. Des obstacles importants ont été résolus jusque dans les tout derniers jours et ceci explique en partie l'enthousiasme du personnel d'Airbus quand l'avion a décollé à l'heure précise le vendredi 14 juin.

Le profil général du premier vol était déterminé depuis deux mois, l'ordre d'essais détaillant tous les points à exécuter était disponible depuis une semaine environ. La veille, au cours d'un briefing général, toutes les parties prenantes sont réunies, c'est-à-dire l'équipage de la *Corvette* (avion d'accompagnement), l'équipage de l'*Écureuil* chargé d'une mission photo et vidéo, les représentants du contrôle aérien de Toulouse-Blagnac et du contrôle des essais, les services de Sécurité incendie et de Gendarmerie. Le briefing propre au prototype est fait le même jour avec les spécialistes d'Airbus, en incluant le personnel chargé de nous assister depuis le sol en salle de télémesure. Pour information, les paramètres de vol étaient transmis aux différentes salles de télémesure dont dispose Airbus à savoir Toulouse, Hambourg, Brême et Filton. Toutes les conversations de l'équipage étant transmises en temps réel à Toulouse par la voie "G" en télétransmission. Didier Ronceray, ingénieur navigant d'essais et également pilote, constituait le point focal de tous les experts présents en salles de télémesure. Ces moyens au sol réunissant les meilleurs



Aux commandes pour le premier vol de l'A350 XWB

► experts dans leur domaine respectif revêtent une importance capitale pour l'analyse en temps réel d'un point d'essai ou d'un problème technique.

Ce premier vol ne revêt pas de difficultés particulières en termes d'exécution, il se différencie toutefois d'un vol normal sur plusieurs points :

- c'est une ouverture de domaine et même si l'exécution reste facile, il faut rester très vigilant, car tout peut arriver (pour que le domaine de vol soit ouvert, l'avion doit avoir été essayé sur les trois axes sans qu'il y ait de problème particulier et ce, aussi bien pour les basses vitesses que pour les vitesses maximales de chaque configuration) ;

- notre équipement dégrade la liberté de mouvement, ce qui nécessite d'adapter son organisation personnelle dans le cockpit ;

- un avion d'accompagnement est présent ; son rôle consiste à vérifier l'intégrité de la structure au cours du vol et à faire des prises de vue ;

- c'est un événement médiatique et l'heure de décollage revêt une importance toute particulière. Par ailleurs, la durée du vol ne devant pas dépasser quatre heures du décollage à l'atterrissage dans un souci louable de respect des personnes assistant à l'événement, le profil de vol est limité en altitude. En effet, l'exploration complète du domaine aurait nécessité au moins 2 heures de plus.

- enfin, la couverture médiatique n'intervient pas au plan technique mais elle est présente partout. Je dois souligner que les personnes chargées de nous suivre avant et après ce premier vol pour couvrir l'aspect médiatique ont toujours été soucieuses de ne pas nous gêner. Il nous arrivait d'oublier leur présence, ce qui a permis d'avoir des séquences très naturelles dans notre milieu professionnel ou privé.

Nous avons établi au cours de nos essais au sol précédents, une chronologie jusqu'au moment du décollage, il fallait arriver deux heures avant à bord de l'avion. Cette anticipation était nécessaire pour mettre l'équipement individuel et exécuter les différents tests avant et après mise en route.

À 6 h 00 GMT, l'équipage au complet, suivi des techniciens en charge du reportage, quitte la salle d'opérations pour rejoindre le prototype garé devant l'abreuvoir (bâtiment des essais en vol autour duquel sont garés tous les prototypes). L'installation avec l'équipement complet, l'ensemble des vérifications et la mise en route des moteurs prennent environ 55 minutes.

Après mise en route, nous effectuons de nombreux tests sous la conduite de Patrick, notre chef d'orchestre. Je compte pas moins de 17 tests de commandes de vol, calculateur par calculateur, puis paire par paire, puis états spécifiques ADIS (*AFDX Digital Injection System*), à un moment donné nous avons un retard de 13 minutes, suite à la panne d'un calculateur, lequel est ensuite récupéré à l'aide des recommandations faites par nos experts en salle de télémétrie. Avec un tempo un peu accéléré, nous recollons à notre chronologie initiale. Le roulage est relativement court, nous arrivons à proximité de la piste 32 gauche avec une marge de temps convenable.

L'avion d'accompagnement, avec à bord Bruno Sanna d'Aérovision et Thierry Bourges, pilote d'essais d'Airbus, décolle avec une anticipation de dix minutes pour calibrer la retransmission vidéo en vol. Il nous donne le top décollage à 08 h 00 GMT, heure GPS, et nous rassemble au *lift off* (lever des roues). Pour cette ouverture de domaine au décollage,



Le moteur Trent XWB de Rolls-Royce en cours d'installation.

le centrage est voisin de 31 % et la masse de 221 tonnes, légèrement supérieure à la masse maximale d'atterrissage. Dans les conditions du jour il faut 25 secondes et 1 350 mètres jusqu'au *lift off*. Ces éléments ont été donnés à Bruno pour faciliter le rassemblement et utilisés également par les différents moyens vidéo pour leur positionnement.

Peu avant le top de la *Corvette*, j'affiche 25 % de poussée sur les deux moteurs, au top je mets les manettes au cran "TOGA". À ce moment précis, je suis pleinement dans mon rôle, sans émotion particulière. À 142 kt, une légère action sur le mini-manche provoque le lever immédiat de la roulette de nez. J'applique alors l'entrée qui me paraît nécessaire pour avoir un taux de rotation correct, l'assiette de décollage est rapidement atteinte voire légèrement dépassée. En effet, le réglage du *trim* longitudinal est fait ce jour-là pour couvrir le cas de panne moteur ou la perte d'une demi-profondeur. Je dois contrer de façon assez ample la tendance à cabrer due à ce réglage particulier pour stabiliser la trajectoire.

Peu après la réduction des moteurs à la poussée de montée, un événement imprévu se produit. Nos répétitions au simulateur n'avaient pas considéré l'interférence possible de l'avion d'accompagnement sur un système avion et c'est ce qui arrive avec l'engagement intempestif du mode "SPEED" dû au fonctionnement discret de l'Auto TCAS (*Traffic Collision Avoidance System*). Dans cette configuration dégradée sans FMA (*Flight Mode Annunciator*) et en loi directe, ayant détecté immédiatement l'engagement intempestif du mode "SPEED", je déconnecte l'auto-poussée et évite ainsi une réduction de poussée non désirée (vitesse courante supérieure à la vitesse souhaitée en mode "SPEED").

Sans changer la configuration de décollage, la montée est poursuivie au niveau 100 pour évaluation à différentes vitesses en loi directe. Le pilote évalue le comportement de l'avion sur les trois axes à une vitesse moyenne, il est attentif à tout bruit ou vibrations et analyse la réponse de l'avion, puis il l'évalue de la même façon à grande vitesse, proche de la limite structurale et à haute incidence. Ensuite, pour préparer l'engagement de la loi normale mise au point sur simulateur de développement, sont injectés depuis la station ingénieur des ordres de type *sweep* sur les gouvernes (axe par axe) avec un balayage en fréquence pour déterminer la marge de stabilité de la loi (critère de stabilité du diagramme de Nyquist pour les spécialistes en automatisme) et aussi pour évaluer la réponse structurale (étude des modes élastiques). D'autres injections de type échelon sur les gouvernes (axe par axe) appelées *pulse* permettent également de bien analyser les modes structuraux. Une analyse en temps réel faite par l'expert des commandes de vol en salle de télémétrie donne alors le feu vert à bord pour engager la loi normale et le pilote reprend le même type d'évaluation qu'en loi directe. Cette séquence est répétée pour différentes configurations de bords, volets et train jusqu'à atteindre la configuration lisse. Pour ma part, ces évaluations me

permettent de confirmer la qualité du modèle aérodynamique élaboré par nos experts. En effet, je retrouve des comportements très proches de ce que j'ai pu évaluer sur avion zéro, par exemple en coordination de virage à basse vitesse, en taux de roulis ou en réponse longitudinale.

L'équipage dispose du profil de vol objectif appelé plan A, mais aussi d'un plan B, voire C. En effet, il faut rentabiliser le premier vol et anticiper une panne de pressurisation ou prévoir que, compte tenu des déformations liées au vol, la séquence de rentrée du train d'atterrissage peut rencontrer des anomalies. Dans ces deux cas, l'altitude de vol et la vitesse maximale sont limitées par précaution et le plan A, objectif initial, doit être abandonné.

Or, que se passe-t-il à 08 h 17 GMT ? À la fin de la séquence de rentrée du train, il est constaté que la trappe côté droit n'est pas vue par le système en position verrouillée haute. *Bis repetita* avec le premier vol A380 ! Consternation à bord alors que tout marche à merveille jusque-là. Patrick du Che, notre conducteur d'essais, décide alors, en accord avec l'équipage, de basculer sur le plan B adapté à la situation.

Environ trente minutes après cette affaire de trappe, l'équipage d'une seule voix pousse une exclamation de surprise suite à un violent mouvement en lacet non commandé, le coupable est le désengagement incorrect d'un état ADIS, dû au logiciel d'essais qui sera expliqué peu de temps après par l'expert en salle de télémétrie. Le résultat heureux de cette coquetterie en lacet est le verrouillage de ladite porte du train droit, grand "Ouf" de soulagement de l'équipage puisque après analyse à bord, en coopération avec la salle de télémétrie et inspection de l'avion d'accompagnement, rien ne s'oppose plus à la reprise du plan A. Cet événement sera traité avec humour en *débriefing* avec la remise d'un diplôme à l'auteur de cette coquetterie heureuse pour la suite du vol.

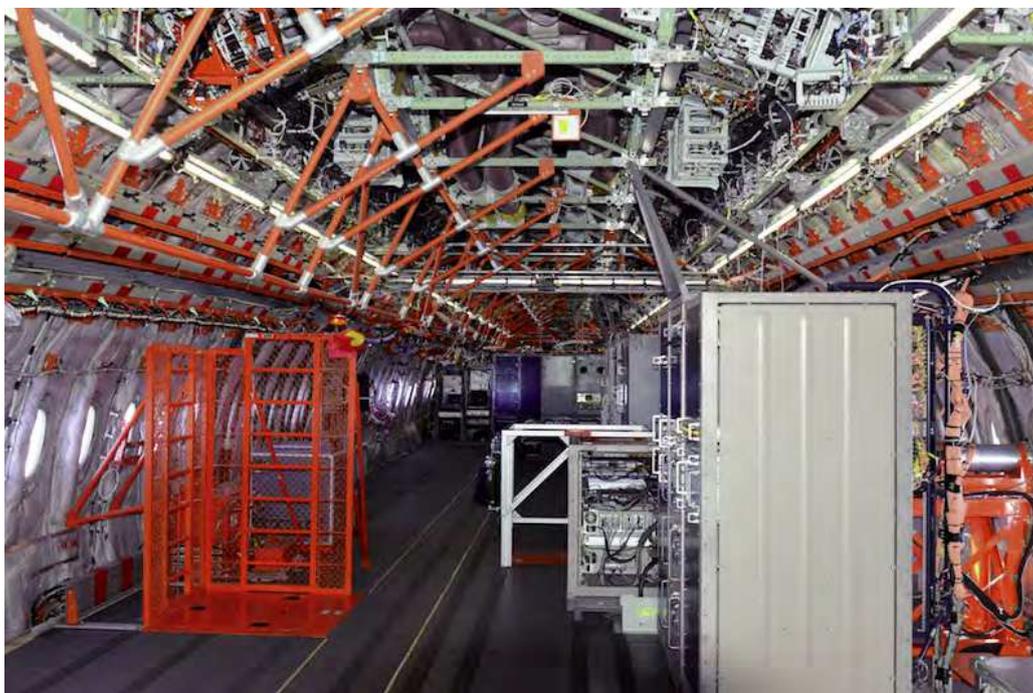
Au début de descente, ayant ouvert le domaine en loi normale, nous pouvons essayer le fonctionnement du pilote automatique et de l'auto-poussée. À cet instant nous avons l'impression extraordinaire d'être à bord d'un avion de production au cours d'un retour normal au terrain. Après quelques tests en lois directe et normale dans les configurations d'atterrissage à basse altitude, nous effectuons une approche avec passage au-dessus de la piste à 500 pieds, procédure "UAG" effectuée (procédure *Usine à gaz* pour vérification des freins), pour revenir faire la dernière approche au *timing* imposé.

Durant le vol, nous partageons les points d'essais entre pilotes. Comme j'ai fait moi-même le décollage, il revient à Peter Chandler de faire l'atterrissage, son commentaire est le suivant : « *Je n'ai jamais fait un atterrissage en loi directe aussi facile* ».

Avec un contrôle aérien d'essais dédié et performant nous pouvons voler à proximité de Toulouse et donc rentabiliser la durée de vol limitée à quatre heures pour des raisons non techniques.

En bref, les systèmes de l'avion fonctionnent de manière satisfaisante tout au long du vol avec leurs limitations bien identifiées, nous constatons simplement qu'il faudra travailler au titre du réglage des commandes de vol sur l'attaque en roulis et la coordination de virage qui paraissent un peu brutales pour de petites entrées en latéral.

Ce vol est une réussite au plan technique, tous les points d'essais prévus sont effectués. L'ouverture de domaine en loi directe est réalisée pour toutes les configurations de bords et volets. En loi normale, la configuration 3 est



L'installation d'essais de l'avion. À gauche, la trappe d'évacuation en vol.

ouverte. En configuration lisse, le domaine de vol est ouvert en lois directe et normale jusqu'au niveau 250. Il est à noter qu'au deuxième vol, soit cinq jours plus tard, la totalité du domaine de vol a été ouverte.

Après avoir garé notre avion en autonome devant le bâtiment Ziegler pour la joie de tous nos invités officiels et personnels et avoir participé à quelques interviews, nous profitons pleinement de ces moments uniques que peut offrir un tel événement en compagnie des employés, collègues, amis et familles...

F-WXWB a donné pendant plus de quatre heures de vol toute satisfaction en nous offrant le meilleur de lui-même. Il ne nous a réservé que très peu de surprises, sollicitant judicieusement un petit bug de FTI pour, d'un bon coup de direction, verrouiller cette trappe récalcitrante et recoller ainsi au profil initial. Il reste encore beaucoup de travail à faire en équipe jusqu'à la certification et donc beaucoup de satisfactions à vivre pour écrire cette nouvelle page Airbus dédiée à l'A350, plus de 40 ans après le premier vol de l'A300. Privilégié d'avoir été choisi pour faire partie de cet équipage du premier vol de l'A350 XWB, je tiens à remercier tout particulièrement nos anciens, initiateurs éclairés de l'aventure Airbus, qui nous ont apporté ce socle pérenne et permis de vivre cette aventure extraordinaire. ■

Les nouveautés de l'A350 XWB

L'A350 XWB a bénéficié dès le départ des innovations apportées à l'A380 en terme de :

- commandes de vol avec le principe 2H/2E permettant d'actionner les gouvernes à partir de sources hydrauliques ou électriques
- intégration avionique poussée grâce à un système de communication AFDX (*Airborne Full Duplex Switched Ethernet*) et au partage intelligent des ressources informatiques suivant le concept IMA (*Integrated Modular Avionics*).
- système électrique avec équipements abonnés fonctionnant en fréquence variable
- système hydraulique fonctionnant sous 5 000 Psi pour un gain de masse
- utilisation importante de la fibre de carbone pour la structure
- cockpit avec des interfaces améliorées : nouveau FMS plus intuitif, présentation de la trajectoire verticale, check-lists électroniques, EFB (*Electronic Flight Bag*)...

Escale à Fairbanks

Jean-Louis Montillet (69 – Tariel)

Pilote de ligne à Air France, l'auteur nous fait revivre une escale de cinq jours sur le terrain le plus septentrional d'Alaska, étape obligée des avions-cargos qui revenaient du Japon à l'époque de la navigation grille¹.



L'aéroport de Fairbanks sous la neige.

9 décembre 1993, décollage de Tokyo Narita (NRT) avec le B747 cargo F-BPVV, équipage composé de trois PNT, destination Fairbanks (FAI) en Alaska, avant de repartir sur Paris-CDG, après un changement d'équipage. En cette période de l'année, la neige recouvre tout, les échelles Celsius et Fahrenheit se confondent dans les degrés négatifs. Nous nous posons à Fairbanks sur une piste enneigée mais c'est de la neige roulée et tassée : ça ne pose pas de problème d'adhérence. L'avion s'arrête normalement et le roulage de précaution nous amène vers notre aire de parking. À l'ouverture de la porte du pont supérieur pour accéder à l'échafaudage qui tient lieu d'escabeau pour le cargo, nous sommes accueillis par une bouffée d'air froid et sec qui agresse nos muqueuses nasales. Bonjour l'Alaska !

Les formalités administratives d'entrée sur cette terre américaine sont plutôt conviviales si l'on se réfère à celles en vigueur ailleurs dans la patrie de George Washington. Nous avons même droit au tampon local qui représente le Mont Mc Kinley sur deux pages du passeport. Ensuite, en

route pour Sophie Station, notre hôtel ou plutôt nos appartements car nous disposons en fait chacun d'un T2 avec kitchenette. L'équipage qui nous relève est déjà parti, nous croisons là un équipage cargo de Lufthansa. Nous sommes à Fairbanks pour cinq jours et il va falloir s'organiser, d'autant que le jour se lève vers 10 heures, que la nuit arrive à 15 heures et qu'il n'est pas recommandé de traîner dehors par moins 35 °C. Il y a un musée consacré au *native art*, une immense salle de sport où on peut même faire son jogging, des promenades en traîneau ou en motoski, un supermarché. Après avoir goûté les mets du restaurant de l'hôtel, nous décidons de nous inviter chacun à notre tour dans nos appartements, celui qui invite fait la cuisine. Petit bémol, notre mécanicien navigant vit à l'heure de Paris et est plutôt végétarien, donc Michel, c'est le prénom de mon commandant, et moi, nous nous invitons à tour de rôle.

Le deuxième jour, après avoir brûlé nos calories en salle de sport et nous être imprégnés de la culture inuit, nous décidons d'opter pour une randonnée le lendemain avec des chiens de traîneau. C'est ainsi que le *D-day* nous nous retrouvons harnachés comme bibendum, engoncés dans le sac de la luge et nous voilà partis pour une virée à travers champs de neige et forêts de *spruces* (épicéa). Premier virage, ça ne se passe pas bien pour Michel, "sa" *musher* (conducteur de traîneau à chiens)² a mal négocié la courbe et le traîneau fait un tonneau. Mais il en faut plus pour décontenancer le pilote qui maîtrise le vol sur le dos ! Mon *musher* me propose de conduire l'attelage, je trouve ça épatant. Tout à coup, "la" *musher* crie « *Moses!* » A-t-elle eu une vision dans ces terres immaculées ou entonne-t-elle un gospel ? Que nenni, il s'agit simplement du repérage d'un élan de belle taille apparemment mal embouché si l'on en croit ses mouvements de tête et ses ruades. Les chiens qui aboient y sont certainement pour quelque chose. Mon *musher* sort sa carabine US, je lui demande s'il compte tirer sur la bête. Mais en fait c'est « *just in case* » car c'est, paraît-il, une femelle. Finalement l'animal décide de continuer son





Le 747-200 cargo de la ligne Narita-Roissy via Fairbanks.



Le pilotage d'un traineau tiré par des huskies s'avère plus délicat que celui d'un 747...

chemin en nous ignorant superbement. Nous rentrons après deux heures de plein air froid, les sourcils recouverts de glace et nous aidons à donner à manger aux chiens avant de prendre un thé chaud vraiment bienvenu, avec nos *mushers*.

Une autre journée de sport s'ensuit et nous décidons de louer une voiture pour visiter les alentours. Nous avons pensé à Eelsen AFB mais il aurait fallu se faire inviter et organiser cette visite depuis la France. Puis, en discutant, nous nous rappelons nos lectures de nos jeunes années de la bibliothèque "Rouge et Or", de Jack London et de la "Ruée vers l'or du Klondike". L'idée germe: « *Et si on faisait quelques miles vers le nord?* »

Ayant décidé de prendre la route le lendemain, nous achetons une carte routière au supermarché. Le jour suivant, restaurés, bien emmitouflés, nous mettons le cap sur Prudhoe Bay. Dès que l'on quitte Fairbanks c'est le désert blanc, alternant avec des forêts de *spruces* squelettiques. Au fur et à mesure que nous roulons, les véhicules que nous croisons se font de plus en plus rares, nous laissons un groupe de maisons sur notre droite et nous suivons le pipeline. Après avoir roulé une bonne heure sans voir âme qui vive, excepté un loup famélique, notre instinct de survie nous dit que, mal équipés et avec le jour qui décroît, nous frôlons l'inconscience. Nous rebroussons chemin avant Fort Yukon. Sur la route du retour nous faisons une halte aux premiers signes de la civilisation: des *pick-ups* sont garés moteurs tournants près d'une "isba" qui se révèle être un magasin.

Il y a vraiment de tout là-dedans, du cirage à la boîte de conserve en passant par le piège de trappeur. C'est spartiate mais il y fait très chaud et ça nous va bien. Un chien est lové au pied du pôle sur lequel une cafetière qui doit dater de la "Ruée vers l'Or" chantonne. Téméraires, nous commandons deux cafés! « *Really undrinkable* » mais ce geste permet d'entamer la conversation avec la tenancière que nous avons un peu de mal à comprendre, notre oreille n'a pas eu le temps de se faire à l'accent du terroir. C'est une bonne entrée en matière, les quelques clients qui passent sont certainement intrigués par notre accent français. Nous racontons notre promenade en voiture qui laisse les autochtones perplexes, il n'y a que de rares camions qui empruntent cette route, les gens vont à Prudhoe Bay en avion. Nous apprenons beaucoup de choses sur la vie des ours et j'ai surtout retenu qu'en cette saison, hormis les ours blancs qui vivaient bien plus au nord, les autres hibernaient et que ces derniers, à la belle saison, venaient, eux aussi, faire leurs emplettes à l'épicerie en dévastant les poubelles.

Retour à l'hôtel, outre le fait d'être traités d'inconscients pour une excursion dans un tel froid, nous apprenons que la circulation des véhicules de location est limitée à 50 miles autour de Fairbanks et n'est pas autorisée sur les *gravel roads* enneigées ou non. Nous avons lu le contrat en travers...

Avant de repartir nous faisons un saut au supermarché pour acheter des pattes de crabe; elles sont énormes et délicieuses. Pour les garder au

congélateur nous mettons la glacière sur le balcon. L'idée n'était pas mauvaise en soi mais le lendemain matin, 15 décembre jour du départ, impossible d'ouvrir la porte-fenêtre, une pellicule de neige perfide qui avait dû se déposer à notre insu sur le chambranle, avait gelé pendant la nuit et soudé la porte. Nous finissons par récupérer notre garde-manger en accédant au balcon par l'extérieur au moyen d'une échelle...

Nous partons vers le terrain où nous attend le B747 cargo F-GPAN qui arrive de Narita. Le retour vers Paris se fait par la route polaire, la zone des 6 microteslas³ ne nous permet pas d'utiliser le nord magnétique comme référence de navigation et la convergence des méridiens ne nous laisse que la navigation grille comme alternative, compte tenu de notre équipement. Même si nous avons des centrales à inertie, la navigation grille nous rappelle nos cours de navigation. Pour ma part, j'ai ressassé plusieurs fois la navigation astronomique et la navigation grille, méthodes intellectuellement satisfaisantes, mais je les ai très peu utilisées. Bref, nos centrales sont calées sur le nord de Fairbanks, nous passons en "grille" après Tin City, 150° Ouest. Grosso modo, quand nous arriverons sur l'Europe, 20° Est, notre nord de référence correspondra au sud géographique, paradoxe apparent de ce type de navigation. Ceci étant, notre navigation en elle-même est simplifiée par les centrales et n'a plus rien de commun avec celle des pionniers qui, en plus, utilisaient "l'astro" pour se recalcr. De plus, l'alidade de visée a été supprimée sur les B747 et nous ne pouvons plus nous amuser à faire une ligne de position soleil. Nous sommes simplement astreints à vérifier la dérive des centrales et, le cas échéant, à les recalcr. Les terrains de déroutement sont en fait notre principale contrainte; dans ces contrées inhospitalières ils ne sont pas légion, il faut mettre le cap au sud pour sortir des Territoires du Nord et retrouver la civilisation canadienne. Il y a bien des terrains de secours utilisables en dernier ressort du type Eureka, c'est parfait pour un *Twinn Otter*, mais pour un B747... Il y a aussi Thulé, base américaine mais la déclinaison magnétique est de 75° Ouest. Pendant que ces questions et bien d'autres nous maintiennent en éveil, nous sortons de la zone des 6 microteslas, nous repassons nos centrales en référence au nord vrai et nous piquons sur la Norvège, bientôt Paris CDG... Fin de l'aventure!

Des années plus tard, j'ai eu l'occasion de refaire cette route plusieurs fois en direct Narita-Paris, en B747-400. Il n'y a plus besoin de faire une escale à Fairbanks, d'utiliser la navigation grille et de recalcr les centrales. L'avion suit la route qu'on a insérée dans le *Flight Management System* et que l'on suit sur l'écran de navigation, le cap suit... ■

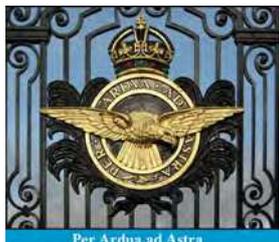
1- Méthode de navigation utilisée aux hautes latitudes quand l'indication du Nord magnétique est très imprécise.

2- Vient du mot français « *marche* », crié pour faire avancer les chiens, devenu « *mush* » en anglais

3- Zone des 6 microteslas : zone polaire boréale où la composante horizontale du champ magnétique terrestre (celle que suivent les boussoles et les compas magnétiques) est inférieure à 6 microteslas, ce qui rend les compas magnétiques inutilisables.

1962 - Une date importante dans l'histoire du rugby

DR



Tony Stephens (Group Captain RAF)

Cet officier britannique a souhaité offrir sa contribution au journal du cinquantenaire de la promotion 61-Moulin. Il était talonneur de l'équipe de rugby battue pour la première fois par l'École de l'air. Voici des extraits de son récit. Bon exercice d'anglais pour certains lecteurs.

It is March 2009 and I have just witnessed on television an unusually resounding defeat by the English rugby team of Les Bleus. As with other international matches between England and France, the match took me back nearly 50 years and reminded me of the matches I played in as a cadet for the RAF College Cranwell against l'École de l'air, which, at a much lower level of course, and certainly not with the same degree of skill, were nevertheless always fought out with the utmost enthusiasm and energy. The national anthems prior to the game set the scene even for us: God Save the Queen majestic and solid and the Marseillaise stirring and flamboyant. When the band finished playing the RAF College team always knew that they were in for a challenging game. As a commentator noted recently, you are not just playing the team, you are playing the nation. Thus, the inter College fixture invariably took on the mantle of an international.

I believe that I had the privilege of playing against École de l'air as hooker¹ on four occasions: in 1959, 1960, 1961 and 1962.[...]When the École de l'air visit to Cranwell came round in 1962, the French college had not won the match since the inauguration of the fixture in 1948; the previous matches had resulted in 8 wins to the RAF and 4 match nul. Nevertheless, Cranwell never underestimated their opponents and I recall fierce early morning training sessions on hard frosty ground in preparation for this "needle"² match. We knew what to expect, on and off the pitch, and the RAF College were keen to better or at least match the French team, not only on the pitch but also in the generous hospitality we had received at Salon. As always, there was a "frisson" of expectancy as we watched the *Noratlans* land on Cranwell's south airfield on 22 March, although on this occasion the visit was to be shortened with the match taking place on the Friday, to enable the visitors to fly to Wales on Saturday to watch "Les Bleus" play Wales at Cardiff Arms Park.

I have to admit that at 50 years or so distance memories of the game are rather vague. Old age has much to answer for: I have consulted several of the RAF players who played in the game for their views, but memories are fuddled³; moreover, I have been unable to find a report on, or any photographs of, the game. It is as if the match has been erased from RAF College history. Not so for l'École de l'air who scored their first victory over the RAF College in the 14 years that the inter College game had been taking place. It was only 3 points to nil, but victory it was, much to the delight of the French team and especially the Commandant of l'École de l'air who was a great supporter of the game. I have been reminded that it was a drop goal in the first ten minutes of the game which scored the winning points and I remember that the rest of the match was distinguished by fierce and successful French defensive action against a

number of relentless attacks by the RAF College team, in an attempt to secure a victory. The teams were listed in the visit programme as follows and I note that four of the RAF College players went on to represent the Royal Air Force:

According to this programme, on the Thursday evening of their arrival the French guests had the option of attending a concert in the College or "la Visite des Auberges Locales" – a "pub crawl" – which I suppose nowadays could come under the term "binge drinking". I do not know how many took the latter option, or even who accompanied them, but local pubs such as the "George" at Leadenham, the "Fox and Hounds" at Caythorpe and the "Houblon" at Oasby are likely to have been ports of call during the evening for the supping of warm English beer and scotch whisky. No doubt much was consumed in attempts to undermine the fitness of the French team, although looking at the result this was clearly was to no avail. [...]

As I recall, the 1962 match was followed by a fairly formal Dining-In Night in the impressive oak built College Dining Room where, assisted by wine and port, both teams gradually relaxed from the physical efforts of the afternoon. Unbeknown to the French players, the respite was sorely needed as preparation for further physical excesses later in the evening. Following the formalities of the dinner the visitors were introduced to traditional "mess games"; mess jackets came off as battle recommenced in "mess rugby", six versus six, played in an ante room between the furniture with the carpet rolled up and a cabbage or something soft as a ball, in which the RAF College players attempted to redeem themselves after the defeat of the afternoon. No one could recall the result of the game [...]. The rest of the evening is lost in the mists of alcohol and l'École de l'air team departed for Cardiff the following day in the *Noratlans*, no doubt with some sore heads and bodies, but, after their unique victory, looking forward optimistically to the fray at Cardiff⁴.

As a postscript, in 1968, following my return to the RAF College as an instructor and Flight Commander, I was very pleased to be invited to join an RAF College visit to a graduation ceremony at Salon. It was a most impressive occasion, particularly as unlike RAF graduations it took place at night. As ever French hospitality was at its best. ■

1- Talonneur

2- D'une importance capitale

3- Vague et confus

4- Victoire 3-0 pour le Pays de Galles.

NDLR- Rappelons qu'au cours de ce même déplacement, les escrimeurs avaient aussi remporté la victoire, mais...ce n'était pas la première fois, eux.



Adieux au commandant Hélié Denoix de Saint-Marc

Paul Guers-Neyraud (56 - Le Cong)

Quatre de nos camarades étaient présents aux obsèques de ce grand soldat qui vécut douloureusement les guerres d'Indochine et d'Algérie, plaçant l'honneur au dessus des droits et des devoirs. *Le Piège s'associe volontiers à l'hommage qui lui a été rendu.*

Primatiale Saint-Jean à Lyon, le vendredi 30 août 2013

Une heure avant le début de la cérémonie, plus un siège de libre, des voisins complaisants retiennent les places des camarades qui, sur le parvis, échangent leurs souvenirs. Un beau soleil d'été met en valeur les uniformes, les décorations, les étendards... Jamais je n'avais vu autant de "beaux soldats" : silhouettes altières malgré l'âge, profils de médaille, bérets verts sur cheveux blancs, visages bronzés et émaciés, décorations impressionnantes, de nombreux cordons rouges, une gravité sereine mais des sourires éclatants face à l'ancien camarade retrouvé. On dénombra

environ 1 200 personnes dont certaines venues de très loin.

Le cardinal Barbarin préside la cérémonie religieuse : «... *Honneur, fidélité, courage et responsabilité, quatre mots qui illuminent votre vie!* »

Préparée par toute la famille du "commandant", la messe chantée est très priante. Moment initial d'émotion lorsque l'une de ses quatre filles prend la parole : «... *Vous êtes venus saluer un homme célèbre, mais pour nous c'est notre papa que nous accueillons... Tu as préféré l'honneur aux honneurs* »...

Surprise pour moi : à la fin de la messe, un *Salve Regina* latin, somptueusement entonné par tous ces soldats plus habitués aux chants des légionnaires...

(allons, tout n'est pas perdu !). Il fallut près de trente minutes pour permettre l'installation de la foule sur la place Saint-Jean, autour du dispositif militaire. La musique de la Légion étrangère était là : deux sections de légionnaires parachutistes en armes, deux sections d'anciens paras en tenue de l'Union nationale des Paras tels que demandé par le général Piquemal, leur président, béret vert et décorations pendantes...



DR

Devant la primatiale Saint-Jean à Lyon.

Un détachement, casoar et gants blancs, de la promotion Tomazo de Saint-Cyr, une quarantaine de porte-drapeaux du plus bel effet sur le parvis de la cathédrale dont la façade, récemment rénovée, réfléchissait une chaleureuse lumière dorée.

Le général Bruno Dary, ancien compagnon d'armes du "commandant" prononça alors un émouvant hommage : « *Ils sont là... ils sont tous présents... morts ou vivants... ceux de la résistance... des camps de Buchenwald, Langenstein... ceux du Tonkin, de Tahung... ceux d'Algérie, de Guelma...* »

Mort où est ta victoire quand l'expérience personnelle militaire et humaine s'affranchit des époques, des circonstances et des passions et de guide à ceux qui reprendront le flambeau ? ... Adieu Hélié, merci d'avoir su nous guider au milieu des "champs de braise" !

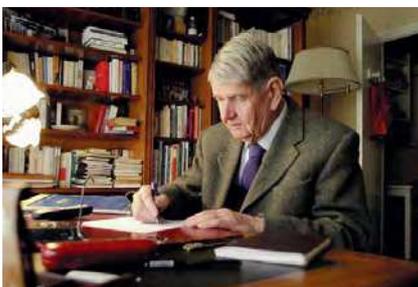
Nous étions quatre de l'AEA, André Mérola (54-Héliot), Guilhem Laurent (54), Philippe Moreau (56) et moi-même. Nous avions en main le texte d'Hélié Denoix de Saint Marc écrit au dos du programme de la cérémonie *Que dire à un jeune de 20 ans?* : « *Oui, nous vivons une période difficile où il est toujours question de droit et jamais de devoir et où la responsabilité qui est l'once de tout destin, tend à être occultée. Je lui dirai que tout homme est une exception, qu'il a sa propre dignité et qu'il faut savoir respecter cette dignité. La motrice de toutes les vertus me paraît être le courage, surtout celui dont on ne parle pas et qui consiste à être fidèle à ses rêves de jeunesse, pratiquer ce courage, c'est peut-être cela l'honneur de vivre* ».

Porté par six "képis blancs", le cercueil tricolore, longeant les soldats présentant les armes, abandonna très lentement la place. Alors, le chant puissant et grave des 200 légionnaires s'éleva pour répondre une dernière fois au salut de leur commandant. La foule applaudit instantanément.

PS : lorsque vous descendrez la vallée du Rhône, 20 km après Montélimar-Sud, sur votre gauche, perché sur une falaise... La Garde-Adhémar, c'est là qu'il repose pour l'éternité. ■

Bibliographie : *Les champs de braise, Notre histoire, Les sentinelles du soir.*

Photos DR



En Indochine, décoré par le général de Latre.

2013, vingtième anniversaire des A310 dans l'Armée de l'air

Claude Baillet (75 – Duthoit)



Été 1992, la question de l'augmentation de capacité de l'Armée de l'air en transport long-courrier avait été relancée par la guerre du Golfe deux ans plus tôt, mais aucune décision n'était encore prise. Royal Jordanian, la compagnie aérienne jordanienne, envisageait de revendre deux de ses six A310-300 et, après avoir étudié d'autres solutions¹, l'État français décidait de les acquérir. Le processus d'achat et de mise en service de ces Airbus a été très particulier ; il a été conduit en grande partie par l'Esterel appuyé par des officiers et ingénieurs du COTAM et de la DGA. C'est cette aventure originale que nous raconte notre camarade, avec le regard aiguisé d'un témoin privilégié puisqu'il commandait l'Esterel à cette période.

Les préparatifs

En octobre 1992, je commande l'Esterel depuis quelques mois lorsque le général Bernier, commandant le COTAM, me confie la responsabilité du projet "A310", depuis l'achat des avions jusqu'à l'exécution des missions, tout en assurant le commandement de l'escadron. Me voilà donc chargé de responsabilités qui, à ma connaissance, sont habituellement confiées à des officiers d'état-major. Je suis épaulé par le commandant Pruvost, officier mécanicien de la direction technique du COTAM et par Alain Visse de la DGA. Le général m'accorde une large autonomie, validation du choix des avions, choix des options puis des entreprises chargées de la formation des pilotes et de l'entretien des appareils, choix des pilotes à transformer sur A310 et développement de tous les aspects liés à l'emploi.

Jusqu'aux premiers vols, un an plus tard, je participe à des réunions hebdomadaires qui regroupent des officiers des différents bureaux concernés. Il n'y a pas de réunion préparatoire, pas de fiche qui puisse recevoir d'avis ou d'argumentation contradictoire. C'est efficace, mais assez pénible, tant pour l'état-major que cette méthode empêche de travailler



Toujours à l'avant-garde : opération Serval au Mali (2013).



Décollage de N'Djamena en 2007.



Le poste de pilotage.

normalement, que pour moi qui suis souvent en prise à des oppositions qu'il est difficile de ne pas personnaliser. Au bilan, une année de travaux et de discussions acharnées. La confiance que m'a accordée le général m'a toujours permis de faire valoir ma position, y compris quand lui-même ou son état-major n'était pas d'accord avec moi. Il m'avait investi de sa confiance et s'y est tenu jusqu'au bout malgré les nombreux désaccords : chapeau bas !

Dès le 8 décembre, nous allons à Bordeaux où la Sogerma vend un appareil de Wardair Canada puis nous irons à Francfort le 17 pour voir un avion d'Air Somalie. Le premier semble ne plus voler depuis longtemps et le second est défraîchi à l'extérieur et sale à l'intérieur, la couleur de certains sièges trahit leur itinérance (ils n'ont pas toujours volé dans cet avion !). Entre-temps, du 12 au 15 décembre, nous allons à Amman voir les avions de la compagnie jordanienne. Ils sont dans un excellent état, c'est une bonne occasion et les machines "concurrentes" sont loin d'être de la même qualité. À l'intérieur, les postes de pilotage semblent prêts pour un départ imminent avec des VIP à bord, même s'ils ne sont plus en service depuis au moins six mois. La lecture des documents techniques de vol montre qu'aucun événement, aussi infime soit-il, n'est passé sous silence ni laissé sans traitement ; la moindre diode grillée est identifiée par les pilotes et remplacée avant le vol suivant, bien que les tolérances permettent de faire la rotation sans cette intervention. Cela confirme la compétence et le sérieux des services techniques de la compagnie aérienne jordanienne. Leur hangar est d'une propreté parfaite, tout est méticuleusement rangé, leur politique d'entretien préventif est à la pointe de l'innovation.

C'est parti pour les avions jordaniens

Pendant que le programme d'achat des avions se déroule, il nous faut avancer sur trois fronts : choisir les pilotes qui seront formés et par qui, décider comment ces avions seront utilisés et qui les entretiendra. Au sein de l'escadron, Alain Richard, chef pilote DC-8, est chargé d'établir les programmes de formation puis de les conduire en tant que chef pilote A310 et Philippe Weber, adjoint aux opérations, de préparer les différents aspects de l'emploi opérationnel des avions. Je me concentre sur leur action, la maintenance étant étudiée par mes comparses de la DT et de la DGA qui me tiennent au courant,

Le volet opérationnel prévoit la possibilité que des voyages officiels (V.O.) soient réalisés très vite, il faut donc, dès le début, avoir un équipage qualifié aux approches de catégorie III et aux vols en ETOPS² (conformément aux règles appliquées en V.O., ce sera le chef des pilotes et moi). Il faut aussi transformer les appareils pour l'ETOPS et pour permettre l'utilisation de chariots Air France, régler les questions d'assistance en escale, préparer la mise à jour des *Fligh Management Systems*, calculer les paramètres du système de calcul du centrage, etc. Des discussions ont lieu sur la militarisation des avions (implantation de radio UHF et d'un TACAN) ; ces projets seront abandonnés. La peinture des appareils, livrés blancs avec les seules marques réglementaires – dont les cocardes – est un sujet traité au plus haut niveau ; la proposition de l'escadron ne sera pas retenue (mais curieusement, ce sera la livraison de l'A330 présidentiel !)

La société Aéroformation est la seule à proposer des formations en équipage à deux, elle est retenue pour ce marché en dépit des liens forts unissant le COTAM à Air France qui utilise ses A310 avec des équipages à trois et ne les forme que dans cette configuration. Selon les avions, le poste de pilotage de l'A310 est équipé ou non d'une place mécanicien navigant, et c'est donc le type de machine plus qu'un choix philosophique qui dicte la façon dont la machine est mise en œuvre. Les mécaniciens navigants avec qui je vole et continuerai à voler sur DC-8 jusqu'à la fin de mon commandement l'ont bien compris, même s'ils regrettent d'être la seule spécialité qui ne travaillera jamais dans un Airbus. Les convoyeuses et stewards de l'Esterel seront toutefois formés par Air France, tant pour la sécurité que pour la mise en œuvre de la cabine.

L'Esterel verra six de ses pilotes transformés (dont les quatre premiers instructeurs) et les autres unités du COTAM six.

1- Achat d'un DC8 d'occasion, l'Armée de l'air en avait déjà cinq mais c'était un avion ancien et dépassé, et recherche d'autres A310 sur le marché de l'occasion.

2- L'approche de catégorie III sur A310 autorise une hauteur de décision à 25 ft et s'effectue au pilote automatique. L'ETOPS (*Extended-range Twin-engine Operation Performance Standards*) est un règlement permettant aux avions commerciaux équipés de deux moteurs d'utiliser des routes aériennes comportant des secteurs à plus d'une heure d'un aéroport de secours, en particulier, les parcours océaniques.

2013, vingtième anniversaire des A310 dans l'Armée de l'air

► Les pilotes de l'escadron, déjà formés sur les lignes et les terrains internationaux que fréquenteront les *Airbus*, seront plus rapidement lâchés et formeront les autres. Il leur faudra néanmoins se qualifier en équipage à deux, sur un nouvel appareil dont la philosophie de gestion est presque symétriquement opposée à celle du *DC-8*. La formation en deux stages de six pilotes est programmée et, chez Aéroformation, nous serons privilégiés par le responsable de l'exécution du contrat, Yvon Accariez. Avant même le début du stage, il nous assure de l'importance qu'a pour son entreprise la clientèle de l'Armée de l'air et nous demande de lui faire part de tout ce qui pourrait poser le moindre problème. Même si nous n'avons pas acheté des avions neufs, nous serons traités par lui comme des VIP tout au long des années de coopération, quels que soient nos attermolements, et ils furent assez nombreux.

Je fais donc le premier stage, en binôme avec Alain Richard. Nous serons deux des quatre pilotes lâchés en ligne par Aéroformation et, aussitôt après, les premiers instructeurs en ligne. Nous découvrons les VACBI (des ordinateurs à enseigner qui remplacent les cours au sol) et la philosophie Airbus, dans laquelle aucune réponse n'existe à certaines questions, parce que l'avionneur considère que les pilotes n'ont pas besoin de savoir cela pour faire le boulot. Il nous faut faire travailler notre mémoire pour les *check-lists*, qui nécessitent d'avoir d'abord fait l'action avant de la vérifier, ce qui diffère beaucoup de ce qui se fait sur *DC-8* et beaucoup d'autres avions où ce sont plutôt des *do-lists*, (le mécanicien dit et on fait). Il faut donc apprendre par cœur les séquences d'actions à faire et prendre l'habitude de les terminer, en place gauche comme à droite, avant de demander la *check-list*. Pour ceux qui n'avaient plus travaillé en équipage à deux depuis Avord (où nous n'étions en place droite qu'au cours des vols solo), il faut se réhabituer au rôle accru du pilote en place droite.

Dès la première séance de simulateur, Alain et moi imposons une modification de la procédure de mise en route pour qu'elle corresponde mieux à nos habitudes et, surtout, à la philosophie Airbus : « *Un pilote agit, l'autre contrôle* ». Notre instructeur n'a jamais vu ça, des stagiaires qui contestent la méthode, pourtant il en a vu passer des compagnies. Il faut l'intervention d'Yvon pour que cela soit accepté, en présence du chef des instructeurs, et devienne plus tard la nouvelle méthode Airbus.

« Très bien ! Donc, à partir de demain, vous nous reprendrez si on (les gens de l'Esterel) ne fait pas comme ça !

– Euh... Si vous le souhaitez... »

Bien sûr qu'on le souhaite, on l'exige même ! Yvon n'oubliera pas de prévenir les instructeurs en vol. Nous apprécions aussi l'amabilité et la disponibilité des instructeurs, bien éloignées de la tradition de l'instructeur acariâtre et dur avec les pilotes à l'instruction, copiée par certains à l'Esterel et que nous combattions. Le 7 mai, notre stage simulateur est terminé, il serait temps de voler. Mais les avions ne sont pas encore achetés, il y a du retard. D'ailleurs, le deuxième stage *A310* est repoussé !

Le lundi suivant, il n'y a plus de stages car il n'y aura pas d'*A310* ! Quelques longs jours plus tard, l'achat des avions est de nouveau prévu pour le 31 juillet 1993. Puis reporté au 1^{er} octobre. Enfin, un peu plus tard, il sera calé au 30 octobre ! Dans l'intervalle, je n'ai pas le temps de gamberger : je participe à des réunions sur les différents aspects du projet, je commande l'escadron et, accessoirement, vole en V.O. en Corse (où le général Lanata en profite pour m'interviewer sur l'avancement du



En route pour une longue carrière dans l'Armée de l'air.

dossier et me rassure : « *On va avoir les Airbus !* », des fois, j'en doute), à Séoul et à Alma-Ata où nous accompagnons un *Concorde*.

Le stage n° 2 est programmé, ainsi que le 1^{bis}, car, ayant laissé passer un trop long délai, il nous faut suivre un recyclage avant de passer aux vols. Alain et moi prolongeons ce recyclage par la qualification catégorie III que nous obtenons, au simulateur, le 21 octobre : ça commence à s'accélérer.

Lundi 25 octobre, c'est le début de la dernière semaine, le sprint final. Les avions doivent être achetés ce vendredi 29, avant le grand week-end du premier novembre. On a l'autorisation exceptionnelle de voler en entraînement le samedi matin : un avion à Blagnac et l'autre à Pau. L'après-midi on remontera avec les avions à Roissy d'où partiront les vols de formation en ligne.

Jeudi 28, la veille de l'achat, vers dix-sept heures, on apprend qu'un contretemps empêchera l'achat : pas de vols samedi ! Il faut tout annuler !

Vendredi 29, vers dix heures, alors que les pilotes en stage sont déjà dans un *C130* de passage à Blagnac pour profiter d'un retour en région parisienne et d'un week-end en famille, nouveau changement, l'achat aura lieu ce soir : il faut reprogrammer les vols ! Yvon rappelle Hugo Perez et José Pinault (le chef pilote et son adjoint, qui seront nos instructeurs) : « *Vous aviez prévu quoi, ce samedi, à la place des vols annulés ?* », et obtient de nouvelles autorisations. La journée passe vite. En fin d'après-midi Pierre, Raphaël, (tous deux commanderont l'escadron), Alain et moi, avec une voiture prêtée, allons, par les voies sinueuses de l'aéroport, retrouver les représentants des services et du vendeur chez Airbus Industrie, pour l'achat des appareils. La salle de réunion est rudimentaire, sans aucune décoration, avec quelques tables en U et des chaises autour. Trois ou quatre téléphones avec leurs fils tendus vers les prises murales complètent le tableau : c'est une installation provisoire sans chichis. L'un est décroché, à l'autre bout quelqu'un suit le cours du dollar en direct de la Bourse jusqu'à la clôture. On attend l'heure. Petit à petit, tout le monde est là. La plupart sont des gens que l'on n'avait jamais vus, qui ont travaillé sur le projet ou, pour certains, l'ont découvert il y a quelques heures. Nous, qui nous y sommes tellement investis sommes là en spectateurs, invités à assister, sans avoir rien à dire ni à faire, c'est une drôle d'impression...

À dix-neuf heures, les deux A310-304 sont enfin achetés !

À l'issue, on se serre la main « *Merci Monsieur, au revoir Monsieur...* » Chacun regagne ses pénates... On rentre à l'hôtel, arrosage (modéré, on vole... demain !). Nuit. Avant de m'endormir, je me dis que, finalement, je vais peut-être piloter l'*A310*... ce dont j'ai douté, de retard en annulation annulée, au point de craindre jusqu'à ce soir qu'un accident de dernière minute, ne m'en empêche. ■

Tout quitter pour l'aventure

Linda Bortoletto (01 – Demozay)

Dans ce récit, notre jeune camarade nous prouve qu'avec du caractère, du culot et de la détermination, il est possible de rebondir sur de grosses déceptions et de mener une carrière et une aventure, originales et riches sur une route qui n'est tracée que par elle-même. Suivez Linda dans ce tout-nouveau "Rendez-vous en terre inconnue".



Collection de l'auteur

Paris Bercy

Mes collègues s'étonnent toujours de me savoir capitaine de gendarmerie alors qu'ils me voient filer en femme pressée, tailleur et chaussures à talons, un dossier sous le bras, dans les longs couloirs du ministère du Budget. J'y travaille depuis près de trois ans et je dois reconnaître que je me suis parfaitement adaptée à ce nouvel environnement dans lequel j'ai été "mise à disposition", selon notre jargon administratif.

Dans quelques mois, j'aurai 30 ans, et déjà dix ans de carrière militaire. Armée de l'air, Gendarmerie, ministère du Budget. Parcours original, mais qui demeure le reflet d'une carrière toute tracée, que l'on peut suivre sans grande surprise, tel un rail qui se perd dans un horizon lointain, aux contours déjà dessinés. Une carrière qui garantit une sécurité non négligeable dans ce monde instable et incertain, ce monde en perpétuel changement. Une carrière à laquelle je vais pourtant mettre un terme. Car j'ai pris la décision de tout quitter et de partir. Partir vers l'ailleurs, partir vers l'inconnu, partir vers l'aventure. Ne plus être "mise à disposition" d'une entité, mais être à la disposition de moi-même pour pouvoir me consacrer à ma passion du voyage authentique dans des contrées mystérieuses encore esquissées par l'imaginaire.

Au fond de moi, une seule constante : aller là où seul mon instinct me dicterait d'être, en étant poussée par un simple désir, celui de suivre ce long et mystérieux chemin qui me mènerait jusqu'à moi-même.

De l'Armée de l'air à la Gendarmerie

Août 2001. Maison familiale, dans le nord de la France

Qui pourrait oublier cette jubilation ressentie lorsque, derrière le petit écran du minitel, nous découvrons en gros caractères pixellisés notre nom sur la liste des admis au concours d'entrée à l'École de l'air ? Finies les heures de travail acharné de la classe prépa, à emmagasiner une somme

astronomique de connaissances et à résoudre des problèmes insolubles ! Fini le stress hebdomadaire du devoir sur table du samedi après-midi, sur cette petite table au fond à gauche de la salle dédiée ! Place au rêve ! Oui, le rêve de porter l'uniforme de l'élève officier de l'École de l'air et de concrétiser ce qui nous a fait tenir pendant ces deux années de plongée dans l'univers abstrait des chiffres et des formules. Pour la majorité d'entre nous, c'est de devenir pilote. Pour moi, c'est de devenir officier de renseignement. Pourquoi pas pilote ? Tout simplement car l'an dernier, j'ai reçu le verdict sans appel des médecins de l'hôpital militaire Percy lors de la visite médicale obligatoire : « *Nous avons reçu vos radios du dos et vous avez une scoliose relativement importante. En cas d'éjection, votre colonne vertébrale se brisera et causera votre mort. Je vous déclare donc inapte au pilotage d'avions de chasse. Et, par mesure de sécurité, inapte également au pilotage d'avions de transport et d'hélicoptères, et au parachutisme militaire.* »

J'ai toujours un pincement au cœur quand je repense à cette scène. À 19 ans, mon premier rêve de filer dans les airs à des vitesses folles s'effondrait. Cet inconnu en blouse blanche qui se trouvait devant moi venait froidement, en quelques minutes, de sceller mon destin. Il fermait définitivement la porte à ce qui m'avait poussée jusque-là, depuis ce jour où, à 15 ans, je découvris le bonheur de me sentir libre dans les cieux aux commandes d'un planeur et où je décidai fermement de devenir pilote de chasse. Pourquoi également inapte au transport et à l'hélico alors qu'il n'y a pas de siège éjectable ? Je me pose encore aigrement la question...

Cela m'a pris quelques semaines pour sécher mes larmes de déception et d'impuissance face à cette décision. Bien heureusement, le solide esprit de cohésion avec mes camarades de prépa, à l'École des Pupilles de l'air, et cette atmosphère de sympathie et d'entraide propre au système militaire, me permirent assez rapidement d'atténuer ma douleur et de poursuivre le chemin qui me mènerait à l'École de l'air. ▶



Trois structures, autant d'étapes singulières dans la vie de notre jeune camarade... avant d'arriver en Alaska.



Tout quitter pour l'aventure



Collection de l'auteur

Kamtchatka.

► Non, je n'abandonnerai pas. Il me fallait me fixer un autre objectif. Le métier d'officier de renseignement se présenta assez naturellement à moi. Avec la naïveté d'une jeune adulte de 19 ans, j'imaginai un métier d'action et de terrain, à me rendre sur des territoires ennemis dangereux pour recueillir tous les secrets de leurs stratégies. Cela convenait très bien à mes désirs constants d'aventure et, surtout, cela pouvait combler cette frustration de ne pas pouvoir réaliser mon premier rêve. Avec acharnement, je me remettais donc au travail, seul secret de la réussite au concours de cette école que nous convoitions tous : l'École de l'air de Salon-de-Provence. Et en ce beau jour d'été, j'apprends avec bonheur que mes efforts ont payé.

Avril 2003. École de l'air de Salon-de-Provence

C'était parfait jusque-là. Être élève-officier à l'École de l'air, tout simplement, j'adore ! Riche et dynamique alternance entre formation aux sciences de l'ingénieur, aux sciences humaines et aux techniques militaires, avec une ambiance dans ma promotion, et plus particulièrement dans ma brigade (la 3, les rois !), que je ne céderai pour rien au monde. Ensemble, sous le doux soleil et parfois le vif mistral du sud de la France, nous évoluons avec sérénité (et festivités) sur le chemin qui nous mènera aux spécialités que nous avons choisies. Mais voilà où le bât blesse. Je viens de terminer le stage pour découvrir la mienne, officier de renseignement. Et cette fois-ci, c'est moi qui rends un verdict sans appel : ce n'est absolument pas le métier que j'avais imaginé... Manque d'action, manque de terrain. Mais aussi cette frustration de côtoyer au jour le jour les pilotes, ces personnes qui exercent ce métier qui me tenait tant à cœur. Je pensais la surmonter, l'ignorer, en vain. Cela m'amène à remettre en cause le fait de rester dans l'Armée de l'air. C'est un peu radical, mais les décisions doivent être prises tant qu'il en est encore temps et j'en ai pleinement conscience. J'en informe dès mon retour mon commandant de promotion. Il m'écoute avec compréhension. Quelles sont les autres perspectives qui s'offrent à moi ? Officier de gendarmerie ? Pourquoi pas. On me parle de la possibilité d'avoir un poste de commandement très tôt,

dès la sortie de l'école, et cela me séduit fortement. Les missions au service de la population sont concrètes et m'apparaissent passionnantes. C'est d'accord. Je signe.

De la Gendarmerie à l'aventure

Mai 2008. Compagnie de gendarmerie de Roubaix

Je viens de passer quatre ans à un poste qui m'a permis d'être responsable de 150 hommes et femmes. Commandant en second de la compagnie de gendarmerie de Roubaix. Là-dessus, on ne m'avait pas menti. Après une année de formation à l'École des officiers de la Gendarmerie nationale, j'ai pu choisir ce que je voulais et j'ai effectivement pu découvrir dès 23 ans les joies et les difficultés du commandement. Et même si je ne me suis pas retrouvée dans une destination de rêve (vous avez déjà voulu passer un week-end à Roubaix ?), j'ai eu à traiter des affaires passionnantes, luttant quotidiennement contre une délinquance particulièrement active, avec une équipe de gendarmes dont je garde encore le souvenir du fort professionnalisme et de la convivialité si caractéristique des gens du Nord.

Alors, quel est le problème cette fois-ci ? Moi. Uniquement moi. Le fait est que je m'ennuie. Et pourtant, pas de quoi s'ennuyer en apparence ! Les missions ne manquent pas, et en plus de mes fonctions quotidiennes, je me suis retrouvée instructeur en droit pénal l'an dernier et cette année, j'ai décidé de travailler en partenariat avec les entrepreneurs de la région pour les sensibiliser à l'intelligence économique. Mais je m'ennuie quand même... Plus précisément, je sens que j'ai besoin de plus de liberté, d'entreprendre un projet qui ne tiendrait qu'à moi, sans avoir de chef au-dessus de moi ni de cadre auquel je devrais me conformer systématiquement. Peu à peu, je prends conscience de la flamme de l'aventure qui brûle en moi et de ce besoin d'indépendance qui l'attise. Mais pas suffisamment encore pour en mesurer l'importance et la force. Le chemin que je dois réellement prendre demeure encore dans la brume de mes interrogations.

Aujourd'hui, j'apprends par fax que ma prochaine affectation sera



une mise à disposition au ministère du Budget à Bercy. « Chargée de mission pour la dynamisation de la politique immobilière de l'État ». Ce genre de titre, cela effraie quand on ne s'y attend pas. Et je ne m'y attendais pas ! Certes, je savais qu'après un poste opérationnel, c'est un poste administratif qui nous tend les bras au passage au grade de capitaine. Mais j'avais demandé quelque chose en lien étroit avec l'international, et me voilà désignée pour aller gérer les cordons de la bourse de l'État ! Les voies de la gestion militaire des ressources humaines sont impénétrables...

18 juin 2011. Paris Bercy

C'est mon dernier jour au ministère du Budget. J'ai volontairement choisi cette date symbolique où, il y a plus de 50 ans, le général de Gaulle appelait à la mobilisation, pour me souvenir de ce jour où j'ai donné un tournant radical à ma vie. Ce soir, comme chaque soir depuis trois ans, je quitterai les bureaux de Bercy... mais n'y reviendrai plus. Pas même en gendarmerie ni dans aucune autre structure militaire ou étatique en général. Je prendrai mon envol vers une vertigineuse liberté pour me consacrer à des projets dont j'aurai décidé seule de la forme et du fonds. Je serai désormais mon propre chef.

Administrativement, après de lourdes recommandations, je ne démissionne pas mais je prends un "congé sans solde". Bien entendu, plusieurs mois d'une longue réflexion précèdent ma décision, fruit d'un nécessaire travail d'introspection souvent tortueux qu'il serait difficile de résumer en quelques phrases. Simplement, il m'est devenu impossible de continuer dans une voie toute tracée, aussi brillante soit-elle, et d'ignorer cette flamme de l'aventure qui brûle en moi. Soit je la laisse m'animer, soit je me consume progressivement jusqu'au néant en niant qui je suis vraiment.

Deux projets sont nés de cette réflexion : devenir entrepreneur indépendant mais avant toute chose, partir pour un long voyage de plusieurs mois où mon désir de liberté et d'absolu pourrait s'exprimer pleinement. Un voyage dans des régions méconnues où je pressentais que j'y rencontrerais l'authenticité et le règne de la nature par-delà celui des hommes. Un voyage aux extrêmes de notre planète : l'extrême orient sibérien, le Kamtchatka, et l'extrême occident américain, les îles Aléoutiennes.

Je le prépare depuis plusieurs mois déjà à la manière d'un véritable projet professionnel. Après en avoir conçu le contenu, je suis partie à la recherche de financements sous la forme de sponsoring et j'ai réalisé une première reconnaissance de deux semaines au Kamtchatka, en mai dernier, en raison de l'insuffisance des informations que je pouvais recueillir sur cette zone. Cela m'a permis d'identifier une région absolument préservée du tourisme (malgré tout faible au Kamtchatka), uniquement accessible en hélicoptère, où vit un peuple nomade éleveur de rennes. À mon retour en France, je décidai d'apprendre le russe pour pouvoir communiquer avec ce peuple que je souhaitais rencontrer. Il me restait deux mois avant mon départ. Pari tenu.

Seule avec un peuple nomade éleveur de rennes : les Tchouktches

Été 2011. Quelque part au nord du Kamtchatka

Me voilà enfin partie. Il y a seulement deux semaines, je disais au revoir à mes collègues, mais tout me paraît déjà si loin. Je suis dans l'hélicoptère qui me mène à Achaïvayam, dernier village d'une centaine d'habitants situé le plus au nord du Kamtchatka. Les paysages qui encadrent le fleuve sinueux que nous survolons sont sauvages. Les montagnes se dessinent au loin, à perte de vue. Nulle infrastructure. Seule la nature qui s'exprime dans sa plus pure expression : celle que l'homme n'a pas conquise.

Bientôt, j'accompagnerai une brigade d'éleveurs de rennes pendant plus de deux mois jusqu'à la mer de Béring, à un rythme nomade que

j'ai hâte de découvrir. Mon russe est encore hésitant et je peine à communiquer avec les quelques autres occupants de l'hélicoptère. Ce sont des Tchouktches qui retournent avec impatience dans leur village. Ils m'expliquent qu'il est presque désert en été car la plupart des personnes sont parties travailler. Elles appartiennent à deux groupes principaux : les pêcheurs, qui se sont rendus dans les villages côtiers du sud pour les deux mois d'été, et les éleveurs de rennes, qui sont dans la toundra. C'est avec ces derniers que je vais vivre.

Je ne reste que quelques jours à Achaïvayam où je suis accueillie par les villageois comme l'une des leurs et par une population dont je me serais bien passée : les moustiques. Ils sont des milliers ici. Un matin, Sergueï vient me chercher en m'indiquant que le jour du départ dans la toundra est arrivé. Il me dit que j'y vais en *vizdixod* que je découvre comme étant un engin à chenille, sans doute hérité de l'armée soviétique, et seul moyen de locomotion capable de traverser les nombreuses rivières de la région et de progresser dans la toundra. Plusieurs Tchouktches m'accompagnent. Nous chargeons le *vizdixod* des différentes victuailles qui approvisionneront la brigade d'éleveurs de rennes pendant les deux prochains mois et embarquons. Le trajet chaotique durera plus de six heures et c'est à la tombée de la nuit que je découvre le camp. J'y installe ma tente et on me donne une peau de renne en guise de matelas de sol. Naturel et efficace.

Le lendemain, le *vizdixod* repart vers le village et laisse place au silence absolu de la nature. La pensée qu'aucun autre être humain ne se situe à moins de 300 kilomètres du camp où je me trouve est vertigineuse. Dès lors, tout n'est plus qu'émerveillement et contemplation. La nature, la vie des nomades, la culture des Tchouktches, tout est nouveau pour moi et je retrouve peu à peu cet état d'innocence que nous avions lorsque nous étions enfants et que, dramatiquement, la société et nos responsabilités d'adulte nous ont fait oublier.

Commence alors la migration, depuis l'intérieur des terres jusqu'aux bords de la mer de Béring, puis de nouveau vers l'intérieur des terres. 600 kilomètres à pied pendant deux mois, pour satisfaire le rythme nomade qui anime les rennes et leur besoin de s'abreuver une fois par an d'eau salée. La brigade est composée de huit hommes et deux femmes. Une petite fille de 10 ans, Ira, la petite fille de Vladimir, l'aîné des pasteurs, et de Lydia, l'aînée des deux femmes, est également avec nous. Quatre chiens et quatre chevaux nous accompagnent ; les premiers pour nous protéger des ours (le Kamtchatka est la région du monde où la densité d'ours bruns est la plus importante), les seconds pour le transport du matériel. Quant au troupeau de rennes, il est impressionnant : il y en a plus de deux mille.

Le camp est réduit au strict nécessaire : deux tentes en coton où les pasteurs dorment, l'une réservée à Ira et à ses grands-parents, l'autre



Linda Bortolotto et les Tchouktches.

Tout quitter pour l'aventure

► pour le reste de la brigade ; une yourte en toile bleue où est allumé un feu pour cuisiner et sous laquelle nous mangeons lorsqu'il pleut ou lorsqu'il fait trop froid ; un lieu de stockage des affaires et des provisions au centre du camp, protégé d'une bâche en plastique ; un étendoir fait de branches de bois où sèche la viande de renne.

L'organisation de la vie des nomades éleveurs de rennes est simple et quasi militaire. Une équipe de pasteurs se trouve de façon permanente avec le troupeau. Une équipe de jour, composée de quatre hommes, et une équipe de nuit, composée de deux ou trois hommes (un ou deux hommes restent au camp pour se reposer de la nuit précédente). Leur rôle est d'encadrer le troupeau de rennes pour veiller à ce qu'aucun d'eux ne se perde pendant la migration et de le protéger des ours et des loups. Les deux femmes sont chargées de cuisiner. Au menu pendant ces deux mois : du renne, du renne et encore du renne, agrémenté de riz et de pâtes. Végétariens, s'abstenir !

Nous changeons de campement quotidiennement. Chaque jour, au rythme du renne, nous parcourons en moyenne une vingtaine de kilomètres, dans une toundra où le plat n'existe pas, à parcourir les vallées, à traverser les rivières et à remonter les montagnes. Souvent, nous avons la surprise mêlée d'une légère crainte de voir les ours pêcher au bord de la rivière ou se promener dans la montagne. Lors des pauses, nous nous abreuvons de thé, en apprenons davantage sur les uns et les autres et restons en silence à admirer les rennes et la nature. Malgré la différence culturelle qui nous sépare, je me surprends à me sentir avec ces Tchouktches comme avec de vrais amis. Peu à peu, une grande complicité nous lie ainsi qu'un amour quasi fraternel.

Début septembre arrive rapidement. Demain, je dois repartir au village et je passe ainsi ma dernière soirée au camp. Sous la lumière du soleil couchant, je regarde le troupeau qui n'a jamais été aussi beau à mes yeux. Je me fais la promesse de revenir dans cet endroit magique.

L'effondrement d'une culture et la traversée de l'Alaska à vélo

Septembre 2011. Atka, une île Aléoutienne

70 âmes vivent ici, dans cette petite île volcanique où se trouve le village aléoute le plus isolé de la chaîne aléoutienne. Je souhaitais aller à la rencontre de l'authenticité du peuple aléoute sur cette île. Découvrir sa culture et ses traditions, comme ce que j'avais pu vivre avec les Tchouktches. Mais je me suis rapidement rendue à l'évidence. Ici, c'est un territoire des États-Unis. Et le rouleau compresseur de l'américanisation a écrasé sous lui la quasi-totalité du mode de vie traditionnel des Aléoutes.

Les plus jeunes générations ont fait de la télévision leur seule fenêtre sur l'extérieur, et mangent de la *junk food*, autrement dit plats surgelés, chips, nachos... Les aînés, quant à eux, ne sont plus là pour témoigner. La langue aléoute, Unangan, reste enseignée à l'école. Plus pour mémoire que pour pratique. Car tous parlent anglais. J'ai également senti en eux beaucoup de paresse. Et peu d'émerveillement.



1 400 kilomètres à vélo en Alaska.

Collection de l'auteur

Je ne juge en aucune manière leur attitude. Face à leur lourd et dur passé (invasions russe puis américaine, déportation, exploitation, massacres), il serait en effet inapproprié de porter un quelconque jugement. Et ce n'est ni mon rôle, ni mon intention. Je n'ai simplement pas trouvé ma place sur cette île.

Mi-octobre 2011. Sur les routes de l'Alaska

Partie plus tôt que prévu d'Atka, il me reste trois semaines de voyage avant mon retour en France. L'aventure, c'est l'aventure. J'achète un vélo, quelques sacoches, des sangles et je harnache mon sac de randonnée sur le porte-bagages. En route pour Haines, le dernier village le plus au sud de l'Alaska, à 1 400 kilomètres de là où je me trouve.

Me voilà donc seule avec moi-même et mon vélo, longeant plusieurs des plus beaux parcs naturels d'Alaska, sur l'une des rares routes dont l'altitude varie entre 600 et 1 100 mètres. Je suis à l'aube de l'hiver et les températures descendent jusqu'à -10 °C. La majorité des infrastructures ont fermé leurs portes et, à plusieurs reprises, je dois dormir sous la neige dans la forêt, espérant, avant que le sommeil ne m'emporte, que les ours sont déjà remontés dans la montagne.

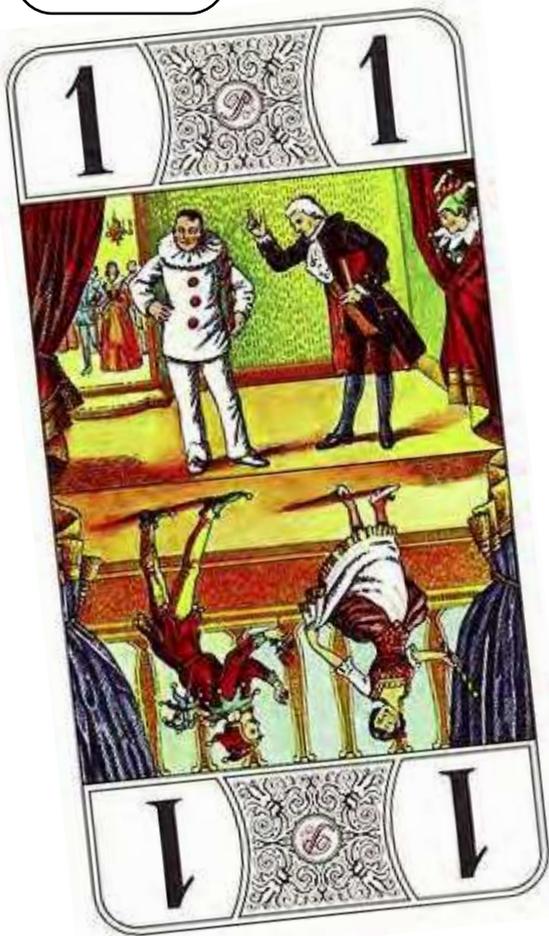
À un rythme d'environ 90 kilomètres par jour, j'arrive à destination en un peu plus de deux semaines. Ainsi se clôt ce voyage que je qualifie aujourd'hui d'initiatique, qui a laissé en moi de merveilleux souvenirs emplis d'émotion et, surtout, la certitude que le tournant que j'ai pris était le bon.

Novembre 2013. Pologne

Cela fait plus de deux ans que je me suis lancée dans ma nouvelle vie, dont le chemin se construit au jour le jour, en accord avec mes propres désirs et selon ce que me dicte mon instinct. J'ai quitté Paris il y a un an pour m'installer en Pologne où j'ai créé ma société de conseil en communication stratégique, activité que j'alterne avec d'autres projets de voyage dans des contrées reculées. Je reviens d'ailleurs de plus de deux mois passés en plein cœur de l'Himalaya dont j'ai traversé une partie seule à pied, à la découverte de la culture bouddhiste.

Est-ce facile tous les jours ? Non. C'est un combat permanent que de se maintenir à flot dans une société hyperconcurrentielle, d'autant plus lorsqu'on démarre de zéro. Mais la vie elle-même est un défi à relever. L'ignorer, c'est mourir à petit feu dans la lenteur du quotidien. ■





Le Corbac

Jean-Paul Salini (48 – Brachet)

Cela se passait dans un repaire de chasseurs situé quelque part dans une contrée lointaine qui sera plus tard appelée "la Fataquie".

J e dois tester en vol un candidat au brevet de chef de patrouille. Il s'agit d'une mission d'assaut. Et comme d'habitude, chaque fois que je fais une mission d'assaut impromptue (ou d'opportunité, je ne me souviens plus du terme exact) je pense au Corbac. Le Corbac s'impose à ma mémoire. Et c'est un souvenir qui durera toute ma vie. Je le revois encore comme si c'était hier, le Corbac. Personnage insolite ! Il était petit, noir, avec un nez long dans un visage triangulaire où brillaient des yeux malins, petits, des yeux de merle ou de corbeau, profondément enfoncés dans les orbites. Noirs aussi ses cheveux, souples et un peu longs pour un militaire. Et couverts d'une farine grise qui faisait comme des pellicules mais qui n'était que de la cendre de cigarette. Il avait les doigts, les dents, jaunies par le tabac. Il avait effectivement un bec-de-corbeau par lequel sortait la fumée. Sans interruption parce qu'il allumait régulièrement sa cigarette au mégot de la précédente. Je devais découvrir par la suite que c'était un pilote remarquable avec un formidable bon sens. Mais, là il me faisait penser à un vieux notaire. Il était ce qui ressemblait le moins au pilote de chasse tel que l'on se l'imagine dans les films ou sur les affiches de publicité. Mais tant pis ! Tel était le Corbac et c'était mon nouveau chef.

Moi j'étais commandant d'escadrille. Depuis la veille. C'était mon premier commandement. Je dirigeais quinze pilotes, j'avais un bureau à moi, une armoire à moi, un téléphone à moi. Merde ! J'étais quelqu'un, non ? J'avais revêtu mon plus bel uniforme, j'avais mis mes décorations, j'avais mis mes gants blancs et pris mon poignard et j'étais allé me présenter à mon nouveau chef. Et j'étais tombé sur "ça" qui ne ressemblait ni de près ni de loin à l'idée qu'on se fait d'un pilote de chasse.

Lorsque j'entrai dans son bureau, un nuage de fumée profita de l'ouverture de la porte pour se répandre à l'extérieur et je pénétrai dans une odeur profonde de tabac refroidi. Sur le bureau et sur les guéridons il y avait des cendriers pleins de mégots papier mais, sucés du bout. Des cendriers, des cendriers... et en face de moi, à l'affût, se tenait le Corbac avec

une cigarette moitié sucée, moitié fumée, moitié mâchée au coin du bec. Il m'examinait avec l'œil brillant, mais sans un geste, sans un mot, parfaitement insensible à un salut et à un garde-à-vous qui auraient pu servir de modèles à un garde républicain. Je lui avais débité ma petite histoire. J'avais fait valoir mes faits d'armes, mes notes professionnelles, mais il me regardait toujours sans rien dire avec ses petits yeux noirs, allumant de temps en temps une cigarette à la précédente. Je m'attendais à ce qu'il m'interroge sur ma carrière, sur la guerre que j'avais faite, sur mes expériences aéronautiques. Rien ! Toujours rien ! C'était gênant de parler tout seul. Je me tus. Alors il me regarda de son œil noir.

« Écoutez ! On n'est pas là pour se raconter des histoires. Alors vous allez dépouiller toute votre quincaillerie, vous allez vous mettre en tenue de vol et on va faire un tour ensemble. »

J'ai dit « Bien ! Mon capitaine ». J'ai salué et j'ai viré vers la porte. Mais il m'a rattrapé :

– « Dites, Machin, là ! Ah merde, je ne me souviens plus de votre nom ! Est-ce que vous poussez le petit ? »

– Je pousse quoi ? Mon capitaine,

– Le petit ! Est-ce que vous poussez le petit ?

– Je ne comprends pas, mon capitaine !

– Le petit au bout ! Merde ! Il faut tout vous expliquer ! Est-ce que vous jouez au tarot ? »

J'ai répondu froidement : « Je n'ai pas cet honneur, mon capitaine ! »

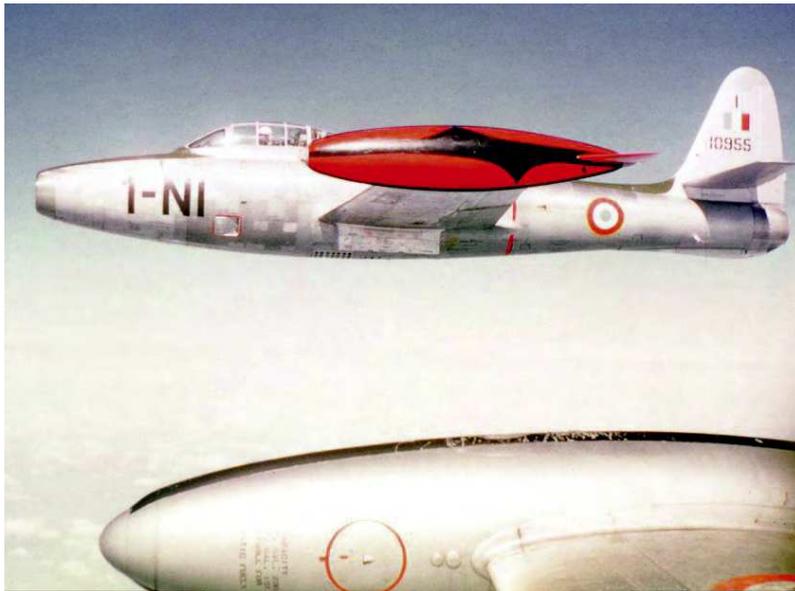
Il a levé les bras au ciel dans un geste comique : « On nous envoie n'importe qui aujourd'hui ! » Je suis sorti. J'avais envie de l'assommer.

Quinze minutes après m'être débarrassé de ma quincaillerie, comme il disait, nous nous sommes retrouvés en l'air et il m'a dit : « Objectif : un pont routier en 7827-3884 que vous attaquez à la bombe ! »

C'était dans les Ardennes. J'ai bien combiné mon coup. D'abord un bon point de repère pour m'y accrocher et faire ma préparation sans risquer de me perdre avant même que de commencer. Je me suis installé au sud de Vitry-le-François et j'ai commencé mon planning de navigation. J'ai choisi mes points intermédiaires. Le point initial de mon attaque, le point de cabré, le point du virage d'attaque. Et là, sous mon aile droite, je devais voir le fameux pont.

Lorsque j'ai été bien prêt, je suis parti. Vitry-le-François comme point de départ, c'était confortable. Tout a bien marché jusqu'au virage mais, lorsque j'ai baissé l'aile droite, patatras ! Il n'y avait pas de pont. Il y avait bien une route forestière, chose que je déteste parce qu'en général, sur





crédit collection Jean-François Rajou



En vol vers le pont.

...une route forestière?... et son pont?

les routes forestières, ce qu'on voit c'est la forêt et pas la route. Il y avait bien, venant de la côte une sorte de faille qui pouvait à la rigueur représenter un cours d'eau. Mais au croisement des deux, pas de pont!

J'ai annoncé que je suspendais l'attaque pour mieux identifier l'objectif et j'ai commencé à tourner au-dessus du terrain comme un vautour sur une charogne. Ce qui, en terrain supposé ennemi, n'est pas le genre de chose à faire. Mais il n'y avait toujours pas de pont. Il n'a rien dit pendant un moment puis :

« Vous ne l'avez toujours pas vu, ce pont ? »

– Négatif!

– Ah! la! la! la! la! Mettez-vous en patrouille serrée sur moi. Je vais vous le montrer, moi, votre pont! »

Je me suis mis en patrouille serrée. Il a fait un long virage puis il est revenu vers l'endroit où je piétinais depuis dix minutes. Il est descendu à dix mètres du sol et il m'a dit :

« Attention! Vous n'allez pas le voir longtemps. Sous mon aile droite. Attention! Top! »

Et sous son aile droite, j'ai vu en un éclair une route de terre qui coupait une sorte d'arroyo sec. Sous la route, il y avait une petite conduite en béton d'un diamètre de 80 cm environ. Elle était là pour faciliter l'écoulement de l'eau en cas de pluie. Cette petite conduite en béton, c'était le pont.

Sur le terrain, Blanckaert, le second de l'escadron, m'attendait, hilare :

« Alors? Vous l'avez trouvé le pont ? »

– Vous étiez au courant qu'il allait me faire chercher un pont ?

– Évidemment! Vous l'avez trouvé ?

– Non.

– Tant mieux! Vous auriez bien été le premier. Il fait le coup à tous ceux qui arrivent. Si vous l'aviez trouvé, il en aurait fait une maladie. »

Je suis allé au débriefing avec le Corbac. Ça a été bref. Il m'a dit : « Pour le pont, ça passe. C'est la première fois. Mais quand même! Quand même! Ne pas pousser le petit! »

Et il est reparti en hochant la tête, comme pour se lamenter sur le malheur des temps.

Je devais découvrir assez vite que, sous son influence, le jeu de tarot était devenu un véritable culte dans son escadron. Il y avait tout un langage. Faire une partie ça s'appelait "faire une réunion au sommet". Jouer la prudence, ça s'appelait "maçonner". Un maçon, c'était un type qui ne

prenait aucun risque. "Le sou du pauvre", c'est lorsqu'on ne mettait que des clopinettes sur le tapis et "le tronc d'église", c'est lorsqu'on empochaît le maximum avec une petite carte. Il y avait aussi des "chiens" qui pouvaient être faméliques, velus ou obèses. J'ai essayé de faire un effort mais, comme toujours, j'étais nul aux cartes, pour la simple raison, sans doute, qu'il m'est désagréable de rester assis longtemps.

Par contre, j'ai remis un peu d'ordre dans la boutique. Un jour l'escadron devait se déplacer à Cazaux pour une campagne de tir. Je savais par expérience personnelle que les jeunes équipiers se contentent de tenir la patrouille et se désintéressent complètement de la navigation. Je décidai donc de vérifier la façon dont les équipiers avaient préparé leur voyage. Je demandais à un jeune pilote s'il pouvait me montrer ses cartes. Il me dit « Oui, mon lieutenant », se baissa vivement pour fouiller dans la poche de sa combinaison et me montra triomphalement le paquet de tarot à l'effigie de la maison Grimaud. Il eut pendant trois secondes le bénéfice de la surprise mais après, je l'explosai littéralement.

C'était un escadron tout ce qu'il y a de pittoresque. Comme l'avaient été, je l'imagine, les escadrons de l'avant-guerre ou de la guerre. L'insigne de mon escadrille était un coq de combat. C'était un insigne qui datait des grands anciens de la guerre 14-18. Nous avions donc une mascotte qui était un vrai coq, un coq de combat avec des ergots superbes, lequel, je ne sais pourquoi, s'appelait Joseph. C'était un ivrogne, Joseph. Lorsqu'il y avait un pot à l'escadron, on allait chercher Joseph, on approchait de la table un dossier de chaise et on juchait Joseph sur le dossier. Tant qu'il n'avait pas bu, personne n'avait le droit de boire. Mais ça ne traînait guère. Dès que l'odeur du punch montait aux narines de Joseph, il se penchait, plongeait le bec dans le verre, et levait la tête vers le ciel pour faire descendre les gouttes dans son gosier. Cet exploit était salué par un déchaînement d'enthousiasme. Il partait fin saoul, l'ami Joseph, les ailes basses traînant au sol pour assurer son équilibre, il rentrait chez lui et sa poule profitait de son état pour lui coller une trempe.

Les années ont passé. Le temps aidant, un jour je me suis retrouvé à la place du Corbac. Il n'a plus été dans l'escadron question de pousser le petit ou de cloper dans le bureau. Les choses avec moi ont été plus

1- Note de l'auteur: J'envisage de publier mes manuscrits. Si un des lecteurs du Piège connaît un rédacteur et s'il accepte de me mettre en contact avec lui, il peut me contacter à jp.salini@wanadoo.fr. Merci.



Le Corbac

sérieuses mais il faut le dire aussi beaucoup moins folkloriques. Et puis, un jour, j'ai reçu un nouveau, un jeune commandant d'escadrille qui me rappelait tout à fait moi, quelques années avant. Bien beau, bien propre et bien rose. Je n'ai pas fait semblant d'avoir oublié son nom et je ne lui ai pas demandé de pousser le petit. Mais je n'ai pas résisté. Je lui ai proposé de voler ensemble et, une fois en l'air, je lui ai dit : « *Votre objectif: un pont routier en 7827-3884 que vous attaquez à la bombe.* »

* *
*

La colline de Sion



La mission se termine. Mon élève s'est bien débrouillé. Nous venons de passer les déserts mornes de la Champagne pouilleuse. On voit

encore sous la neige l'infini enchevêtrement des réseaux de tranchées et de boyaux qui ont été creusés il y a plus de soixante ans. J'ai demandé au leader de ralentir pour profiter un peu de la promenade. Nous avons pris de l'altitude aussi et le paysage s'élargit. Voici maintenant les rivières et les forêts de la Champagne humide. Et voilà que s'étalent devant nous les fastes tristes de la Lorraine. J'aperçois au loin la montagne de Sion. Ce sont des prés, des croupes boisées, des forêts sombres. Des petites rivières de rien du tout que l'on devine à un bourrelet de la neige et qui se multiplient en remontant vers les sources.

À partir de quand n'y a-t-il plus de poisson ? Il y a par-ci par-là quelques feux de bois qui alimentent doucement des fumées verticales dans l'air calme. Des colonnes blanches qui s'étalent toutes, lorsqu'elles arrivent à deux mille pieds et forment une couche continue. J'envie ce calme qui monte du sol, ce paysage que j'aimerais posséder une minute, une heure, toujours, mais qui est inaccessible, à jamais hors de ma portée. Je demande au leader de réduire encore la vitesse et de passer à la verticale de ces colonnes. Je le suis de près. Je coupe la pressurisation et le froid entre d'un coup parce que la pressurisation et la climatisation ont le même interrupteur. Je décroche mon masque et, chaque fois que nous passons à la verticale d'un feu, je sens dans la cabine, après une demi-seconde d'attente, l'odeur émouvante du feu de bois. Hé ! C'est toujours ça de pris !

Bulletin d'inscription à la journée d'information Reconversion du 13 février 2014

À retourner avant le 31 janvier 2014 par voie postale à : AEA – 3, rue Nationale - 92100 Boulogne-Billancourt, accompagné d'un chèque de participation de 50 € à l'ordre de l'AEA (pas d'inscription sans règlement préalable)

Toutes les rubriques doivent être renseignées lisiblement.

Prénom : _____ Nom¹ : _____ Âge : _____

Grade² : _____ Promo³ : _____ Corps : _____

Date départ⁴ : _____ Ancienneté scs : _____ Conditions du départ⁵ : _____

Adresse personnelle :

Tél. fixe : _____ Tél. mobile : _____

Email : _____ Affectation : _____

Indiquez ci-dessous l'ordre de vos préférences (1, 2, 3, 4, 5) pour l'atelier de l'après-midi :

- Entreprises Défense Grands groupes hors défense PME-PMI hors défense
 Entrepreneuriat Associatif et secteur non marchand

- Je suis informé que tous les renseignements portés sur ce bulletin sont confidentiels et réservés à l'AEA, l'AEMA et l'AOAC pour la constitution des différents groupes.

1- Si officier féminin, le noter (F).

2- Si vous êtes colonel, indiquez si vous êtes breveté (CID).

3- Précisez : AD, AR, Rang ou OSC et indiquez la promotion.

4- Si votre départ est déjà arrêté, sinon notez « à l'étude » (E).

5- Précisez : limite d'âge (LA) - conditionnalat (C) - départ volontaire (V).

Date et signature

Si vous avez des questions sur la politique des départs pratiquée par la DRH-AA, adressez les à cap2c@gmail.com





La sonde Giotto et la comète de Halley.

Rendez-vous avec... une comète

Marius Le Fèvre (54 – Héliot)

Ancien directeur du centre de recherches spatiales ESTEC de l'ESA, l'auteur nous détaille les défis techniques de la sonde *Rosetta*, lancée en mars 2004, qui doit faire poser un atterrisseur sur la comète Churyomov-Gerasimenko en novembre 2014.

Depuis mi-1985, pratiquement tous les projets scientifiques de l'Agence Spatiale Européenne (ESA) sont des premières mondiales représentant des avancées technologiques remarquables, même incroyables. La liste de ces projets est longue, mais on peut citer les satellites *Hipparcos*, *ISO*, *SOHO*, *XMM Newton*, *Planck*, *Herschel*, la sonde *Giotto*, la sonde *Ulysses* qui est la seule à être sortie du plan de l'écliptique et la sonde *Huygens* qui s'est posée sur Titan, un des satellites de Saturne.

Quand les équipes sont constituées au centre technique de l'ESA (ESTEC), à Noordwijk aux Pays-Bas, pour mener à bien la réalisation de ces projets, la réaction est à peu près toujours la même : la mission est impossible. Puis, après quelques années de recherche technologique sur les systèmes les plus critiques, la faisabilité, sans être complètement assurée, devient crédible. Le projet entre alors dans une phase dite de définition. Généralement des contrats sont passés à deux groupes industriels concurrents qui vont travailler pendant environ deux ans. À la fin de cette période, le contractant final est retenu et, après une revue complète de tous les systèmes, sous-systèmes et équipements, le projet passe en phase de développement.

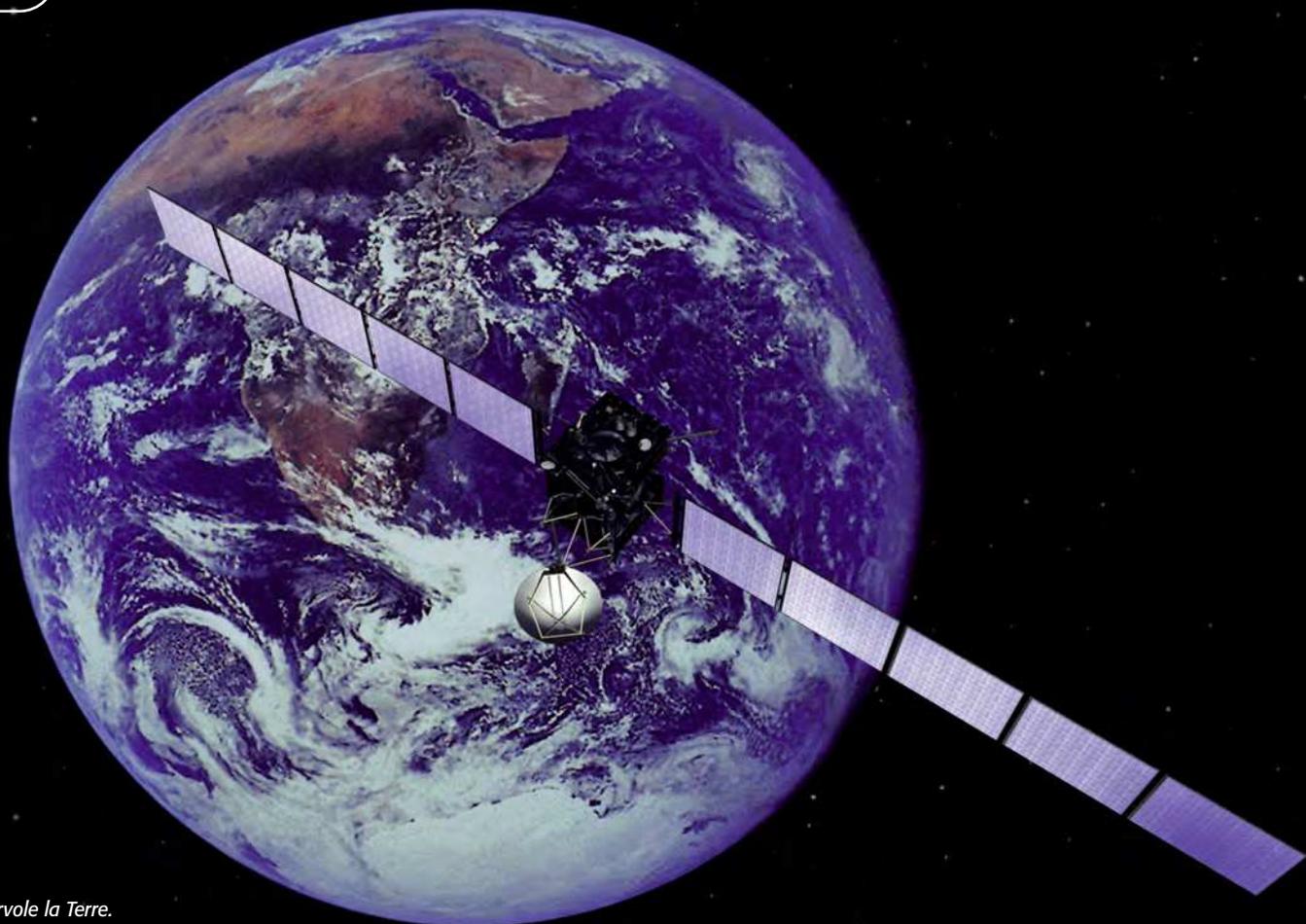
Le projet *Rosetta* est l'exemple même de ces missions prestigieuses. Il a aussi une autre particularité, c'est la mission spatiale qui offre un suspense comme cela n'a encore jamais été vécu. Après plus de 15 ans de recherches et de développement technique, après plus de 10 ans de mission dans l'espace, tout va se jouer en quelques minutes, voire en quelques secondes, lorsque l'atterrisseur *Philae* se posera en novembre 2014 sur une comète.

Rosetta est l'une des missions interplanétaires de l'ESA. C'est un projet de mission d'exploration cométaire. Il succède à *Giotto* qui a survolé successivement la comète de Halley et la comète Grigg-Skjellerup. En

1986, la sonde *Giotto*, intercepte à 76 km/s la comète de Halley. Elle plonge dans la chevelure et frôle le noyau à 600 km environ. Les analyses chimiques ont permis aux scientifiques de considérer : « qu'une comète se compose essentiellement de grains rocheux, de composés carbonés ainsi que de glace et de monoxyde de carbone. Elle a une structure friable comparable à celle d'une meringue ». Après le succès de son passage sur la comète de Halley, la sonde est mise en sommeil avec l'idée de réussir l'hibernation d'une sonde, puis de tenter de la réveiller. Ces opérations ont été effectuées avec succès et répétées à plusieurs reprises sur la sonde *Giotto*. Ceci donna l'idée d'utiliser des procédures similaires pour un nouveau projet d'exploration cométaire qui nécessite un voyage spatial de plusieurs années. La plupart des instruments seront ainsi complètement éteints pendant une grande partie du trajet.

La mission de la sonde *Rosetta* est beaucoup plus ambitieuse que celle de *Giotto*. Elle consiste à se placer en orbite autour d'un noyau cométaire et à en analyser la surface *in situ*. La matière cométaire est considérée comme la matière solide la plus proche, par ses propriétés, de celle de la nébuleuse dont est issu le système solaire. Les mesures qui seront effectuées devraient apporter une bien meilleure compréhension de la formation du système solaire. C'est pour cette raison que le nom de *Rosetta* a été donné à cette mission, par analogie avec la "Pierre de Rosette", qui a permis à Champollion de déchiffrer les hiéroglyphes égyptiens. Son étude remonte à 1985. Au départ, il était prévu une coopération avec la NASA et la sonde devait prélever un échantillon du sol d'une comète puis le ramener sur terre. Par la suite, les Américains renoncèrent à participer à ce projet qu'ils considéraient comme trop ambitieux. L'ESA se limita alors à une analyse *in situ* des échantillons qui seront prélevés. La sonde est désormais conçue pour être lancée par la fusée *Ariane 5*.





Rosetta survole la Terre.

► Le calendrier du projet est quelque peu bouleversé à la suite des échecs survenus sur *Ariane 5*. La comète finalement visée pour cette mission est la comète Churyomov-Gerasimenko qui a une forme de ballon de rugby, mesurant 3 km sur 5. Elle tourne sur son axe en douze heures et il lui faut environ six ans et demi pour faire le tour du Soleil, période pendant laquelle sa distance par rapport à notre étoile varie de 194 à 858 millions de kilomètres. La réalisation de *Rosetta* représente en fait toute une série de défis technologiques :

- c'est la première sonde à utiliser des panneaux solaires au-delà de l'orbite de Mars (et non pas des générateurs isotopiques RTG) ;
 - l'atterrisseur doit pouvoir se poser sur un noyau cométaire dont la constitution et le comportement sont inconnus ;
 - c'est la première sonde à approcher l'orbite de Jupiter avec des cellules solaires comme source d'énergie principale ;
 - la sonde doit être placée en hibernation pendant une partie du voyage, afin de réduire sa consommation ;
 - les délais de communication avec la Terre étant importants au moment crucial de l'atterrissage, la sonde doit posséder un haut niveau d'autonomie ;
 - les contraintes thermiques sont très complexes ;
 - la conception nécessite un très haut niveau de fiabilité ;
 - c'est la première mission lancée par *Ariane 5* hors du domaine terrestre ;
 - la fenêtre de lancement est courte (19 jours seulement) et impose des contraintes importantes pour une mission déjà très complexe.
- Pour l'équipe projet, il s'agit de la mission de tous les records. L'environnement va varier de façon importante. La sonde va passer de températures très froides lors de la mise en orbite autour de la comète à

un environnement très chaud lorsque la comète se rapprochera du Soleil.

Cette mission repose sur l'utilisation d'un module de croisière associé à un module d'atterrissage, *Philae*, d'une masse de 100 kg, chargé d'effectuer les analyses du sol cométaire. Le module de croisière, ou orbiteur, mesure 2,8 m sur 2,1 m et a une masse de près de trois tonnes au décollage. La propulsion est assurée par 24 moteurs-verniers fournissant chacun 10 newtons de poussée et disposant de 1 670 kg de carburant pour effectuer les corrections orbitales puis placer la sonde en orbite autour de la comète. Les ergols sont stockés dans deux réservoirs, le premier contenant 660 kg de monométhylhydrazine, le second 1 060 kg de peroxyde d'azote. Quatre roues à réaction complètent le dispositif.

La sonde est stabilisée sur trois axes ; son système de navigation utilise deux senseurs d'étoiles pour repérer une étoile précise et ainsi déterminer son orientation afin de pointer correctement ses antennes de télécommunications, ses panneaux solaires et les instruments scientifiques. Ces capteurs doivent fonctionner dans des conditions particulières durant l'approche de la comète. En effet, celle-ci est entourée d'un nuage diffus de poussière qui rend difficile l'identification d'une étoile. Un logiciel intelligent a été développé pour permettre à l'instrument de fonctionner. Un senseur solaire, des caméras de navigation et trois gyrolasers complètent cette panoplie d'équipements de navigation.

Une des grandes particularités du programme scientifique de l'ESA est de permettre aux États membres de réaliser, s'ils le désirent, les expériences scientifiques prévues pour être embarquées sur les satellites ou les sondes. Cette formule permet de réaliser ainsi plus d'activités scientifiques spatiales avec le budget de l'ESA. Pour cette mission *Rosetta*, les agences spatiales française (CNES) et allemande (DLR) ont accepté la responsabilité de développer ensemble l'atterrisseur *Philae*. L'atterrisseur





Maquette de l'atterrisseur Philae.



Lutetia vue par Rosetta.

a reçu le nom de *Philae* qui se trouve être celui d'une île du Nil sur laquelle a été découvert un obélisque portant une inscription bilingue comprenant les noms de Cléopâtre et de Ptolémée en hiéroglyphes égyptiens. Cette inscription a apporté à l'historien français Jean-François Champollion les derniers indices qui lui ont permis de déchiffrer les hiéroglyphes et ainsi d'accéder aux secrets de la civilisation de l'ancienne Égypte. Le module *Philae* est un cylindre hexagonal, d'environ 1 m de diamètre et de 80 cm de haut, supporté par un long tripode replié. La structure est faite de fibres de carbone avec un revêtement en aluminium selon une construction en sandwich polygonal.

Pour assurer la descente, des propulseurs seront également utilisés. L'alimentation électrique est fournie par des cellules solaires AsGa à faible température et faible intensité montées au sommet du capot et par des batteries. L'atterrisseur *Philae* communiquera avec la sonde *Rosetta* à l'aide d'un émetteur en bande S de 1 watt. Une roue libre permettra d'assurer la stabilisation pour chacun des trois axes lors de la descente. *Philae* est placé sur un des côtés de l'orbiteur *Rosetta* jusqu'à ce qu'il atteigne la comète. L'atterrisseur comporte une dizaine d'expériences et est conçu pour travailler de façon autonome. La réalisation de ce laboratoire spatial d'analyse a conduit à miniaturiser au maximum tous les équipements embarqués. C'est ainsi qu'une vanne, utilisée pour l'analyse de gaz, est réalisée avec un poids de 700 g, alors que les vannes de ce type, utilisées normalement sur Terre, ont un poids compris entre 50 et 100 kg.

L'une des difficultés techniques est d'assurer l'alimentation électrique tout au long de la mission, alors que la sonde va s'éloigner considérablement du Soleil. La puissance lumineuse sera alors très faible. Néanmoins, l'orbiteur travaillera avec des panneaux solaires car l'Europe ne dispose pas de générateur radio-isotope. Les panneaux solaires

déployés ont une envergure de 32 m pour une surface totale de 64 m². Ils sont équipés de cellules très performantes et de capteurs de puissance maximale qui sont des dispositifs qui garantissent une répartition optimale entre les batteries et les photopiles. Selon la distance de la sonde par rapport au Soleil, ces panneaux fourniront entre 8 700 W et 450 W. Une régulation thermique est prévue pour maintenir la température ambiante de l'orbiteur à 20 °C, malgré les variations de températures subies tout au long des différentes orbites de la trajectoire. Un nouveau concept de régulation thermique est ainsi embarqué pour fonctionner sans consommation électrique.

Après son lancement le 2 mars 2004, *Rosetta* a effectué deux manœuvres d'assistance gravitationnelle en survolant la Terre, puis une troisième sur Mars. La sonde est alors sur une orbite très elliptique qui lui permet de s'éloigner de plus en plus du Soleil. Le voyage de *Rosetta* est particulièrement long, dix ans. Pour les scientifiques impliqués dans le projet, c'est une occasion pour explorer des astéroïdes. Ce sont les briques qui ont formé les planètes, c'est en cela qu'ils sont intéressants à étudier. Ils proviennent principalement de la ceinture d'astéroïdes située entre Mars et Jupiter et des objets trans-neptuniens. Deux rencontres sont programmées lors des passages successifs de la sonde à travers la ceinture principale d'astéroïdes.

La première, avec Steins, un petit corps céleste, de forme irrégulière, de seulement 4,6 km de diamètre. *Rosetta* croise l'astéroïde le 5 septembre 2008 à une distance de 800 km et à une vitesse relative de 8,6 km/s. La sonde, qui se trouve à 360 millions de km de la Terre, doit alors effectuer une manœuvre de rotation rapide et complexe pour bien pointer tous ses instruments sur cet astre. La plupart des instruments de l'orbiteur, ainsi que le magnétomètre de l'atterrisseur *Philae*, sont mis en œuvre en vue de recueillir le maximum d'informations scientifiques sur cet astéroïde, appartenant à une classe rare qui n'a encore jamais été observée. Un seul incident technique est à noter : l'obturateur de la caméra à haute résolution s'est malheureusement bloqué. Ce survol offre aussi une occasion de réaliser une assistance de navigation par moyens optiques, une première pour l'ESA.

Une fois arrivée au point le plus éloigné du Soleil le 17 décembre 2008, la sonde plonge à nouveau vers la Terre pour profiter une dernière fois, le 13 novembre 2009, de l'assistance gravitationnelle de notre planète. Il est amusant de noter que des astronomes ont alors signalé un risque de collision d'un astéroïde avec la Terre, prenant la sonde *Rosetta* pour un astéroïde. La sonde a survolé la Terre, à la verticale de l'Indonésie, à une altitude de 2 480 km et à la vitesse de 13,3 km/s. À cette occasion, les instruments scientifiques ont été mis en œuvre.

C'est ainsi que, dans son plongeon vers notre planète, la sonde a retransmis les images prises : un mince croissant lumineux de la Terre qui se met à grossir et qui permet de distinguer des nuages et des lumières venant de notre civilisation. Cela se passe comme si nous nous trouvions à bord d'un OVNI se dirigeant vers la Terre ! C'est phénoménal ! La sonde en profite également pour observer notre atmosphère, son champ magnétique, détecter la présence d'eau. Cela ne nous apprendra rien de plus que nous ne connaissions déjà grâce à tous les satellites en orbite. Mais ces mesures vont permettre d'étalonner de façon encore plus fine les détecteurs embarqués, pour pouvoir faire plus tard des mesures plus précises sur d'autres planètes avec d'autres sondes emportant des instruments identiques. Ce dernier survol permet à la sonde d'accroître sa vitesse de 3,6 km/s et d'amener sa trajectoire dans le plan d'orbite de la comète.

La sonde a alors l'élan suffisant pour effectuer l'étape finale. Sur sa route, la sonde va observer un autre astéroïde, Lutetia, bien plus gros que Steins avec un diamètre d'environ 100 km. Son survol est effectué le 10 juillet 2010, à 3 000 km et à la vitesse de 15 km/s. Cette observation présente un intérêt majeur pour la compréhension des astéroïdes car Lutetia n'est pas seulement gros mais il est aussi le premier astéroïde de type M (métallique) à être visité par une sonde spatiale. La composition des astéroïdes de type M est variée, incertaine et sujette à débats.

Rendez-vous avec... une comète

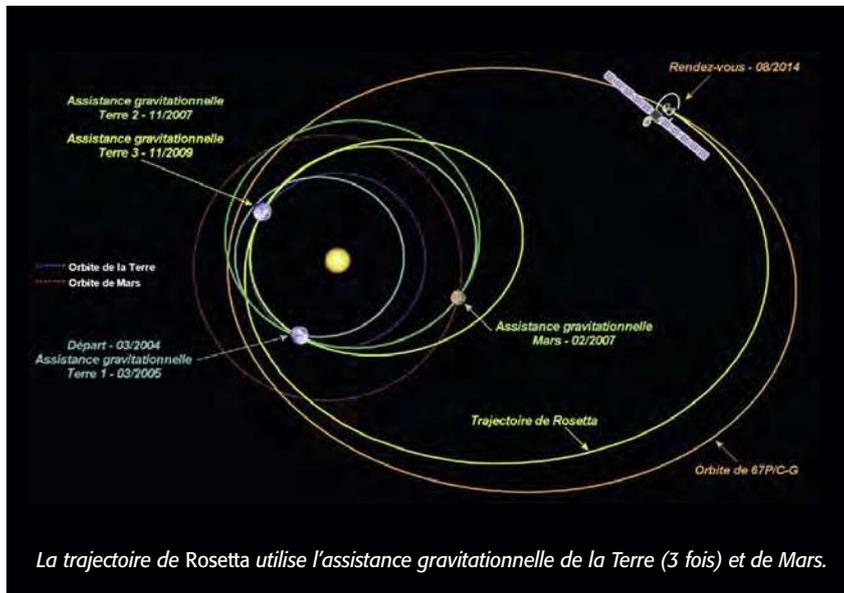
► La composition de Lutetia intrigue les astronomes. Quoique classé de type M, il ne montre pas beaucoup d'indices métalliques à sa surface. *Rosetta* a pu prendre plus de 400 images de l'astéroïde. Les premiers clichés ont montré que Lutetia est probablement un « *survivant primitif de la naissance violente du système solaire* », selon les termes mêmes de l'ESA. Il a souffert de nombreux impacts durant ses 4,5 milliards d'années d'existence, comme en témoignent les cratères visibles à la surface de l'astéroïde aux contours tourmentés.

Le survol de ces deux astéroïdes doit permettre de mieux appréhender la diversité de ces corps célestes et surtout de trancher une question essentielle : sont-ils les résidus de comètes à vie courte ou simplement les débris d'une planète dont la formation aurait été avortée par la force gravitationnelle de Jupiter ? Établir un lien, s'il existe, entre les comètes et les astéroïdes, c'est une des ambitions de *Rosetta*. À ce stade, tous les équipements auront fonctionné correctement et été vérifiés, tous les réglages auront été effectués et les logiciels auront été perfectionnés.

Sur cette trajectoire, *Rosetta* s'éloigne de plus en plus du Soleil. La puissance lumineuse reçue diminue et ne sera plus suffisante pour charger les batteries. La sonde doit être mise en hibernation pour être prête pour son rendez-vous avec la comète. À partir de mars 2011, les instruments sont coupés un à un puis, le 8 juin 2011, les systèmes de télécommunications et les contrôles de trajectoire sont mis hors circuit pendant 31 mois. Les panneaux solaires sont orientés de façon à ce qu'ils soient face au Soleil avant de tout couper. La sonde est mise en légère rotation pour stabiliser son orientation. Les seuls éléments qui restent sous tension sont les radiateurs internes et le calculateur de bord qui déclenchera l'horloge chargée de donner l'ordre du réveil prévu le 20 janvier 2014. Elle se trouvera alors à 3,8 unités astronomiques (UA¹) du Soleil. Si tout se passe bien, quelques heures après le réveil, la sonde doit envoyer son premier message. La sonde va suivre la comète dans sa trajectoire. Les panneaux recevront alors suffisamment de lumière.

La sonde va continuer de se rapprocher de la comète. Quand elle se trouvera à environ 200 km, la vitesse relative sera réduite à quelques cm/s. Elle procédera alors à une cartographie minutieuse de sa surface pour identifier et sélectionner cinq zones d'atterrissage possibles. Toutes ces opérations, comme d'ailleurs les suivantes, seront effectuées par la sonde elle-même. À de telles distances de la Terre, environ 675 millions de km, la sonde doit être autonome. La durée A/R d'une liaison avec la Terre sera alors de 80 minutes. Cependant, le choix final entre ces cinq zones sera effectué par l'équipe de projet. À ce stade, il n'y a aucune activité à la surface de la comète qui se trouve trop éloignée du Soleil. *Rosetta* devrait arriver à proximité vers le mois de mai 2014. Des corrections seront apportées régulièrement pour éviter d'avoir une sonde dans le champ de poussières émis dans le sillage de la comète. En arrivant à destination, *Rosetta* manœvrera pour se placer à une altitude de 5 à 25 rayons du noyau de la comète estimé à 600 m. La comète devient active².

Au terme de plusieurs mois de manœuvres de freinage, elle s'approchera à moins de 2 km du noyau et se placera en orbite autour de celui-ci. Ayant emporté 12 équipements scientifiques, elle effectuera de nombreuses mesures, procédera à une cartographie complète du noyau et observera les modifications d'activité de la comète au fur et à mesure que celle-ci s'approchera du Soleil. Une fois en orbite, la vitesse de la sonde



La trajectoire de Rosetta utilise l'assistance gravitationnelle de la Terre (3 fois) et de Mars.

sera ajustée en permanence pour lui éviter de s'écraser sur la comète ou d'échapper à son attraction. La vitesse orbitale sera alors de 10 km/h. Sa vitesse relative sera réduite à moins de 1 km/h. Au cours de l'un des survols de la comète, *Rosetta* éjectera l'atterrisseur à une altitude de 1 km. Les opérations d'éjection, puis d'atterrissage, sont complexes.

La difficulté majeure pour ce projet concerne l'atterrissage sur un corps céleste aussi petit. La gravité de la comète est de 1/100 000 de g. C'est-à-dire que le poids de l'atterrisseur ne représente plus qu'un gramme. L'atterrisseur va se trouver dans un milieu où toute action va engendrer une réaction identique. C'est pourquoi le système de contrôle d'attitude, chargé de réaliser les opérations d'atterrissage, va continuer à pousser jusqu'à l'ancrage définitif de l'atterrisseur. La navigation de l'atterrisseur doit se faire avec une précision comprise entre 10 cm et 1 mm. Pour éviter que l'atterrisseur ne rebondisse, ses trois pieds sont équipés d'absorbants de chocs, mais aussi de raquettes pour lui éviter de s'enfoncer dans un sol mou. De plus, des vis placées sous chacun des pieds s'enfonceront dans la glace. Au contact du sol, *Philae* éjectera deux harpons qui lui permettront de s'amarrer au sol. Les jambes du train d'atterrissage peuvent tourner, se soulever et se pencher pour remettre l'atterrisseur d'aplomb.

Pour la première fois, une sonde se posera sur une comète et ce sera une sonde européenne. L'atterrisseur effectuera un forage d'une trentaine de centimètres. Les échantillons prélevés seront acheminés par un carrousel vers le four pour une analyse chimique. La masse de la foreuse est de 3,6 kg pour une puissance très faible d'une dizaine de watts. Les opérations prendront une semaine environ, pendant laquelle les informations seront transmises à l'orbiteur qui se chargera de les retransmettre vers la Terre. Celui-ci continuera d'accompagner la comète dont la surface commencera à s'évaporer quand elle ne sera plus qu'à 500 millions de kilomètres du soleil. Des gaz et des poussières seront alors éjectés et la queue atteindra progressivement des centaines de milliers de kilomètres de long. Pour la première fois, il sera possible d'assister au réveil d'une comète. *Rosetta* restera ainsi autour de la comète jusqu'à fin 2015, au moment où celle-ci atteindra son point le plus proche du soleil.

De nombreux équipements développés pour *Rosetta* vont être utilisés par d'autres sondes de l'ESA, comme *Mars Express*, *Vénus Express* et *BepiColombo* qui doit être lancé sur Mercure. ■

1- Valeur moyenne de la distance entre la Terre et le Soleil : 150 millions de km.

2- Lorsqu'une comète se rapproche du Soleil, sa température augmente et son noyau commence à libérer des poussières et des gaz. Ces émissions sont repoussées par le rayonnement solaire dans la direction opposée à celle du Soleil. C'est l'apparition de la queue de la comète. On dit alors que la comète devient active.



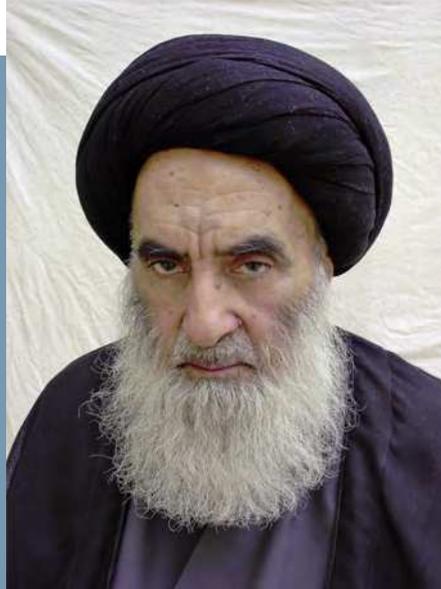
L'avenir de l'Irak¹

Charles Mainguy (49 – de Seynes)

L'auteur, président du Centre d'Études et de Recherche de la Défense, nous expose sa vision peu optimiste de l'avenir de ce pays au sous-sol pourtant si riche.



Le Premier ministre Nouri al-Maliki.



L'ayatollah Ali al-Sistani, la plus haute autorité chiite.

La situation de l'Irak n'est pas très rassurante et l'avenir est difficile à prévoir. Grand comme les quatre cinquièmes de la France, il comporte, au sud de l'Euphrate, une zone quasi désertique qui couvre un tiers du pays. Au centre, le bassin de la Mésopotamie, irrigué par l'Euphrate et le Tigre, en occupe un quart. C'est là que, 3000 ans avant notre ère, se sont épanouies les civilisations les plus anciennes, avec notamment la première invention de l'écriture. Au nord, plutôt montagneux, se situe la région actuellement autonome des Kurdes.

L'Irak bénéficie d'une population en croissance rapide malgré une histoire bien tourmentée; d'environ 12 millions d'habitants à l'avènement de Saddam Hussein en 1979, elle serait passée à environ 39 millions aujourd'hui dont environ 20% de Kurdes. L'Irak bénéficie aussi d'une rente pétrolière abondante au coût d'exploitation faible. Rétablie dès 2008 à son niveau d'avant-guerre, elle se situait alors au 3^e ou 4^e rang mondial avec une production de 2,4 millions de barils/jour (Mb/j).

Mais l'Irak est d'abord une nation divisée par la religion, ce qui est un paradoxe pour un pays donné musulman à 97% : 5,1 millions d'habitants (17% des arabes) sont sunnites, de même qu'une majorité des Kurdes.

Ils détenaient le pouvoir jusqu'au renversement du dictateur. Des élections organisées en 2005 ont donné le pouvoir aux quelque 24 millions de chiites selon une répartition dont ils sont les seuls à se satisfaire. Pour mémoire, citons les chrétiens qui étaient plus d'un million en 2003 et qui ne seraient plus que 250 000 aujourd'hui : les deux tiers vivent en exil et le reste est victime des persécutions sanglantes perpétrées par les autres communautés. Cette situation a peu de chances d'évoluer tant que le Premier ministre actuel, Nouri al-Maliki, un chiite, se comportera comme le chef d'une mafia. Les brimades à l'égard des sunnites sont également nombreuses. L'ingérence de nations étrangères n'améliore pas ce climat proche de la guerre civile. Néanmoins, on note que la moitié des provinces connaissent une réduction réelle des attentats, grâce à une présence abondante et ferme de l'armée à tous les *check points*.

La manne pétrolière a permis une renaissance remarquable dans des régions privilégiées. En premier lieu, on peut citer le Kurdistan irakien qui jouit d'une paix relative et d'une autonomie proche de l'indépendance. Elles lui permettent de passer des contrats avantageux avec de grands groupes pétroliers internationaux au grand dam d'un pouvoir central trop faible pour réagir utilement. Mieux géré que les provinces voisines, le Kurdistan connaît une prospérité enviable, avec une distribution d'électricité opérationnelle 24 heures sur 24, ce qui est exceptionnel dans le reste du pays, y compris à Bagdad.

Parmi d'autres secteurs en évolution rapide, Najaf, lieu de pèlerinage chiite où se trouve le tombeau de l'imam Ali, autrefois plus important que le site de Qom en Iran, avant les pressions exercées par Saddam Hussein. C'est à Najaf que réside Ali al-Sistani, considéré comme le plus grand des ayatollahs par l'ensemble de la communauté chiite mondiale qui compte 150 millions de croyants. À Najaf, le progrès est rapide, avec de grands hôtels et une chambre de commerce fière des sept milliards de

1- Article déjà publié dans le bulletin n° 92 de novembre 2013 du CERD.

L'avenir de l'Irak



La mosquée de Najaf abrite le mausolée de l'imam Ali.



Attentats en Irak : 4 400 morts en 2012.

► dollars d'investissements enregistrés (cité par l'hebdomadaire *The Economist*). Ailleurs, l'insécurité, une bureaucratie tatillonne, des politiciens querelleurs et corrompus rendent les affaires difficiles. La Banque mondiale classe l'Irak au 165^e rang pour la facilité de faire des affaires parmi les 185 pays qu'elle supervise, et les capitaux étrangers restent à l'écart bien que la rente pétrolière perçue par l'État s'élève à huit milliards de dollars par mois.

Malgré une augmentation spectaculaire du Produit intérieur brut (PIB) par habitant, passé de 780 \$ en 2002 à 2 312 \$ en 2008, le quart de la population vit avec 2,20 \$ ou moins par jour, somme inférieure au seuil de pauvreté. Le chômage et le sous-emploi atteignent plus de la moitié de la population. Cette situation est exploitée par les milices armées de tous ordres qui y trouvent un recrutement important pour leurs diverses affaires. Les chiffres ci-dessus doivent être considérés comme des ordres de grandeur, faute de données fiables que pourrait fournir une administration organisée : le dernier recensement date de 1987.

Le gouvernement veut augmenter sensiblement la manne pétrolière. Les réserves connues s'élèveraient à 143 milliards de barils, les troisièmes au monde après l'Arabie Saoudite et la Russie, et elles sont probablement plus importantes car la partie ouest du pays est encore peu explorée. En 2012, l'Irak a produit près de trois millions de barils/jour et annonçait une ambition (déjà réduite récemment) à 9 Mb/j pour 2020, un objectif encore jugé peu réaliste. En effet, les progrès ont surtout été réalisés dans le Kurdistan, ce qui pose des problèmes de relations interethniques. Les Kurdes auraient conclu une cinquantaine de contrats avec des sociétés étrangères sans consulter le gouvernement central et évacuent leur production par citernes vers la Turquie. Ils passent des contrats fondés sur un partage du revenu de la production lié au prix du pétrole sur le marché. Dans le reste du pays, il n'y a que des contrats de service : les sociétés reçoivent un prix fixe par baril livré. Celles qui ont des contrats avec le Kurdistan sont menacées d'élimination. Mais pour développer sa production, le gouvernement doit améliorer sérieusement son infrastructure, oléoducs, ports et autres. Les crédits nécessaires aujourd'hui ne peuvent être obtenus qu'en pompant davantage, au détriment de la production future.

L'Irak est menacé d'une calamité plus alarmante, la baisse des eaux du Tigre et de l'Euphrate, qui ont irrigué le Croissant fertile depuis tant de siècles. Selon l'*American Scientific Journal*, entre 2003 et 2009, 144 km³ auraient été perdus, soit l'équivalent du volume de la Mer Morte. La quantité d'eau qui entre en Irak à la frontière syrienne a diminué de 70 %

dans une zone où l'eau était déjà rare. Cette réduction des ressources a conduit à puiser davantage dans les nappes phréatiques. Le gouvernement a fait creuser un millier de puits qui ont contribué à faire baisser des quatre cinquièmes les ressources en eau souterraine. Les quatre pays concernés par les eaux du Tigre et de l'Euphrate – la Turquie, la Syrie, l'Irak et l'Iran – ont tous construit des barrages et des bassins-réservoirs, mais ils n'ont établi aucun traité pour le partage des eaux des deux fleuves et leurs relations sont plutôt tendues. Ces informations transmises par l'hebdomadaire *The Economist* ont été obtenues grâce aux satellites de la NASA.

La résolution de ces problèmes vitaux suppose un climat politique intérieur et des relations de voisinage apaisées, ce qui est loin d'être le cas. Ceci explique l'attention portée par le gouvernement irakien à la remise en condition de ses forces armées, autre source de dépenses importantes et acceptées. ■

NOTA

La répartition de l'eau entre pays traversés par les mêmes fleuves est une source de conflits dont un article du *Piège* a fait état récemment. Si les pays concernés du Moyen-Orient ont des forces militaires comparables, il en va tout autrement pour le bassin du Nil et la péninsule indochinoise face à la Chine. La répartition des eaux du Nil entre l'Égypte et le Soudan devait beaucoup aux pressions occidentales et n'a pas donné lieu à des crises graves. Cependant, les maîtres occidentaux avaient négligé l'Éthiopie, pays archaïque et indépendant. L'Éthiopie vient de rappeler son existence en entreprenant la construction du grand barrage de "la Renaissance" proche de sa frontière avec le Soudan. L'Égypte a vigoureusement protesté. Actuellement, elle ne peut pas faire plus, compte tenu de la situation intérieure dans laquelle elle se trouve.

En Extrême-Orient, les conditions sont bien différentes. Les autorités régionales ou locales multiplient les barrages notamment sur le Mékong et la Salouen. Actuellement, 19 sont en service ou en construction sur la partie chinoise de ces deux fleuves avec l'accord tacite du pouvoir central qui poursuit un autre objectif : tirer le plus grand parti possible des ressources hydrauliques du pays pour réduire la pollution grave créée par l'exploitation excessive du charbon. Même le Vietnam, dont l'économie florissante doit beaucoup à la Chine, n'a guère les moyens d'intervenir.



Le responsable du soutien en service, un acteur central du MCO¹ des équipements militaires

Jean-Luc Le Doze (90 – Poznanski)

Dans le dernier numéro du *Piège*, Yves Malinowski analysait les différents enjeux auxquels doit faire face l'Armée de l'air pour assurer le maintien en condition opérationnelle (MCO) des équipements aéronautiques. Le sujet n'est pas épuisé ; après un rapide retour sur ces enjeux, l'auteur, responsable du soutien en service (RSS) des flottes Transport/A400M et Écoles au sein de la SIMMAD nous présente ce nouveau personnage, maillon essentiel de la chaîne de responsabilités qui permettra d'affronter le défi du maintien en condition opérationnelle des systèmes d'arme dans la durée.

Le soutien en service des matériels militaires constitue, dans un contexte financier contraint, un enjeu majeur ; en effet, les coûts qui en résultent² connaissent une inflation constante résultant pour l'essentiel, de quatre facteurs :

Le facteur opérationnel. La complexité des scénarios d'engagement, le durcissement et la diversité des opérations militaires, qui imposent un niveau élevé de polyvalence, rejaillissent sur la complexité et le coût du soutien. En outre, la durée d'exploitation opérationnelle des systèmes n'est pas sans conséquence sur la possibilité d'assurer leur soutien à long terme ; elle ne saurait être écartée des analyses conduites en amont pour la définition et le choix du système de soutien.

Le facteur technique. Les technologies employées pour répondre au besoin militaire exprimé par les états-majors sont de plus en plus complexes ; la fiabilité initiale des équipements dont le niveau de maturité technique évolue lentement est donc souvent incertain.

Par ailleurs, la réduction des cibles et l'étirement des calendriers de livraison de certains matériels imposent de pérenniser à grand coût (obsolescences, modifications...) certaines capacités au-delà de

l'objectif initial de retrait de service, et influent de façon plus ou moins significative sur l'aptitude des systèmes d'armes nouvellement acquis à atteindre dans des délais suffisamment brefs un niveau de maturité stabilisé.

L'évolution des stratégies industrielles. La contraction prévisible des marchés d'acquisition d'équipements majeurs conduit les acteurs industriels de la défense à modifier leurs modèles économiques en les recentrant sur les activités de soutien et de service. Certains de ces acteurs bénéficient d'une situation monopolistique dont ils savent tirer profit ; il en résulte que les marges de négociation des principaux services d'achat du ministère en vue de réduire les coûts d'entretien des matériels sont nettement insuffisantes.

L'évolution de la réglementation qui encadre l'exploitation des matériels depuis leur mise en service jusqu'à leur démantèlement (suivi et maintien de la navigabilité des aéronefs, application des dispositions

1- Maintien en condition opérationnelle.

2- Il est communément admis qu'ils tendent à représenter entre 60 et 70% du coût global d'une opération d'armement.



Le C135, mis en service en 1964 et prolongé jusqu'en 2025, ravitaillant son possible successeur, l'A330 MRTT.

Le responsable du soutien en service

► relatives à la déconstruction des équipements majeurs, etc.) a un impact significatif sur le coût global d'une opération.

Dans ce contexte, la conception d'un équipement ne saurait aujourd'hui s'envisager sans intégrer d'emblée une réflexion globale sur les activités à long terme de cet équipement. Pour faire face à ce défi, le ministère de la Défense a développé une approche visant à renforcer la cohérence et la continuité de son action durant tout le cycle de vie des équipements. Il en ressort deux lignes directrices fondamentales : d'une part favoriser la transition entre le soutien initial et le soutien en service, d'autre part s'assurer que l'on pourra financer le soutien de ces équipements dans une perspective de long terme.

Cette démarche supposait que les questions du soutien soient appréhendées dès les phases situées le plus en amont dans la chronologie du déroulement d'une opération d'armement. Les réflexions conduites en la matière dès 2009 par l'état-major des armées (EMA) et la délégation générale pour l'armement (DGA), avec le concours des états-majors d'armées et des structures de soutien, ont conduit à proposer une évolution de la gouvernance de la conduite des opérations d'armement ; concrètement, elle s'est traduite par la décision d'impliquer un expert du soutien, dès le stade d'orientation de l'opération, dans les travaux menés par l'équipe de programme intégrée (EDPI), dont le mandat s'étend désormais à l'ensemble du cycle de vie du matériel et non plus exclusivement aux seuls stades précédant la mise en service opérationnelle (MSO).

L'instruction générale n°1516/125 de mars 2010, relative à la conduite et au déroulement des opérations d'armement, définit ainsi le cadre de cette gouvernance renouée et introduit la notion de responsable du soutien en service (RSS) tout comme celle d'officier de préparation des forces (OPF)³.

S'il a vocation à copiloter l'EDPI aux côtés de l'officier de programme (état-major) et du directeur de programme (DGA) à partir du stade d'utilisation, le RSS intervient essentiellement en appui du premier, dans un rôle de "conseiller soutien", et en complément des gestionnaires et architectes de soutien de la DGA lors des stades amont (orientation, élaboration, réalisation). À ce titre, il exerce son action selon trois axes complémentaires :

- il contribue à l'amélioration de l'expression du besoin en matière de soutien et fournit des éléments d'appréciation sur les exigences attendues du système de soutien, telles que définies dans les fiches de caractéristiques militaires ;
- il participe avec la DGA qui, au regard de ses prérogatives, demeure responsable de la conception du soutien initial, à la rédaction de la stratégie d'acquisition du soutien et des différents documents de programme ;
- enfin, il élabore au profit du responsable du BOP⁴ 178 "Préparation et emploi des forces" une planification des besoins financiers qui devront être provisionnés dans le cadre des travaux budgétaires.

La complémentarité des profils, des expériences, des cultures et des parcours professionnels ainsi que la mutualisation des compétences au sein de l'EDPI constituent une richesse et un atout indéniables. Ils sont garants d'une plus grande efficacité et renforcent la crédibilité de l'action de l'État vis-à-vis des industriels :

- le DP assure la conduite de l'opération, la direction des activités de



L'A400M en finale.

l'EDPI et les négociations avec les industriels ;

- l'OP définit et exprime le besoin opérationnel, incluant le système de soutien, en cohérence avec les orientations capacitaires fixées par l'EMA ;
- le RSS, apporte son expertise du soutien des matériels en service dans les forces en prenant en compte notamment l'aptitude à la projection du système de soutien et son adaptabilité aux exigences d'emploi sur un théâtre d'opérations extérieures.

Pouvant appuyer sa réflexion et ses propositions non seulement sur sa propre expérience professionnelle, mais aussi sur le retour d'expérience accumulé par la structure qu'il représente, il doit notamment s'assurer de la cohérence des choix opérés avec les politiques structurantes du MCO de milieu (politique générale de milieu, gestion logistique des biens, ...). Ainsi, à titre d'exemple, s'agissant du choix du système d'information logistique, il doit, dans la mesure du possible, privilégier l'emploi de systèmes nationaux ; à défaut, il s'assurera de l'interopérabilité de la solution choisie⁵ avec les principaux outils permettant la gestion, la comptabilité et la valorisation des biens de l'État. En outre, il conforte l'approche théorique du soutien logistique intégré, en particulier pour l'élaboration des besoins en approvisionnement initial, par l'apport d'éléments concrets issus pour l'essentiel d'expériences vécues. À cet égard, les synergies potentielles qui doivent se dégager de la collaboration avec les architectes du soutien de la DGA sont évidentes et méritent d'être développées afin de concevoir un système de soutien adapté, évolutif et surtout pérenne à des coûts acceptables.

Cette collaboration a porté ses fruits et démontré toute sa pertinence sur le programme A400M.

La mise en service opérationnelle de l'A400M constitue un défi majeur non seulement pour l'Europe de la Défense, mais aussi et surtout pour les armées confrontées à un grave déficit capacitaire sur le segment du transport tactique et logistique.

C'est également le cas pour la SIMMAD qui, dès la livraison des premiers exemplaires, assumera les responsabilités de gestionnaire des biens



Armée de l'air

La navigabilité permet d'assurer et de certifier l'aptitude au vol des appareils. Ici, une réunion "navigabilité" dans l'Armée de l'air.



Cockpit de l'A400M.

logistiques et devra se préparer à l'exercice de ses futures attributions d'OGMN⁶ et de gestionnaire des contrats de soutien de la flotte, respectivement en 2014 et 2018. Par ailleurs, ce programme d'armement se caractérise par sa complexité, due à sa nature même (coopération internationale), au cadre contractuel (gestion par l'OCCAR⁷ d'un contrat global incluant développement, production et soutien) et enfin à la faible expérience de l'industriel sur la fonction soutien en service d'un avion militaire.

L'action du RSS et de ses équipes spécialisées trouve dans ce cadre tout son sens. Elle a notamment permis d'orienter les choix opérés par la DGA et l'EMA en ce qui concerne les besoins en matériels de rechange, qu'ils soient spécialisés ou d'usage commun à d'autres flottes, tout en veillant à obtenir des garanties acceptables sur les conditions de réception des matériels commandés à l'industrie avant le transfert de propriété. Il est vital en effet de fixer dès le départ les exigences minimales en termes de réception des biens afin de ne pas obérer l'avenir et d'être en mesure d'assurer d'emblée une traçabilité satisfaisante des matériels et leur valorisation comptable dans le patrimoine de l'État, notamment au travers du système CHORUS⁸.

Outre son implication sur ce dossier majeur, le RSS intervient sur un spectre bien plus large comprenant en particulier l'élaboration de la stratégie à mettre en place pour les futurs contrats de soutien ; ils devront viser une performance supérieure et un degré plus abouti de forfaitisation des services, dans une double optique de réduction des coûts et d'optimisation des travaux de contractualisation. En effet le contrat de soutien initial A400M (FRISS), qui est entré en vigueur, pour une durée de 18 mois, à compter de l'entrée en service du premier avion (août 2013), ne couvre pas l'intégralité des besoins ; ceux-ci ne seront donc pleinement satisfaits que par la commande de prestations à l'événement. Les travaux conduits visent aussi un niveau cohérent de coopération, en particulier avec le partenaire britannique, en promouvant si possible la constitution d'un stock commun de pièces de rechanges, dont la pertinence économique est démontrée sous réserve de mettre en place des mécanismes flexibles de compensation. À ce stade, cette coopération progresse timidement, essentiellement en raison de légères divergences sur la manière de concevoir la mutualisation, mais aussi sur la façon d'envisager la relation avec l'industriel et le rôle à lui confier dans la gestion du lot commun.

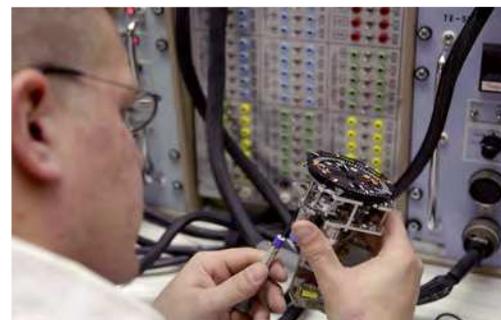
Pour remplir les missions qui lui sont assignées, le RSS peut s'appuyer sur les compétences agrégées autour des multiples spécialités constituant le cœur des activités de la SIMMAD : expertise technique, gestion logistique, achat et contractualisation de prestations et services de soutien, planification et gestion budgétaire... S'agissant de l'A400M, il a ainsi été décidé de constituer une équipe de projet pluridisciplinaire dont le pilotage opérationnel est assuré par le RSS qui demeure le garant des positions prises par la structure qu'il représente dans les différentes enceintes de conduite de l'opération, que ce soit au niveau national ou international : EDPI, comité de pilotage, comité de programme.

Il disposera aussi d'un correspondant spécialement détaché sur la base principale d'exploitation de l'A400M, dont le rôle sera de contribuer au suivi du contrat initial, en appui de la DGA et au profit de l'OCCAR. Ce correspondant apportera également une assistance de proximité aux opérateurs locaux tout en participant aux activités d'expérimentation

du système de soutien conduites par l'Armée de l'air, dans un contexte technico-logistique évolutif, contraignant et très certainement dégradé dans un premier temps. Cette situation imposera d'étudier les voies d'amélioration possibles en vue d'adapter le système de soutien, le concept de maintenance et en filigrane la stratégie contractuelle. Enfin, il sera le bras armé du RSS pour adapter localement ses directives et lui fournira en retour les éléments d'appréciation afin qu'il puisse décider des adaptations à apporter au système de soutien dont la maturité ne sera pas atteinte avant plusieurs années.

Une organisation à consolider au sein de la SIMMAD

S'agissant du milieu aéronautique, l'implication du RSS n'est naturellement pas uniquement circonscrite au seul programme A400M. En effet, la SIMMAD a fait le choix de positionner six RSS au plus près des équipes de programme afin de dégager les synergies évoquées plus haut. Elle a également fait le choix d'une organisation modulable au gré de l'évolution des programmes et d'un fonctionnement collégial notamment pour aborder les thématiques transverses et contribuer, avec les états-majors et les autres services ou directions chargés des questions du soutien, aux réflexions stratégiques sur le MCO (évolution des politiques de soutien et des concepts de maintenance, organisation de plateaux État-industrie, partages entre les acteurs du NSO et du NSI...).



Le partage de compétences entre NSO et NSI fait partie des réflexions stratégiques sur l'évolution du MCO.

Elle a ainsi nommé six RSS sur les segments capacitaires suivants : aviation de chasse, aviation de transport et de formation, aviation de support opérationnel, hélicoptères, drones et missiles, systèmes d'information et de communication aéronautique. Ces RSS contribuent à optimiser la performance de la SIMMAD vis-à-vis des matériels en service au travers d'un volet visant à apporter un éclairage sur le devenir des flottes, à proposer des voies d'optimisation du soutien et à veiller à la cohérence physico-financière des travaux conduits dans le cadre de la VAR⁹.

Nouvel acteur dans le paysage du MCO, le RSS joue un rôle essentiel à deux titres : non seulement en phase amont en vue de mieux circonscrire la définition du système de soutien, mais aussi en phase aval grâce aux études et analyses qu'il mène pour optimiser le système de soutien et proposer des voies de réduction des coûts de MCO des matériels en service. Le fonctionnement en mode collégial des RSS tel qu'il se met en place au sein de la SIMMAD permettra de converger vers ce double objectif tout en conservant la raison d'être principale de la fonction, l'analyse de la capacité à financer, à long terme, les matériels acquis au titre de l'équipement des forces. ■

3- Officier positionné au sein des états-majors d'armées, plus spécifiquement chargé d'assurer la cohérence physico-financière des activités d'entraînement et de préparation organique des unités.

4- Budget opérationnel de programme.

5- Notamment si elle s'applique à un programme développé en coopération.

6- Organisme de gestion du maintien de la navigabilité.

7- Organisation conjointe de coopération en matière d'armement.

8- CHORUS constitue le cœur du système d'information financière de l'État (SIFE).

Il s'agit d'une application partagée par l'ensemble des acteurs financiers des services centraux et déconcentrés de l'État et déployée progressivement en leur sein depuis 2008 dans la dynamique de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF).

9- Version actualisée du référentiel de programmation militaire.

Où va notre Défense ?

Jean Menu (61 – Moulin)

Question intéressante: l'auteur expose ici son point de vue sur la Défense de la France et de l'Europe.

On ne peut évacuer cette question essentielle en cette période de crise économique qui voit un recul sensible des efforts de défense au sein de l'Union européenne.

Le dernier livre blanc souligne les menaces auxquelles nous sommes confrontés. Elles sont liées à la montée en puissance militaire de certains États, à la prolifération d'armes de destruction massive, nucléaires et chimiques, mais aussi à l'instabilité de pays d'Afrique et du Moyen-Orient, où des conflits dégénèrent souvent en catastrophes humanitaires, avec son lot de terrorisme aveugle, et enfin au domaine cybernétique pour contrer les attaques et la criminalité informatiques qui se développent d'une manière préoccupante.

Cinq priorités ont été retenues :

- Protection du territoire national ;
- Sécurité de l'Europe et de l'espace Nord-Atlantique ;
- Stabilisation des approches de l'Europe ;
- Participation à la stabilité du Proche-Orient et du golfe Arabo-Persique ;
- Contribution à la paix dans le monde.

Cinq missions ont également été définies :

- Connaissance et anticipation des risques et des menaces ;
- Dissuasion nucléaire ;
- Protection et garantie de l'intégrité du territoire ;
- Prévention des crises ;
- Intervention de forces à l'extérieur du territoire national.

Comment mettre en œuvre les défis posés par ce Livre blanc et sa déclinaison dans la Loi de programmation militaire (LPM) 2014-2019 ?

Quatre voies sont possibles :

La première est purement nationale. Elle pourrait être envisagée, mais les perspectives offertes par la prochaine LPM limitent les marges de manœuvre. Malgré des menaces bien identifiées, se prépare l'affaiblissement inéluctable et irréversible de nos forces armées dont le démantèlement se poursuit. Entre 2014 et 2019, la France consacra 190 milliards d'euros pour sa défense. 103 milliards seront réservés pour ses équipements dont 22 % pour le nucléaire que certains voudraient supprimer afin de mieux financer les programmes conventionnels. À ce jour, toutes tendances politiques confondues, aucune majorité n'a décidé d'y renoncer¹. De 3 % du PIB il y a 30 ans, l'effort descendra à 1.5 %.

Les annuités seront gelées au niveau de 2013 jusqu'en 2016, légèrement au-dessus de 31 milliards d'euros, avec deux grandes incertitudes puisque d'une part des ressources "exceptionnelles" de près de six milliards sont attendues et d'autre part l'augmentation à 32.5 milliards annoncée entre 2017 et 2019 ne peut que nous laisser perplexes. En outre, les dépenses militaires seront limitées par une inflation estimée entre 1,6 et 1,7 % sur chacune des deux prochaines années. Autrement dit, l'effort de défense n'est pas sanctuarisé, mais gelé.

La déflation des effectifs va se poursuivre. En six ans, la Défense perdra encore 34 000 postes qui viendront s'ajouter aux diminutions de la précédente LPM. Un tiers portera sur les forces de combat, le reste sur le soutien, les structures organiques, les états-majors, l'environnement et l'administration du ministère. En 2019, la Défense ne comptera plus que 242 000 personnes et la proportion de ses effectifs civils s'élèvera à 27 % au lieu de 23 % aujourd'hui. D'où la tentation d'utiliser ces derniers pour remplacer nos officiers à des postes de responsabilités de plus en plus élevés. Nous le constatons déjà, par exemple au SGDN, à la DGSE, à la DICoD, à la DAS, ou avec la prise en main par les civils de la gestion des ressources humaines aux dépens de l'état-major des armées. La modification profonde de l'organisation du pouvoir politico-militaire qui rend le ministre de la Défense responsable de l'emploi des forces. Ainsi, 82 000 postes seront supprimés entre 2008 et 2019, à comparer aux 60 000 recrutements dans l'Éducation nationale dont la gestion de ses effectifs a été montrée du doigt par la Cour des comptes. Nous aurons donc à déplorer de nouvelles fermetures de bases aériennes et des régiments seront dissous. Le contrat opérationnel de nos armées pour faire face aux crises dans la durée est donc revu à la baisse, passant de 30 000 à 15 000 hommes pour l'Armée de terre et de 70 à 45 avions de combat pour l'Armée de l'air et l'Aéronavale.

L'étalement des livraisons des nouveaux matériels ne fera qu'aggraver le niveau préoccupant de disponibilité de l'existant dans les trois armées avec pour corollaire, au-delà du vieillissement des équipements, une baisse de l'entraînement des forces que vient de souligner le chef d'état-major des armées lors d'une audition devant l'Assemblée nationale. Le succès de nos armées dans les dernières opérations ne doit pas faire oublier que nous le devons aux préparations des années précédentes. Une rupture de charge, malgré tous les efforts déployés par les militaires pour optimiser en permanence les ressources qui leur sont comptées, serait de nature à remettre en cause la bonne exécution de futures opérations et, en conséquence, les ambitions politiques de notre pays. Nous n'aurons plus





DR

Sommet de l'OTAN à Strasbourg en 2009.

que 225 avions de combat, Aéronavale comprise. Les livraisons du *Rafale*, de l'*A400M* et autre *MRTT* pour soulager les *Transall* et *C135FR* dont l'âge de la retraite aurait dû sonner, se feront au compte-gouttes. L'Armée de terre voit s'éloigner ses prévisions de *Caesar*, d'hélicoptères de combat *Tigre* et de manœuvre, de véhicules blindés. Quant à la Marine, moins touchée, elle voit néanmoins l'objectif initial des bâtiments de projection et de commandement et des frégates multimissions revu à la baisse ; de plus, son unique porte-avions ne pourra prendre la mer que quand il ne sera pas en carénage.

À cet égard, le Sénat s'est ému de la situation potentiellement préoccupante de notre défense. Il a considéré que le passage d'un effort de défense de 1,5 % en 2011 à 1,1 % en 2025, tel qu'il est envisagé, ne permettrait plus aux autorités de notre pays de maintenir le rôle de la France au niveau qui est le sien aujourd'hui. Émotion de courte durée qui ne l'a pas empêché d'approuver la nouvelle LPM. Quant à l'Assemblée nationale, il aura fallu attendre le 26 novembre pour qu'elle commence à l'examiner.

Force est de constater qu'avec une diplomatie qui ne serait pas soutenue par un outil militaire bien dimensionné, l'influence de la France et sa capacité à défendre sa place, ses intérêts et ses ressortissants connaîtraient un déclassement très significatif et, pourquoi pas, une remise en cause de sa légitimité de membre permanent du Conseil de Sécurité des Nations unies. Dans le contexte actuel, agir seul paraît donc de plus en plus difficile compte tenu des moyens limités qui resteront à notre disposition.

La seconde est celle de l'OTAN. Cette alliance politico-militaire, après la disparition de la menace soviétique, n'avait d'autre choix que d'opter pour une dissolution où d'évoluer en redéfinissant de nouvelles menaces qui sortaient de son pré carré historique. Ayant déjà fait la preuve de son efficacité durant la Guerre froide grâce à ses structures de commandement, ses centres d'opérations et surtout ses formidables moyens déployés principalement par l'allié américain, elle a décidé de continuer d'exister et de mettre en œuvre une nouvelle doctrine à vocation mondiale. En devenant un système de sécurité internationale, elle est passée d'une stratégie défensive à une conduite de missions de prévention et de gestion des crises.

Aujourd'hui, 28 pays d'Europe et d'Amérique du Nord en font partie, dont d'anciens membres du Pacte de Varsovie. L'influence des États-Unis reste considérable. La France quant à elle, sans vouloir prolonger le débat sur l'opportunité de son retour en 2009 dans le commandement militaire intégré, mais sans participer au comité des plans nucléaires, a obtenu le commandement suprême allié Transformation à Norfolk en Virginie, poste occupé initialement par un officier général américain. En toute logique, la nouvelle organisation a retiré le volet qui était chargé

d'optimiser les capacités militaires actuelles et futures des forces interarmées des États-Unis.

L'OTAN est encore présente en Afghanistan, dans les Balkans, en Méditerranée et dans l'océan Indien pour lutter contre le terrorisme et la piraterie, et faiblement en Somalie en soutien logistique de l'Union africaine.

Cependant, pour des raisons stratégiques, le centre de gravité des intérêts américains s'est déplacé vers l'Asie. Les États-Unis accepteront-ils encore longtemps, compte tenu de la diminution de leur budget militaire amorcée en 2011, d'être pratiquement les seuls à porter la plus grande partie du fardeau européen ? En effet, avec 4.75 % de leur PIB encore consacrés à leur défense, ils distancent leurs alliés avec un ratio en leur faveur voisin de quatre en 2012. Ils fournissent plus de 55 % des ressources financières et 75 % des capacités militaires de l'alliance. Un meilleur équilibre devrait donc passer logiquement par des efforts budgétaires consentis par les Européens au niveau des 2 %, comme cela est réclamé en vain depuis plusieurs années. S'ils l'acceptaient, ils pourraient alors réclamer plus de postes de commandement réservés à ce jour exclusivement aux Américains. On peut toujours rêver !

La tendance actuelle n'allant pas dans ce sens, il est à craindre que, de guerre lasse et sous la pression d'une nouvelle majorité n'ayant plus aucun lien historique avec la vieille Europe, nos alliés d'outre-Atlantique finissent par nous abandonner, nous contraignant à repenser nos modèles de défense.

La troisième conduit à l'Union européenne. Bien que ses avancées restent limitées et fragiles, son utilité est jugée indispensable par certains, à la lueur de divergences d'intérêts qui peuvent exister entre les ►

1- Article du même auteur dans *le Piège* n°200 de mars 2010



DR

Accords de Lancaster House en 2010 entre la France et la Grande-Bretagne.



Où va notre Défense ?



Evreux 2013 : embarquement pour le Mali dans un C-17 de la Royal Air Force.

► Européens et l'OTAN – et donc les États-Unis – comme nous pouvons le constater actuellement au Mali. Il faut aussi se rappeler qu'il a fallu attendre trois ans avant que les États-Unis acceptent d'intervenir militairement en Bosnie. L'Union européenne a déjà montré qu'elle était capable d'agir globalement dans une crise, de mobiliser un ensemble de moyens militaires mais aussi civils tels que l'aide au développement ou des actions de police, de justice ou de douanes. C'est ainsi que, depuis 2003, ont été lancées six opérations militaires, notamment en Bosnie, ayant mobilisé jusqu'à 7 000 militaires sur le terrain et une vingtaine de missions civiles de gestion des crises. C'est aussi le cas de l'opération "Atalante" de lutte contre la piraterie maritime au large des côtes somaliennes.

En revanche, en Libye, cette Europe s'est effacée derrière l'OTAN. Au Mali, sa discrétion a été exemplaire. Elle a fui avec courage un champ de bataille qu'elle estimait ne pas être le sien, mettant de côté cette pseudo-solidarité proclamée haut et fort, la main sur le cœur, dans le confort sécurisé et lucratif des instances bruxelloises. Nos armées auxquelles il convient de rendre un hommage appuyé, ont fait une brillante démonstration de savoir-faire en matière de capacité autonome de conduite des opérations aériennes depuis le territoire national, de renseignements, de compétences et d'efficacité des forces terrestres et aériennes. Pour la première fois, les Américains ont accepté de placer certains de leurs moyens militaires sous commandement opérationnel français, manifestant ainsi toute la confiance qu'ils mettaient dans nos capacités opérationnelles. Mais cette guerre a encore mis en évidence nos graves lacunes en matière de transport, de ravitaillement en vol, ainsi que la vétusté de certains de nos équipements qui atteignent le demi-siècle. Heureusement, Britanniques et Américains nous ont fourni des soutiens substantiels dans les domaines de la logistique et du renseignement ; quelques pays européens se sont contentés d'une aide *a minima* symbolique. Malgré tout, nous avons dû recourir à des moyens civils de transport aériens coûteux.

La marge de progression de l'Europe de la défense, cette arlésienne dont on parle tant sans jamais en voir la robe, reste donc encore importante. En effet, force est de constater qu'aucune volonté ne se manifeste au sein de l'Union européenne, plus encline à prôner la libre circulation des biens et des personnes qu'à appréhender avec lucidité le véritable visage du monde actuel post-Guerre froide. Cette démission concerne autant les crédits consacrés à la défense, en baisse constante, que le peu

d'intérêt porté à la construction d'une politique européenne de sécurité. Les chiffres parlent d'eux-mêmes, quand on constate que plusieurs pays sont passés en dessous de 1 % de leur PIB, alors que les dépenses militaires de l'Asie (Chine, Corée du Sud, Inde et Japon) ont doublé, dépassant celles consacrées par la totalité des pays européens. L'Europe, ce géant économique mais nain militaire et diplomatique, reste d'autant plus confortablement en retrait que le traité de Lisbonne précise clairement que sa défense est assurée par l'OTAN.

Ces réticences chroniques à mettre sur pied une défense commune méritent-elles une obstination effrénée de notre part ou alors n'est-il pas plus réaliste de s'orienter vers d'autres choix plus fiables et de cesser de rêver à une utopie ? Faut-il être iconoclaste et se poser vraiment la question de savoir si toutes ces structures européennes pléthoriques et coûteuses, ces organismes particulièrement gourmands en ressources humaines et financières, marqués par la faiblesse de la politique étrangère de l'Union européenne incapable de faire entendre une voix unique, sont capables d'assurer notre défense ? Poser la question, c'est y répondre.

Une quatrième voie, plus modeste mais pragmatique s'appuie sur des accords de défense et de coopération entre nations européennes, à l'instar de ce qui existe déjà entre la France et la Grande-Bretagne qui, depuis novembre 2010² ont décidé de mutualiser et d'optimiser leurs moyens, afin de

mettre leurs forces en mesure d'agir ensemble tout en rapprochant leur industrie de défense pour mieux rentabiliser leurs investissements. C'est un premier pas qui a été franchi. Cet accord de Londres pourrait convaincre nos alliés que, faute de volonté de bâtir une défense européenne et avec le risque de voir les États-Unis s'éloigner de l'Europe, il est encore possible d'avancer sur des bases de coopération à la carte entre des nations souveraines pour, en reprenant ce qui est écrit dans le Livre blanc, « organiser des interdépendances capacitaires mutuellement consenties ». Il n'est donc pas exclu d'imaginer que des possibilités de même nature puissent s'ouvrir avec d'autres pays qui accepteraient de rapprocher leurs politiques de défense et d'armement, parmi lesquels figureraient l'Allemagne libérée de sa hantise de déployer des forces militaires, l'Espagne, l'Italie, la Pologne et, pourquoi pas, la Russie, de retour sur la scène internationale à l'occasion de la crise syrienne, membre du Conseil de l'Europe et riche en ressources énergétiques.

Pour conclure, quels que soient les cas de figure présentés et qui font déjà l'objet de nombreuses interrogations, les défis prioritaires que nous devons relever pour notre Défense ont un dénominateur commun qui est de toute évidence de nature budgétaire. Que l'on cesse de nous rabâcher que l'on peut faire mieux avec moins. Si la décroissance de l'effort de défense de la France ne pouvait être enrayée pour des raisons économiques, ce serait sans aucun doute une perte de sa capacité de rayonnement et d'influence dans le monde. Il y a bien un moment où, en arrivant à l'os et malgré les meilleures volontés de nos militaires, nous irons droit dans le mur.

Serons-nous alors contraints, avec une armée démantelée, de renoncer à nos ambitions, à commencer par remettre en cause les participations globales françaises à l'ensemble des instances européennes voire de l'OTAN et à repenser la présence de nos forces prépositionnées à l'extérieur de nos frontières dont l'importance a été une fois encore démontrée dans les crises récentes, pour nous replier frileusement sur notre territoire national ?

Il est difficile de croire qu'un tel scénario digne de la Suisse soit politiquement acceptable aussi bien de la part de la classe politique que du peuple français. Des accords de défense entre nations souveraines pourraient être une voie intéressante. ■

2- Article du même auteur dans *le Piège* 205 de juin 2011



Comment sauver le "soldat Défense" ?

Autre question délicate : l'auteur tente de donner quelque espoir de sauvetage du "soldat Défense", mais... avec difficulté.

Robert Creuzé (65 – Tricornot de Rose)

Aujourd'hui, dans le prolongement du Livre Blanc, de la Loi de programmation militaire (LPM) et du budget, chacun dans son rôle joue sa partition : le ministre de la Défense en exprimant son optimisme dans un contexte économique et budgétaire certes difficile, le chef d'état-major des Armées en assurant que les capacités sont maintenues à un niveau conforme aux ambitions de la France et aux orientations du Livre Blanc, le délégué général pour l'armement en déclarant que la LPM « *préserve globalement les neuf grands secteurs industriels* »... Tout ceci dans une symphonie bien organisée pour... ne pas faire de bruit ! Attention au premier industriel qui se livrera sans autorisation !

Mais tous sont bien conscients que tout ceci relève d'un exercice de communication et que, comme les gouvernements et administrations précédentes depuis les années quatre-vingt, le but est de cadrer avec les échéances électorales et de repousser au-delà les décisions qui s'imposent ! Mais la situation se dégrade avec le temps dans une conjoncture économique et financière particulièrement difficile.

Le Livre Blanc ne répond pas aux vrais problèmes de demain. Empreint de l'actualité, il est le reflet des différentes thèses qui se sont opposées pendant les travaux et qui ont été arbitrées autour d'un consensus "mou". En quoi, par exemple, le Livre Blanc va-t-il faire progresser la réflexion sur le développement d'une Europe de la défense, en quoi propose-t-il des solutions pour une consolidation de l'industrie européenne d'aéronautique et de défense, condition *sine qua non* de la pérennité d'une Europe de la défense indépendante et souveraine ?

La LPM repose sur des bases très fragiles qui mettent sa crédibilité en cause. Le financement est assuré par le recours à des artifices comme les ressources exceptionnelles, qui, comme leur nom l'indique et comme l'expérience l'a montré dans le passé, sont exceptionnelles et n'ont jamais été respectées (6 Md € sur la période 2014-2019, dont la moitié dans la première partie d'exécution - niveau jamais atteint !), avec une hypothèse de ressources dégagées grâce à l'exportation du *Rafale* (les dernières informations en provenance de l'Inde ne poussent pas l'optimisme

sur le calendrier !). Sans parler du report de charges qui devient insupportable et représente plus de 30 % des crédits d'équipement annuels du chapitre 146 ! La révision des engagements sur les contrats en cours (cible et calendrier de livraisons) pèsera sur les ressources disponibles du fait des pénalités pour rupture de contrats vis-à-vis des industriels qui vont se généraliser. Enfin, la LPM est bâtie sur des prévisions de ressources qui n'ont pas de crédibilité sur la durée : elle s'inscrit dans des prévisions de budget de l'État "glissantes" sur trois ans, alors qu'elle est basée sur une période de cinq ans !

Au-delà de ce constat plutôt pessimiste, à défaut d'être sans doute réaliste, voici quelques orientations pour l'avenir : respect de l'institution militaire, crédibilité et transparence, innovation et perspective, maintien de l'outil industriel.

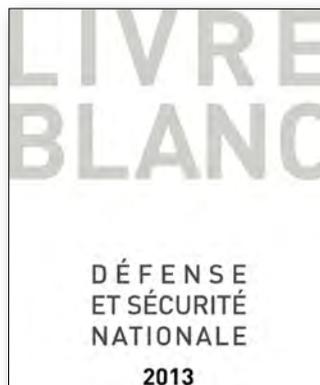
Le respect de l'institution militaire

Il repose sur un climat de confiance entre le "politique" et le "militaire". Or cette confiance ne s'impose pas mais elle s'acquiert. Les récentes réunions du conseil supérieur de la fonction militaire (CSFM), organisme de concertation dans les armées, ont confirmé le malaise existant. Comment motiver le personnel quand, d'un côté, on lui demande de faire preuve de disponibilité pour représenter la France dans les opérations extérieures, parfois au risque de sa vie, souvent au détriment de sa vie familiale et que, dans le même temps, il voit les condi-

tions de sa vie quotidienne se dégrader par manque de crédits ou du fait de restructurations ? Lesquelles répondent souvent davantage à des décisions technocratiques de recherche d'économies qu'à des besoins opérationnels. Comment justifier auprès de ces mêmes personnes que les primes pourraient être remises en cause, alors même qu'ils ne se sentent pas spécialement privilégiés, que les tableaux d'avancement vont être réduits ? Tout ceci pour diminuer la masse salariale, alors même que chacun sait que les restructurations et déflations successives entraînent des surcoûts initiaux avant stabilisation ! Il est donc temps de redonner cette confiance indispensable en reconnaissant la spécificité de la fonction militaire et en accordant aux exigences d'efficacité opérationnelle la priorité qu'elle mérite par rapport aux seuls aspects de rentabilité.



Le CEMA et le Ministre.



Comment sauver le "soldat Défense"?

La crédibilité et la transparence

Deux ingrédients sont nécessaires au développement d'un climat de confiance.

D'un côté, les responsables militaires doivent être responsabilisés sur leur gestion financière, avec des outils de décision adaptés, et être aptes à rendre des comptes. Pour cela, revenons aux comptes analytiques, largement développés, en particulier dans l'Armée de l'air, dans les années 1985, seuls outils permettant de vraies bases de comparaison et de décision. Il sera alors possible de mettre en perspective les choix entre maintien en service de matériels anciens et acquisition de nouveaux matériels et d'éviter des "non-décisions" qui se payent très cher quelques années plus tard.

D'un autre côté, les décideurs politiques doivent assumer leurs responsabilités en respectant les engagements financiers pris lors du vote de la loi. Comment comprendre aujourd'hui que les crédits soient votés par le Parlement alors que les annulations successives ne font l'objet ni de débat ni de vote? Ce système est très pénalisant pour les opérationnels qui recherchent la cohérence et pour les industriels qui ont besoin de visibilité pour adapter leur outil de production... sans parler des surcoûts occasionnés par les étalements de programmes ou réductions d'objectifs.

L'innovation et la perspective

Dans un contexte financier plus contraint et face à des menaces plus diversifiées et souvent asymétriques, la pire des solutions serait de recopier le modèle existant et de ne pas faire preuve d'imagination pour préparer l'avenir. Les programmes de défense demandent du temps entre la définition des spécifications opérationnelles, la négociation des contrats, l'industrialisation et la livraison aux forces (souvent au compte-gouttes pour des raisons financières).

Or ces délais ne sont pas compatibles avec les échéances électorales ou les temps de commandement et les décideurs ne sont plus en fonction au moment de la mise en service des matériels. Cela n'incite pas à des efforts d'innovation, même si certains travaux sont menés dans ce sens. Culturellement, nous restons prisonniers des schémas présents : on rem-

place un char par un char, un avion par un avion, une frégate par une frégate... toujours avec des matériels plus coûteux à l'achat et en fonctionnement... et avec des budgets en décroissance!

Une réflexion a-t-elle été menée pour analyser les possibilités opérationnelles nouvelles apportées par les drones et les capacités actuelles auxquelles ils pourraient se substituer (à budget constant)? Sur un sujet encore malheureusement tabou, a-t-on réfléchi et tiré les conséquences de l'existence de missiles de croisière et de l'arrivée prochaine d'un bouclier anti-missile sur notre force de dissuasion (sans préjuger des conclusions)? L'arrivée des BPC (bâtiment de projection et de commandement) a-t-elle généré une réflexion sur l'utilité du maintien d'un porte-avions dans la perspective des menaces développées dans le Livre blanc? De même, il est utile d'amorcer une réflexion complète en configuration pluridisciplinaire associant, EMA, DGA, DAS et industriels sur le combat du futur : guerre en réseau, combat urbain, armes non létales (qui auraient été bien utiles à Abidjan novembre 2004!).

Le maintien d'un outil industriel performant

Dépassons les réflexes purement nationalistes, en vogue malheureusement en période de crise et réfléchissons à une dimension européenne de l'industrie de défense pour pouvoir exister dans un monde industriel en pleine évolution avec l'arrivée des pays émergents. Pour cela, il faut développer l'idée, auprès de nos partenaires, que faute d'une solide industrie européenne de l'aéronautique, de l'espace et de la défense, il n'y aura plus, à terme, de défense européenne.

La mise en œuvre de cette industrie européenne nécessite une approche mixte, à double gestion, entre les dirigeants de groupes industriels à centre de gravité européen et les responsables publics (civils et militaires, professionnels et politiques) de ces domaines (en notant combien leur nature et leur organisation sont diverses selon les pays). Si les industriels peuvent et doivent être des moteurs de la coopération européenne, des initiatives politiques et administratives sont indispensables pour rendre possible ce projet. À l'heure actuelle, la logique budgétaire et comptable guide trop les choix industriels et administratifs et ne favorise guère les objectifs politiques et opérationnels définis, souhaitables et agréés, pour l'exemple français ceux du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale. ■

1- Le 9 novembre, la force Licorne s'est trouvée face à une foule hystérique sur l'esplanade de l'hôtel Ivoire. Pour se dégager, les Marsouins n'ont eu d'autre issue que de tirer. La France a évité de justesse une catastrophe!

Mirage 2000 de l'Armée de l'air indienne. À quand le Rafale ?



Le BPC Dixmude.



La 54 Héliot à nouveau en croisière

José Nedelec, épouse de Pierre Nedelec (54 - Héliot)

Rude tâche pour une épouse que de rédiger le compte rendu de la réunion annuelle de la promo ! Quatre jours de bonne humeur, de convivialité et de très intéressantes découvertes ! Nous étions 55 à embarquer le 9 octobre à Strasbourg sur le “Douce France” pour une croisière sur le Rhin et la Moselle. Après un accueil chaleureux de tout l'équipage, nous sommes partis pour Mayence. La première nuit, en navigation, a été un peu difficile à cause du bruit des moteurs, mais nous n'avons navigué que cette nuit-là.

Première visite : Mayence qui, après les dégâts de la Seconde Guerre mondiale, a connu une restauration magnifique. Notre guide allemand, subjugué par Napoléon, nous a fait découvrir ses nombreuses empreintes dans la ville.



Le musée Gutenberg à Mayence.

Mais le clou de la visite a été le musée Gutenberg ; notre guide nous a présenté avec beaucoup d'enthousiasme les merveilleux travaux du créateur de l'imprimerie, la persévérance de ses recherches, l'ingéniosité de ses outils et le résultat formidable de cette invention. Le même jour, nous avons dégusté à Rudesheim du riesling rhénan (l'alsacien me semble meilleur) puis visité le surprenant musée de la musique mécanique : absolument bluffant !

Après le parcours du “Rhin héroïque”, avec notamment la célèbre Lorelei, et une nuit à Boppard, départ vers Coblenze visitée sous la conduite de l'animatrice de notre croisière, un peu moins documentée que les guides officiels, mais charmante et enjouée en toutes circonstances. Dans l'après-midi, passage d'écluse vers la Moselle et navigation vers la petite ville d'Alken, dominée par la *Burg* de Thurant, protégeant la vallée de son imposante architecture. À bord, les repas très savoureux et présentés avec goût, nous remettaient des fatigues des visites. Le soir, le côté bucolique et romantique de la croisière nous a valu quelques tendres tangos, dans les bras de notre conjoint (ou autre).

Le dernier jour a été consacré à Cochem (prononcer Corem), adorable station touristique



Cochem, sur la Moselle.

sur la Moselle, très animée, avec rues très étroites, maisons à colombages... Un régal ! Dernier soir à bord : soirée de gala... Toilettes *ad hoc* ! Dîner somptueux... Nos conjoints ne pourront pas nous reprocher quelques kilos en trop... Eux aussi les ont pris...

Seul bémol, le matin du départ, notre car vers Strasbourg est arrivé avec une heure et demie de retard. Ce qui a posé quelques problèmes à ceux qui avaient des contraintes d'horaire de train ou d'avion. Mais le “global” mérite largement 19/20 et nous sommes tous prêts à repartir l'an prochain pour le 60^e anniversaire de la promo ! ■

La promotion 59 aux rives de la Baltique

Marc-André de Longueville (59 - Estienne)

Quand vous avez parcouru en promotion la Chine et le Vietnam, la Russie, l'Ouzbékistan et bien d'autres lieux, que vous avez tâté aux descentes fluviales, si enfin le choix se rétrécit, en même temps que l'âge venu tempère la soif du voyage, alors essayez les Pays Baltes au début de juin (température moyenne 27°) et vous ne serez pas déçus. Si éloignés naguère derrière le Rideau de fer, les voici désormais bien proches ! Tout aussi lisses, mais moins peuplés que le Benelux, ils ont chacun gardé leur culture propre, dans la traversée de trajectoires d'exception.

La très catholique Lituanie a gardé quelque chose du paganisme qui l'habitait jusqu'au XIII^e siècle : la capitale Vilnius ne compte pas moins de 1 500 édifices religieux de tous les styles, le baroque y tenant la plus grande place !

C'est une ville mythique, fière de ses remparts, de son château, de sa cathédrale et de son université multiséculaire : à taille humaine, vous vous y promènerez à pied et découvrirez son site et ses trésors, charmés par le caractère paisible de ses habitants. Ailleurs, les Soviétiques ont laissé quelques traces douloureuses de leur écrasante présence.

Sur le chemin de Kaunas, faites halte à la forteresse de Trakai que cernent 190 lacs et de vertes frondaisons éclaboussées de la tache rouge de ses briques : là bat le “cœur de la Lituanie”, il témoigne de la puissance de ses ducs, de sa capacité à accueillir et assimiler les peuples venus du nord et de l'est, des Juifs aux Tatars : site et impression magiques...

Quant à l'ancienne capitale, Kaunas, le Niémen qui la traverse évoque bien par son seul nom combien le pays fut écartelé entre Prusse, Russie et Pologne, cette dernière, sa sœur de race, avec laquelle elle partagea les princes Jagellon.



Kaunas.

En chemin vers la Lettonie, vous rencontrez la ressource du pays : elle est dans des terres riches et vallonnées désormais privatisées, où alternent bois et champs, élevage et culture. Suivez des yeux cette cigogne (on en compte 130 000 couples !) elle vous emmène respirer "l'âme de la Lituanie", à la colline des Croix, symbole des espoirs et des souffrances d'un peuple, où s'expriment tout ensemble christianisme et paganisme : mystérieux pays... Avant de le quitter, retournez-vous donc sur les Lituaniennes, elles aussi valent collectivement le détour !

Ce soir, vous coucherez à Riga, au milieu de 750 000 âmes, un bon tiers de la population du pays par ailleurs rurale ! Mais l'ancienne capitale de Livonie, joyau de la ligue hanséatique, s'essouffle et sa fécondité déraile. *Un drame en Livonie*, selon le titre du roman de Jules Verne ! Ville somptueuse, assise sur le cours inférieur de la Dvina, elle a cette majesté féérique des grands ports fluviaux du Nord, riches et prospères : il faut la parcourir à pied le soir, quand elle s'éveille à la vie nocturne.

Dans ses monuments que l'on ne compte plus, églises - luthériennes surtout - immeubles de l'art nouveau, tours, clochers, cloîtres, palais, musées, se sont amassés les apports successifs des teutoniques, des Danois, des Suédois et des Russes. L'immense marché aux poissons révèle la Baltique proche et l'abondance des lacs. Ses anciennes places s'allument à la nuit et résonnent de la musique d'orchestres improvisés : l'histoire défile devant vous au tournant des



Tallinn.

rues, la ville a traversé les siècles et nous est parvenue intacte dans son charme désuet.

Et la Courlande, autre province lettone, qui réveille nos souvenirs d'histoire ? Pour en connaître, ne manquez pas le château de Rundalés, merveille baroque édifiée sur le modèle du palais d'hiver de Pierre le Grand ; Napoléon y vint en 1808 et telle alcôve du château dut bien abriter jadis les amours scandaleuses de Talleyrand avec sa nièce par

alliance, Dorothee de Courlande, duchesse de Dino.

En remontant vers l'Estonie, vous passerez par Sigulda pour vous convaincre qu'il existe bien là piste et tremplin de ski, puisqu'en hiver il gèle et il neige : car la rivière Gauja y traverse le grès tendre de "la Suisse de Vidzeme" (qui ne culmine certes qu'à 300m !) et y taille des escarpements au faite desquels les chevaliers porteglaive ont construit maints châteaux, pour assurer leur pouvoir sur les tribus lettones.

Avant peu, si vous ne vous heurtez pas à l'un des 900 ours du pays, vous franchirez la frontière vers l'Estonie protestante et finnoise : protestante car s'étant au XV^e siècle libérée du joug des chevaliers teutoniques qui la tenaient en servitude, elle devait en réaction embrasser la Réforme un siècle plus tard ; finnoise, car ses habitants sont frères de race et de langue des Finlandais. Des trois pays baltes, c'est sans doute celui qui eut le plus à souffrir des occupations succes-

sives de ses puissants voisins.

Le plus petit des pays baltes, le moins peuplé aussi, ne manque pas de charme et dispose d'un joyau : Tallinn !

Sa forteresse, vestige de la domination danoise, enserme de ses murs formidables toute la haute ville (où s'est installé le pouvoir), tandis qu'au bord de la mer Baltique s'étendent la

ville des commerces et artisans et les installations portuaires. La réputation touristique est telle qu'en saison, il est parfois malaisé voire impossible de circuler dans les rues, en face de la marée humaine provoquée par le débarquement de 50 croisières le même jour (ce fut notre cas) !

La flèche de Saint-Olaf domine Tallinn de ses 125 m, les riches maisons des drapiers rivalisent avec les hôtels privés et les monuments ecclésiastiques et médiévaux. Le style flamand fleurit partout, attestant la force de la communauté hanséatique. Tallinn se révèle sœur d'Anvers et de Rotterdam. Avec cela, la mer Baltique, plate comme un lac, offre à tout ce qui flotte l'occasion du voyage, et le temps s'écoule



Le château de Rundalés.



Les chevaliers teutoniques.

au même rythme, semble-t-il, depuis des siècles.

Nous sommes revenus d'un coup d'aile en sautant par-dessus le golfe de Finlande, touchant terre à Helsinki, enfermée dans l'étau de ses lacs : la Carélie n'est pas très loin, avec ses paysages sylvestres et lacustres pleins de magie. Et pourtant, nous avons senti là encore l'âme de cette Europe que nos amis baltes ont tant aspiré à rejoindre. Comme vous l'avez vu, leur histoire côtoie la nôtre. Toutes deux mêlent souvent leurs courses vagabondes : peut-être fallait-il en effet aller vers eux pour s'en convaincre, en tout cas c'était la réflexion partagée par ceux de la promotion après un beau voyage. ■



La croisière romantique de la promotion 1961

Geneviève Mathis, épouse de Gérard Mathis (61 - Moulin)

Nous nous vîmes 38 en arrivant au port

Venus de toutes les régions de France et même de l'Ouest lointain (San Francisco), les plus courageux de la promotion Michel Moulin se sont retrouvés le 23 septembre sur le quai de Strasbourg, prêts à répondre au défi séducteur de la *Lorelei* et à embarquer pour une croisière périlleuse. "Faire face" restait leur devise...

Jean Menu, minutieux organisateur de ce périple, après avoir consulté des météorologues très savants, avait choisi, deux années à l'avance, la semaine de septembre : idéale, chaude et ensoleillée.

Chaleur aussi des retrouvailles ponctuées de plaisants quiproquos : car on ne reconnaît pas toujours les épouses mais on les identifie parfois par leur position dans l'espace à côté de leur mari, comme si les deux moitiés du couple étaient forcément attachées par un fil invisible, en patrouille serrée. Comme je me trouvais à l'entrée du bateau à côté d'un ami, j'ai été inévitablement présentée comme son épouse. C'est ainsi qu'après tant de réunions de promotion, je peux me targuer d'une belle collection de maris éphémères aux grades prestigieux. Voici ce qu'on appelle un physique passe-partout !

Ô belle Lorelei aux yeux pleins de pierreries De quel magicien tiens-tu ta sorcellerie ?

Apollinaire

Nous quittons Strasbourg dans la nuit et naviguons en aval, à vive allure, vers le nord, portés par le courant. Matinée de détente dans les chaises longues au soleil sur le pont du bateau ; douceur des conversations et des vignobles escaladant en lignes régulières les rives pentues jusqu'aux châteaux accrochés aux éperons rocheux. Quand le regard se lève sur ces ruines fuligineuses, à claire-voie, noircies par les incendies, c'est la vraie face du romantisme qui apparaît, sombre et fatal.

Et justement nous approchons du rocher perfide de la *Lorelei*, redoutable écueil de 132 m de haut qui réduit d'un quart la largeur du fleuve. Le silence se fait dans une attente fébrile, les visages pâlisent. Solennellement, les germanophones de la promotion se lèvent et, pour

déjouer les mauvais sorts et les remous, interpellent la *Lorelei* en récitant en chœur le poème de Heine. L'avaient-ils révisé spécialement ou le poème surgissait-il intact de la fraîcheur de l'enfance ? En tout cas, ils réussissent à pétrifier la *Lorelei* que nous voyons apparaître au milieu du Rhin, assise, inoffensive. Et le bateau passe : le soulagement est perceptible, les conversations reprennent.

Le gavroche espiègle de Coblençe

Il n'est pas beau de cracher mais tout dépend sur qui on le fait. Pour avoir craché sur Napoléon, dit-on, le gamin de Coblençe a mérité une statue en forme d'imprévisible fontaine sur la place de l'hôtel de ville. Ne pas trop s'approcher, ou vous êtes arrosés.



Le Schängel.

Coblençe, du latin *confluentes*, est une ancienne colonie romaine située au confluent du Rhin et de la Moselle. La ville a un passé riche dont il subsiste peu de traces, le centre historique ayant été bombardé lors de la dernière guerre. Elle fut une ville d'accueil pour les aristocrates français qui fuyaient la Révolution et qui tentèrent d'organiser sur place une contre-révolution. Sans résultat puisque la ville fut occupée par les républicains français en 1795 après le traité de Bâle, puis devint préfecture du département de Rhin-et-Moselle en 1798.



Bronzage sur le Rhin.

La vallée du Haut-Rhin, enjeu d'après batailles, fut déclarée patrimoine mondial de l'Unesco en 2002 sur une distance de 65 km.

Rudesheim. Germania... Enfin on goûte les vins du Rhin

On peut voir à distance de Rudesheim, surplombant le Rhin, le monument colossal haut de 38 m du *Niederwald* de Johannes Schilling : Germania, personnification de la nation allemande sous les traits d'une femme, mélange de *Walkyrie*, vierge des batailles et de mère allemande. Il fut érigé après la guerre de 1870 pour célébrer l'unification de l'Allemagne et inauguré en 1883. Napoléon avait précédemment contribué à cette unification en réduisant à 39 le nombre d'États au sein de l'empire germanique. Un téléphérique permet d'accéder au monument, mais le mieux est d'en faire un but de randonnée en grimant au soleil au milieu des vignes, et de jouir de vues somptueuses sur le Rhin.

Cette visite est laissée aux initiatives personnelles mais non prévue au programme de notre bateau français. Serait-ce parce que l'annexion de l'Alsace et de la Moselle est célébrée sur le monument ? La dégustation de vins est plus consensuelle : elle débouche sur quelques achats et permet de démentir cette phrase de Balzac dans *Le Cousin Pons* : « Il raffolait de ces vinaigres que les Allemands appellent communément vins du Rhin. » Devinez qui a rapporté des



Heidelberg, son château, son tonneau.



bouteilles. Sonnez chez lui : il se fera un plaisir de vous faire une dégustation mais pour le vin de glace, n'y comptez pas : c'est le nectar des dieux.

Beaucoup d'ambiance et de musique à Rudesheim, au musée de la musique mécanique d'abord et surtout, le soir, dans la *Drosselgasse* : avec quelques noceurs de la promotion, nous goûtons une spécialité ressemblant à l'*Irish-coffee* mais où le whisky est remplacé par un marc local, au son des orchestres qui se côtoient et se font concurrence. On danse sur des musiques allemandes traditionnelles mais aussi sur le folklore grec : le sirtaki est à l'honneur. Visiblement, les Allemands n'en veulent pas à la Grèce et continueront de bon cœur à éponger ses dettes...

Heidelberg : « Ce n'est pas une ville à visiter, c'est une ville pour y vivre. » (Victor Hugo)

Amarrés à Mannheim, nous prenons un car pour rejoindre Heidelberg, sur les rives du Neckar. Site privilégié où la forêt est aux portes de la ville, offrant de nombreux sentiers de promenade, où règne un micro-climat plus doux. En toile de fond romantique, le château domine, avec ses remparts de grès rouge qui contrastent avec le vert de la forêt, impressionnant mais en ruines, « *Un magnifique amas d'éroulements* » (Victor Hugo, en 1842). Sur place, nous sommes émus par une immense cloison abandonnée, percée de fenêtres ouvrant sur le vide des deux côtés. Ce château énorme, construit en 400 ans, fut détruit en 1689 par Louis XIV, responsable aussi de l'incendie de la ville, reconstruite ensuite selon un plan du Moyen Âge. Dans les caves du château se trouve une attraction moins mélancolique qui a fasciné les messieurs : “le

grand tonneau”, qui date de la fin du XVIII^e siècle, gigantesque foudre d'une capacité de 221 726 litres.

Heidelberg est une ville universitaire depuis 1386, aux traditions ancestrales : les étudiants qui appartiennent à des corporations doivent se battre deux fois en duel jusqu'à la première goutte de sang versé, sang qui tissera entre les étudiants d'Heidelberg des liens indéfectibles et un réseau contre le chômage. Ville tour à tour catholique et protestante : jusqu'à une date récente l'église baroque des Jésuites fut séparée en deux espaces par une cloison en trompe-l'œil dans le sens de la largeur, pour permettre de célébrer les deux cultes.

Après 68 ans d'occupation, les Américains viennent de quitter Heidelberg, libérant de nombreux appartements... Pensez-y, c'est une ville « pour y vivre. »

Nous rentrons en car au bateau après un

aperçu de Mannheim : ville industrielle, détruite par les bombardements lors de la dernière guerre. Le château a été entièrement reconstruit à l'identique et abrite l'université.

De retour à Strasbourg, c'est l'heure de débarquer et de s'égailler chacun de son côté, la tête et l'appareil photo remplis d'images. Pour ceux qui, comme moi, n'avaient jamais visité la vallée du Rhin, cette croisière fut un plaisir riche d'enseignements, d'autant plus que les épouses allemandes de la promotion nous ont éclairés pendant le parcours de leur savoir géographique, historique, littéraire et aussi de leur vécu personnel dans les villes que nous avons visitées. Merci à Annelise et Barbara.

On se sépare en remerciant Jean Menu ainsi que son épouse dont le rôle dans la conception et l'organisation de cette rencontre a certainement été considérable. Ils sont plébiscités pour organiser le prochain voyage. ■

Illustration des articles des promotions : un petit rappel de la rédaction



C'est toujours un plaisir de lire les comptes rendus, instructifs, cocasses, parfois émouvants des réunions de promotions. Ils témoignent de la vitalité de notre association, toutes générations confondues. La diversité des sites visités et les photos qui les illustrent constituent une vitrine attirante de notre pays ou de destinations plus lointaines. Mais la rédaction du *Piège* estime que les photos de groupes dont certaines promotions souhaitent illustrer leur article ne présentent pas d'intérêt particulier pour la plupart des lecteurs ; les intéressés peuvent aisément les échanger par d'autres moyens. Aussi sont-elles remplacées le plus souvent par des illustrations mieux adaptées, **mais elles seront mises en place sur le site de l'AEA.** Par ailleurs, les nécessités de la mise en page (il faut, pour fabriquer une revue, constituer des pages complètes tout en préservant la lisibilité, l'équilibre et l'harmonie générale) conduisent parfois à illustrer certains articles plus abondamment que d'autres ; n'y voyez aucune préférence pour les promos qui bénéficient ainsi d'un traitement apparemment plus favorable.

Merci de votre compréhension pour l'équipe qui, chaque trimestre, essaie de vous proposer une revue de qualité.



La promo 68 fête ses 45 ans

Patrick Gillmann (68 - Bigand)

Fin septembre 2013 : la promotion 68 de l'École de l'air célèbre son 45^e anniversaire en Aquitaine, grâce à l'excellente préparation du programme par nos deux barons locaux, Dominique Carré à Biscarosse, et Michel Fouquet à Arcachon, sous la houlette de notre fidèle délégué de promotion, Jean-François Dischamps. C'est ainsi que dès le vendredi 27 septembre après-midi commencent nos retrouvailles dans les hôtels de Biscarosse. La météo est très favorable et offrira un véritable "été indien" durant tout le séjour aux quelque 80 participant(e)s, au nombre desquels nous aurons le plaisir de compter nos anciens brigadiers Guy Mollard et Maurice Rougevin-Baville ainsi que leurs épouses. Les conversations sont très animées ce soir-là : il y a tant de souvenirs à évoquer.

La journée du samedi 28 septembre est consacrée à la découverte de Biscarosse, avec d'abord une réception au château de Montbron, fief d'un ancien piégearde, commissaire de la promo 58, Bernard d'Antin-Tournier de Vaillac, qui nous gratifia d'un discours d'accueil d'anthologie en français médiéval, que voici :

Accueil des vestiges de la promo EA 68

« Bienvenue à vous toutes et à vous tous dans le domaine du Prince Noir!

Afin que nul n'en ignore, je me dois de vous conter les circonstances qui me valent aujourd'hui l'agrément de votre amicale et chaleureuse présence.



Navigation à Biscarosse.

Voici quelques mois, le plus obscur sinon le plus vil parmi les innombrables manants de ce fief a osé quérir de son seigneur la liberté de se regrouper en ces lieux avec ses congénères, du moins ceux qui survivent, auprès desquels il prétendait avoir franchi en l'an de grâce 1968 une rivière nommée Touloubre et vécu des moments épiques. Puisant dans les insondables ressources de ma bienveillance, j'accordai audience à ce quémendeur pour m'enquérir plus avant de ses prétentions. Ce que j'ai pu ouïr de son plaidoyer avait, de prime abord, matière à soulever la très vive réticence qui fut mienne. Voyez plutôt :

Adoptant à mon égard l'attitude de la plus servile soumission, mais en apparence seulement, il a commencé par invoquer les droits d'usage ancestraux dont, depuis de multiples décennies, les laboureurs et autres villageois de Biscarosse prétendent avoir le bénéfice. Ces droits immémoriaux leur accordent la latitude de prélever leur bois dans les forêts de la vicomté et d'y faire pacager leurs bestiaux... Tout seigneur se devant de respecter les droits de ses vassaux, comme à eux de respecter ceux de leur suzerain, je ne pouvais éconduire la requête de ce misérable...

« Ce ne sont point bestiaux que je veux faire pacager céans, plaïda-t-il, mais réunir avant transhumance une troupe de ceux dont j'ai partagé les misères et dont je me morfonds...

– En quoi te ressemblent-ils, lui demandais-je en surmontant mon appréhension?

– Tel tu me vois, tels ils sont, j'en suis le plus parfait représentant car Dieu les fit à mon image. Ainsi fut son dire!

Il ajouta, cuidant me rassurer :

– Il y a aussi un Chevassus, manant d'une paroisse voisine... il sera dans le troupeau...

– Est-il aussi effronté que toi?

– Pire mon bon seigneur, bien pire!

– Il ne saurait pourtant exister plus immonde que toi!

– Que nenni, beau sire, les autres, tous les autres sont effroyables...



Arcachon, la ville d'hiver.

– Mais peut-être ont-ils des femmes qui les rachètent... comme la tienne, par exemple, et celle du Chevassus? Par Dieu, oui, me dit-il, et peut-être cela nous vaudra-t-il votre indulgente compréhension et votre agrément de notre humble requête.

En effet le poids d'un tel argument me porta à consentir. Mais en demeurant sur le reculoir!

– Tu te vantes, manant, d'avoir passé la Touloubre en l'an de grâce 1968 mais sais-tu, ignorant, que je l'ai franchie bien avant toi pour rejoindre des preux dont la gloire immortelle fait de l'ombre à tous ceux qui leur ont succédé dans les bâtiments Brocard et Testard? Chaque année marque une étape dans la déchéance d'une promotion par rapport à la précédente... que restait-il dix ans après? Nous étions des paladins... toi et les tiens ne fûtes au mieux que des scipions et tu oses me quémander de les rassembler sous ta houlette en ces vertes prairies. Sans compter qu'avec l'âge! Mais au moins reste-t-il quelques commissaires pour rehausser le lot?

– Oui Monseigneur, il en fut et il en demeure.

– Verrai-je certains de ces héros que tu aurais mandés?

– Assurément, Monseigneur.

– Et n'y aurait-il pas, de surcroît, pour me contenter, certains des valeureux chevaliers qui furent mes commensaux et tentèrent vainement d'insuffler une parcelle de vaillance à tes semblables comme à toi-même?

– Il en est bien ainsi, mon bon sire.

– Tu as bien plaïdé vilain, lui dis-je, et je t'octroie mon accord. Mais au demeurant, si c'est rond c'est point Carré et encore faut-il que tu prouves tes vertus de régisseur... sauras-tu te conduire en commissaire?»

Eh bien oui, mes chers amis, il a su le faire!

Puis, c'est le maire de Biscarosse en personne, Alain Dudon, qui nous fit une présentation très intéressante de sa commune, ses activités, et ses liens étroits avec la Défense.

Après un excellent repas de spécialités locales, l'après-midi de ce même jour nous verra naviguer sur l'étang et le canal des Landes, pour une vision plus écologique de la faune et de la flore de cette région. Enfin, c'est au musée de l'hydravation, au patrimoine historique et technique très riche, que s'achèvera cette journée de visites tout à fait passionnantes...

Le matin du dimanche 29 septembre, nous nous retrouvons au sommet de la dune du Pyla à l'invitation de notre hôte arcachonnais, Michel Fouquet, qui nous fait à cet endroit-même une présentation très complète du Bassin d'Arcachon et de son hydrologie, aux marées d'amplitude respectable... Nous enchaînons ensuite, depuis le parc mauresque, par une visite guidée de la "ville d'hiver", un quartier d'Arcachon développé à la fin du XIX^e siècle, aux grandes heures du Second Empire, à une époque où le séjour en était conseillé en guise

de cure aux tuberculeux. Il en subsiste nombre de très belles villas, plus appréciées de nos jours en période estivale.

Mais tout a une fin : après un dernier repas (de fruits de mer et d'huitres du Bassin, bien sûr) à Gujan Mestras, nous devons malheureusement nous séparer, non sans remercier chaleureusement nos vaillants organisateurs pour cette réunion particulièrement réussie!

Rendez-vous pour les 50 ans? ■

1- Dominique Carré

La promo 74 découvre le Perche

Marie-Françoise (Fanfan) Noury, sœur du lieutenant Serge Noury² (74 - Brunaud)

Nous sommes en 2013 après J.C. Tout le Perche est habité par les percheros... Tout? Non... Une ville n'a pu résister à l'envahisseur en ce week-end de Pentecôte 2013. Le samedi 18 mai, une troupe de 40 personnes, anciens élèves de l'École de l'air et leurs épouses, a débarqué à Nogent-le-Rotrou (Eure-et-Loir), capitale du Perche. Il est vrai que cette région magnifique et verdoyante, célèbre pour ses collines, ses bocages et ses chevaux ne pouvait qu'accueillir une promo d'irréductibles, la 74 - Commandant Brunaud. En tant que percheronne fière de l'être, et surtout digne sœur de Serge Noury (lui aussi percheron, bien sûr), ancien de la promo trop tôt disparu, j'ai eu le privilège et le grand honneur de leur faire découvrir notre région natale, si chère à notre cœur. Et pour ces irréductibles, quel meilleur endroit pour se retrouver que la cour du château Saint-Jean (XI^e - XV^e siècles) qui domine fièrement la cité médiévale qu'est Nogent.

Accompagnés de Gwénaëlle Hamelin adjointe au conservateur, nous voici partis à l'assaut de la cour intérieure et des tours, sans oublier les expositions équinées et le musée du Perche. À l'issue de cette visite, l'histoire du château, de la vie des comtes et leurs conquêtes, des princes et des princesses, n'avait bientôt plus de secret pour nos vaillants chevaliers du ciel. Bien que le soleil ait laissé sa place à la pluie, il était temps de continuer notre visite historique en faisant un bond dans le temps pour atterrir au XX^e siècle, pendant la Seconde Guerre mondiale.

Empruntant une petite route sinueuse, étroite, et sous des trombes d'eau, nous nous sommes dirigés vers le maquis de Plainville, haut-lieu de l'histoire de la Seconde Guerre mondiale dans le département d'Eure-et-Loir. Après une traversée du bois, épique et bien boueuse, nous sommes descendus vers les grottes, en contrebas du bois de Plainville, qui cachaient les résistants en 1944; cette ancienne carrière de

pierres a abrité jusqu'à 171 hommes. Georges Gourci, ancien résistant et président de l'association des maquisards de Plainville, et Yves Brissard, historien du site, nous y attendaient pour une découverte du maquis. Ce dernier, passionnant et passionné, a su transmettre à chacun sa passion à l'aide d'histoires vécues et d'anecdotes.

Malheureusement, l'horloge ne nous a pas permis de l'écouter davantage! Bref passage devant la chapelle où le ravitaillement était apporté aux résistants, et devant la stèle du sous-lieutenant Robert D. Couture, pilote américain qui réussit à poser son avion, un *P 51 Mustang*, à cet endroit.

Puis c'est autour d'une table percheronne que nous nous sommes retrouvés au restaurant "La Forge", à Champrond-en-Perchet, pour un dîner accompagné de bonne humeur et de franche camaraderie! À l'issue du repas, comme à chaque rencontre annuelle de la promo, une cérémonie a rassemblé nos joyeux convives : la cérémonie des palmes. Cette année, trois dames ont eu le grand honneur d'être décorées de l'ordre de la palme, cet ordre qui n'a plus de secret pour les piégards (surtout ceux de la 74) :

- Dame Bernadette, au grade de chevalière, avec le titre de marraine de promotion ;
- Dame Christine, au grade de chevalière, avec le titre de Madelon de promotion ;
- et votre servante Dame Fanfan, au grade de chevalière, avec le titre de sœur aimée d'un frère d'armes.

Dimanche matin, la messe de Pentecôte nous a réunis en l'église Saint-Laurent de Nogent-le-Rotrou, pour un moment de recueillement et de pensées pour tous les disparus de la promo. Puis c'est autour d'un barbecue, chez Bernadette Boulay qui nous accueillait dans son gîte "Le Poirier", que la journée se poursuivait dans la



Le château Saint-Jean domine la cité médiévale de Nogent-le-Rotrou.

bonne humeur sous un soleil radieux, sans oublier le cidre et le pommeau dont les secrets de fabrication devaient nous être révélés plus tard lors d'une visite de la Cidrerie traditionnelle du Perche, située au Theil-sur-Huisne (Orne), au sein du parc naturel régional du Perche.

Il était temps pour certains de rejoindre leur région et le reste de la troupe retournait vers le gîte pour un buffet froid où les bons souvenirs, entrecoupés de rires, furent au menu, ainsi que les bougies sur les gâteaux pour fêter quelques anniversaires : Yves Buffat (59-Estienne, chef de promo de la 74), Xavier Laure, Ludmilla Courty. C'est ainsi qu'après une 2^e journée tout aussi joyeuse et pleine d'émotion, se termina ce week-end de retrouvailles. Quelques irréductibles se sont néanmoins retrouvés le lundi matin, pour un petit-déjeuner tout aussi convivial, avant de reprendre cette fois la route, dans l'attente d'un autre week-end de retrouvailles.

Je tiens à remercier l'ensemble de la promo qui m'a acceptée avec tant de gentillesse et d'affection. Grâce à ma présence au sein de leur groupe, mon frère reste présent dans nos cœurs et pensées. Le mot SOLIDARITE peut être leur mot de ralliement! N'est-ce pas la 74! ■

2- Mort en service aérien commandé le 3 juillet 1978.



La promotion Blériot en Aquitaine

Alain Massicot (58 – Blériot)

Cinquante-cinq ans depuis notre entrée au Piège, le bel âge pour fêter cet anniversaire et nous retrouver quelques jours dans une atmosphère amicale et détendue. Lancée par notre président de promo Pierre Warmé, la réunion se déroula du 26 au 28 septembre. Elle fut organisée de main de maître par Jacques Deroche, Jacques Berthonneau, Jean Bongiraud et Henri Eisenbeis, nous permettant de visiter Bordeaux et de profiter, avec modération, de la qualité des vins de Saint-Émilion.

Nous nous retrouvâmes à 65, dont une dizaine de veuves de camarades trop tôt disparus. Nous avons eu le plaisir de revoir Houy Pholsena, camarade laotien qui passa 12 ans dans un camp de rééducation viêt-minh dans des conditions inhumaines (cf. *Le Piège* n° 181) et Yvonne Hokayem, veuve de notre camarade Libanais Ramez, disparu en 2011. Très tôt, des contacts amicaux s'établirent. Certes, chacun racontait ses guerres, mais avec moins d'ardeur que lors des réunions précédentes. Était-ce l'effet de l'âge ou un déplacement des pôles d'intérêts ?

Un cocktail très sympathique nous a permis de bénéficier, au dernier étage d'un grand hôtel près des quais, d'un coucher de soleil somptueux sur la ville de Bordeaux, ses principaux monuments et sur les quais de la Garonne. Lors du dîner qui suivit, le niveau sonore rappela, s'il en était besoin, et l'intérêt des conversations et l'importance de consulter un excellent audioprothésiste.

Le lendemain matin fut consacré, sur le site de Mérignac, à la visite des usines Dassault organisée par Jean Bongiraud. Après un exposé de MM. Patrick Corbeau et Christian Mallard sur la société, son plan de charge et l'avenir prévisible, nous avons visité les chaînes d'assemblage des différents modèles de *Falcon* et de *Rafale*. Magnifique organisation du travail dans des ateliers conçus pour que celui-ci se déroule de façon méthodique et rigoureuse. Pour des raisons de sécurité évidentes, la seule photo autorisée fut celle du groupe devant un *MD 311* qui rappela à certains leur premier avion d'armes en Algérie, mais ceci est une autre histoire.



La nouvelle esplanade des quais de la Garonne à Bordeaux.

Quelques épouses peu sensibles à l'esthétique des avions militaires préférèrent déambuler dans Bordeaux sous la conduite éclairée d'Evelyne Bongiraud. N'ayant pas perdu les bons réflexes de rejointe en vol et au sol, nous nous sommes tous retrouvés "Chez Fernand", sur les quais, pour apprécier un excellent déjeuner dans une atmosphère de collège en goguette. L'après-midi fut consacrée à la visite du Bordeaux historique du XVIII^e siècle et de la ville actuelle. Quelle magnifique architecture dont l'harmonie a été retrouvée grâce à une rénovation de très grande qualité ! Les yeux encore remplis de ces merveilles, nous nous sommes retrouvés lors d'une messe du souvenir dans l'église Saint-Louis des Chartrons, messe dont Pierre Warmé a su en quelques mots bien choisis nous rappeler le sens.

Le troisième jour fut consacré à la détente dans le village de Saint-Émilion. Jacques Deroche avait fixé le rendez-vous sur le parking de la gare en arrivant par le sud de la ville. Quelques-uns ayant perdu la technique de recherche d'objectif s'égarèrent et furent guidés par Jean Bongiraud dont le téléphone portable servit de balise. Tout le monde se retrouva presque à l'heure pour entamer la journée par la visite du château de la Gaffelière, premier grand cru classé dont les propriétaires actuels, les comtes de Malet Roquefort, sont issus d'une très ancienne famille remontant à la bataille d'Hastings, en 1066, et installée sur la propriété depuis près de quatre siècles. Le chef de famille actuel appartient à la onzième génération. La visite commença par celle du chai moderne réalisé en béton, original par sa forme carrée permettant de stocker une production de deux millésimes, et écologique car, aux trois quarts enterré, il récupère la chaleur naturelle du sol et ne nécessite aucune climatisation. Ce sont des conditions

idéales de repos pour l'élevage qui dure entre 14 et 16 mois avec 50% des barriques neuves achetées tous les ans auprès des meilleurs tonneliers régionaux. Notre charmante guide nous ayant donné les explications nécessaires, à la plus grande satisfaction de tous, la visite s'acheva par une dégustation dans une salle où est exposée une mosaïque romaine découverte en 1969 à proximité des vignes du château d'Ausone, voisin de la Gaffelière. En partant, nous avons pu admirer la construction du nouveau cuvier dont la conception participe à la recherche de l'excellence, alliant méthodes ancestrales et techniques modernes.

Bien mis en condition, nous nous sommes retrouvés au château de Candale pour apprécier à sa juste valeur un excellent déjeuner gastronomique concocté par Jacques Deroche. Partis de Bordeaux sous les orages, nous achevâmes cette sympathique journée sous un magnifique soleil qui permit de prendre le café dans les jardins et de nous séparer dans la joie en nous promettant de nous retrouver à une date et dans un lieu encore secrets.

Merci à nos excellents organisateurs, Jacques Deroche pour le déroulement général de ces trois jours, Jean Bongiraud pour ses contacts auprès de la société Dassault, Jacques Berthonneau qui sut prévoir le beau temps, condition importante du succès, enfin Henri Eisenbeis dont la science informatique permit à tout un chacun de connaître le programme des festivités et d'apprécier ensuite les œuvres d'art des photographes qui immortalisèrent ces trois magnifiques journées. Merci aussi à nos épouses et compagnes ainsi qu'aux veuves de nos camarades disparus ; par leurs sourires et leur gaîté, elles surent animer les groupes qui se formaient au fil des heures. ■

Baptême de la promotion "Colonel de La Poype"

Julie Duplessis (12 - de La Poype)

Photos École de l'air



Cette journée est l'occasion de se remémorer les événements qui se sont succédé depuis le 26 août 2012. Nous prenions place pour un envol étourdissant au sein de l'École de l'air où le plaisir et la passion se mêlent quotidiennement. Même si la *stakhe* venait assombrir le décor, nous avons vécu des instants inoubliables pendant cette année de poussins. Mis à l'épreuve régulièrement par nos brigadiers ou par nos instructeurs militaires pendant nos périodes bloquées, nous avons su relever les défis et nous investir pleinement.

Ce 5 juillet 2013, nous étions tous réunis sur la place Pelletier d'Oisy afin de recevoir le nom de notre parrain de promotion devant nos familles. Les périples insolites partagés ensemble comme le mur promo, la semaine parisienne ou encore le gala de l'AEA ont renforcé les liens au sein de la promotion. Ce soir-là, nous étions fiers ; fiers d'être unis, fiers de ce que nous avons accompli, fiers d'être piégards. L'esprit d'appartenance à une communauté transcendait toutes les différences.

Si certains se sont révélés, au cours de l'année, par l'excellence de leurs résultats, d'autres se sont distingués par leurs exploits sportifs, par leur exemplarité ou encore leur investissement personnel dans les activités et traditions de l'École de l'air. Chacun a participé activement à la réussite de cette année qui fut une belle aventure humaine. Ainsi, nous accueillions nos familles et amis en début d'après-midi. Des présentations statiques et dynamiques ont animé cette chaude journée. En effet, la PAF et l'EVAA ont effectué leur traditionnel ballet aérien que personne ne se lasse d'admirer dans le ciel

salonnais . Après un dîner familial au mess élèves, la cérémonie présidée par le général Mercier (CEMAA) se mettait en place. Malgré les répétitions en amont, le stress se fait ressentir. La fin de l'anonymat approchait, nous allions être baptisés.

C'est ainsi qu'un genou à terre nous recevions le nom de promotion *Colonel Roland de La Poype*, pilote de chasse héroïque décédé le 23 octobre 2012, à l'époque où nous nous engageons dans la carrière militaire. Pilote exemplaire au "Neu-Neu", il fut également un brillant inventeur, créateur de la Citroën Méhari et du Marineland. Il est pour nous un symbole de courage, et d'innovation.

Exaltés et émus, nous défilions devant les autorités et notre entourage. Ceux-ci nous ont finalement rejoints dans la salle des marbres afin d'assister à la présentation de notre chant de promotion en hommage au colonel de La Poype. Sa famille, présente, était tout aussi émue. Enfin le bal pouvait débiter et le champagne couler à flots. Cette soirée fut un réel succès, clôturant en beauté cette année mouvementée. ■

Chant de la promotion Colonel Roland de La Poype

Que résonne l'hymne à notre parrain
Sous votre égide nous ne craignons rien
Lorsque vous entendez l'appel de la France
Vous répondez présent pour laver l'offense

Refrain: *Soyez notre exemple
Animés des mêmes valeurs
Nous saurons faire face avec honneur
De La Poype votre idéal demeure*

Afin que votre nation ne flanche
Vous vous battez depuis l'outre-Manche
L'Afrique sera pour vous le baptême du feu
Vous y éprouverez la passion des cieux

Sur le front russe le destin vous mène
Au sein du grand Normandie-Niemen
L'épopée des combats fait votre fierté
Dans les steppes glacées vous vous révélez

Votre escadron mérite sa gloire
Se sacrifiant jusqu'à la Victoire
Toutes vos récompenses vous placent
au plus haut
Mais vous êtes surtout notre humble héros

L'envolée de notre cher parrain
Nous laissant un souvenir d'airain
Sera l'image de notre promotion
À qui nous devons respect tradition

Laissant en magnifique héritage
Vos exploits à toute une promotion
Retourné au ciel quand nous nous engageons
Les aspirants vous rendent un profond
hommage.



Rencontres internationales

Inès Gersy (12 - de La Poype)

Le 19 janvier 2013, il flottait comme un petit air de JO de Londres sur la base aérienne 701. La traditionnelle rencontre sportive se déroulait sous une météo "britannique", ce qui n'a pas dépaycé les cadets de la *Royal Air Force*. Pour autant, cela n'a nullement perturbé le déroulement de la journée. Après la cérémonie d'ouverture présidée par les généraux commandant les deux écoles, les élèves se sont répartis pour exercer leurs sports respectifs. Au programme: athlétisme, rugby, football, natation ou encore *cross-fit*...

Il y en avait pour tous les goûts. Sur les terrains, les différents participants se sont affrontés dans un esprit convivial au milieu d'une foule d'encouragements. Comme le dit l'adage « *Après l'effort, le réconfort.* » Ainsi, après l'annonce des résultats, les élèves officiers ont pu se sustenter tout en échangeant des objets avec leurs homologues étrangers. Crayons, polos... le partage était de mise. Ensuite, les jeunes recrues anglaises ont visité la ville d'Avignon en compagnie de quelques compétiteurs promus guides. Cette journée chargée s'est clôturée par une sortie à Aix-en-Provence dans les bars de la ville, pleins d'ambiance.



De même, le 1^{er} mars 2013, nous avons eu l'honneur d'accueillir au sein de notre école une délégation d'élèves espagnols, italiens et allemands. L'organisation de la rencontre était semblable à celle du 19 janvier dernier.

Lors des matchs, les Allemands encourageaient leurs compatriotes avec beaucoup d'euphorie et une ambiance très amicale animait le

stade. Les élèves semblaient ravis de cet échange qui, ce coup-ci, avait bénéficié des faveurs de la météo. La visite "digestive" se déroulait à Salon-de-Provence où les étrangers ont découvert les ruelles de la vieille ville dominée par le château de l'Empéri.

Ces échanges culturels et sportifs sont essentiels au rayonnement de notre école et nous permettent d'ores et déjà de connaître nos futurs alliés avec lesquels nous travaillerons probablement au cours de notre carrière. À présent, il ne reste plus qu'à patienter un an pour découvrir le nouveau lieu où nous affronterons fraternellement nos amis militaires d'autres nations. ■



Photos École de l'air





La France en guerre au Mali

Jean Fleury (52-Dartois)
Éditeur : Jean Picollec
47, rue Auguste Lançon - 75013 Paris - Tél.: 01 45 89 73 04
21 x 13 cm, 240 pages,
18,50 euros

Le Sahel, bande charnière entre le monde arabo-musulman et l'Afrique noire, est l'objet de convoitises en raison de l'abondance de ses richesses minières. Il est devenu une zone de soubresauts (les coups d'État sont nombreux), de trafics en tout genre dont les rançons des otages ne sont pas les moins lucratives, et de revendications de la part des islamistes et des Touareg, qui aspirent à un Azawad libre. Fin 2012, tous ces rebelles insurgés envahissent le Mali, occupent Tombouctou, Gao et foncent vers la capitale, Bamako. L'État malien est au bord de l'effondrement et de l'éclatement.

C'est le branle-bas de combat dans la communauté internationale, jusqu'à l'ONU. Mais seule la France viendra au secours du Mali. Appuyée par des troupes africaines, notamment tchadiennes et nigériennes, elle chasse du pays les terroristes et libère les zones occupées. Tandis que le Mali, toujours dépourvu d'esprit national, plonge dans des luttes fratricides mortelles. La question malienne est grave non seulement pour l'avenir immédiat des pays

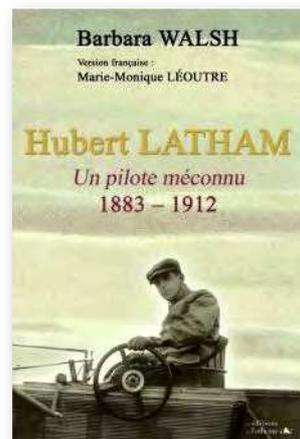
concernés ou des pays voisins, Algérie, Mauritanie, Nigeria, mais aussi pour la sécurité de l'Europe.

Dans ce tout nouveau livre, notre ancien CEMAA traite avec précision ces questions et décrit le déroulé des contradictions, des erreurs de jugement, des hypocrisies, et les conséquences de la guerre contre Kadhafi.

Hubert Latham, un pilote méconnu

Barbara Walsh (Traduction de Marie-Monique Léoutre)
Éditions de l'Officine
Tél. 01 40 22 63 05.
430 pages, 16 x 24 cm, 113 illustrations – 25 euros

Barbara Walsh, auteur irlandaise passionnée d'histoire, nous entraîne à travers les hautes sphères franco-britanniques qui constituèrent la jeunesse formatrice d'Hubert Latham. Parfois complexe, le récit de ses aventures mondaines et artistiques avec la fine fleur aristocratique protestante de l'époque vous fera côtoyer des personnages illustres comme Eileen Grey et Isadora Duncan. La partie aérienne purement technique est souvent traitée en arrière-plan, mais toujours remise en perspective avec les différentes tendances politiques de l'entourage de Latham. Ainsi, son échec répété face à Blériot semblait favoriser une entente cordiale naissante face à des intérêts germaniques mal vus de l'autre côté de la Manche. De même, la dernière partie consécutive du livre, consacrée à sa traversée de l'Afrique équatoriale,

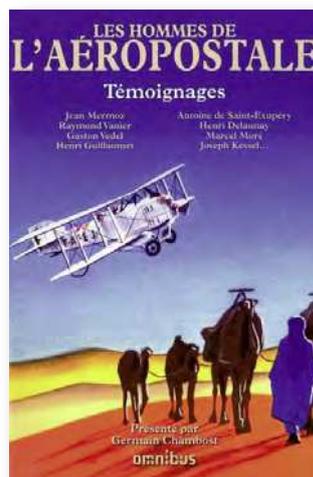


apporte une lumière nouvelle sur ses derniers jours et sa disparition, ce qui manquait aux derniers ouvrages traitant du sujet.

La postérité n'a retenu que sa traversée de la Manche avortée à quelques encablures des côtes anglaises laissant les jours suivants gloire et renommée à Louis Blériot.

Les hommes de l'Aéropostale

(témoignages)
De très beaux textes, choisis par Germain Chambost
Éditions Omnibus 2, avenue d'Italie - 75627 Paris cedex 13
Tél. : 01 44 16 05 00
www.omnibus.tm.fr
780 pages, 13 x 20 cm - 27 euros



Des lignes aériennes postales françaises qui prirent leur essor entre 1918 et les années trente, la plus connue est l'Aéropostale, avatar des Lignes aériennes Latécoère. Visant d'emblée l'extrême bord de l'Amérique du Sud en passant par l'Afrique, l'océan et la Cordillère des Andes, elle fut la plus épique et restera La Ligne. Elle jouit aussi de deux avantages rares : avoir été animée par des personnages de légende, tels Latécoère, Daurat, Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry ; avoir été exaltée par des écrivains au talent et à la conviction exceptionnels, tels Kessel et Saint-Exupéry.

Sur cette épopée, nombre d'ouvrages ont été et sont encore couramment publiés, plus ou moins fidèles aux faits ; tous n'étaient pas

indispensables. Celui qui propose aujourd'hui Germain Chambost l'est, et il arrive à point nommé au bénéfice de qui n'aurait pas lu Kessel, Saint-Ex, Vanier ou Delaunay. De fait c'est une anthologie et une somme de témoignages présentés et commentés. Ces témoignages sont ceux des acteurs eux-mêmes, pionniers d'une aventure hors du commun, au travers des écrits qu'ils ont laissés comme trace de ce qu'ils ont accompli. Avec, naturellement, ici ou là, la marque des petites défaillances inhérentes à la faiblesse des hommes qui se racontent. Tel qu'il est, ce livre dense, excellentement présenté sur papier bible, donnera au lecteur curieux de l'histoire de l'aviation marchande une très bonne idée de ce qu'en furent les débuts et le développement, jalonnés d'exploits presque incroyables et de sacrifices consentis avec l'enthousiasme d'une foi quasi mystique. C'est une référence.

Les canons du ciel, j'étais pilote en Algérie

Francis Ducrest (51-Jeandet)
110 pages, 15,5 x 24 cm
24,35 euros
Éditions Altipresse
Tél. 01 47 30 53 10

Sortant d'école quand commençait la guerre d'Algérie, Francis Ducrest fut affecté à l'escadre de chasse d'Oran, puis à l'escadrille légère d'appui parrainée par cette escadre. Il connut



d'emblée les missions de combat que l'Armée de l'air menait là-bas sur *Mistral* et *T-6*. C'était encore le début de l'après-guerre, noire période où la fréquence des accidents ferait frémir aujourd'hui. Une telle expérience marqua tous ceux qui la vécurent.

Lui en fit un livre qui en restitue la substance, donnant à réfléchir sur ces heures de notre histoire. Sur la guerre aussi, telle que la ressentent ceux qui la font. Il s'y révèle un écrivain et un moraliste, débordant le cadre temporel du récit. Car les guerres se ressemblent, quels qu'en soient le moment et le théâtre. Chevaliers enthousiastes au service de la patrie, les combattants du ciel sont des hommes qui agissent, éprouvant leur courage et leurs convictions. Pour autant, ils n'échappent pas aux questions, aux doutes, aux remords parfois.

Ce que dit Francis Ducrest de notre guerre au-dessus des djebels s'applique tout autant à celle que firent nos anciens au-dessus de l'Allemagne ou de l'Indochine, comme à celle que font nos jeunes camarades dans les cieux d'Afrique, du Proche-Orient ou de l'Afghanistan.

S'appuyant sur un roman de jeune capitaine, paru sous le même titre et signé Franck Kerest en 1960, voici un livre qui n'est ni tout à fait le même ni tout à fait autre. Augmenté de plusieurs chapitres et d'une conclusion où tout est dit, c'est mieux que la réédition d'un ouvrage inaperçu.

Ce livre, par la densité du message qu'il transmet et par son style, sobre et brillant à la fois, mérite sa place dans la bibliothèque des aviateurs, qui le liront dans l'après-midi, mais y reviendront souvent. Sur son premier jet de 1960, Jules Roy concluait : « Il y a dans ce livre poignant un homme et un écrivain. Je fais confiance aux deux ». Sous sa forme revue, d'une langue irréprochable, il est de ces ouvrages dignes de passer à la postérité.



Béni et le château de Bouha-Mama

Marius Le Fèvre (54 - Hélio)
 Edilivre – 174 bd Anatole France
 93200 Saint-Denis
 34 pages N&B, 13,5 x 20,5 cm
 9,50 € - www.edilivre.com

Voici un petit livre qui sort de l'ordinaire des ouvrages faisant l'objet d'une note de lecture dans *le Piège*. Il s'agit en effet d'un conte charmant (et non de charme!), écrit à 80 ans par notre camarade Marius Le Fèvre, et qui séduit aussi bien les enfants que les vieillards, même non tombés en enfance. Le héros de l'histoire, le jeune Béni, est un petit garçon qui vit au Sahara (que l'auteur a beaucoup pratiqué) et qui, parti à la recherche d'un chevreau perdu, vit toutes sortes d'aventures et découvre le monde. Le décor commel'intrigue sont soigneusement campés. Il n'y a pas de "méchant". On est dans le tout-positif, c'est donc un conte qui fait du bien. Et en plus, c'est bien écrit ! À offrir et à s'offrir

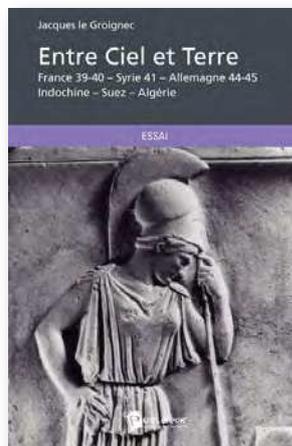
Entre Ciel et Terre

Jacques Le Groignec⁺
 (37-Mezergues)
 200 pages, 14 x 22,5 cm -
 20,90 euros. Éditions
 Publibook/Service Commandes
 14, rue des Volontaire – 75015
 Paris. Tél. 01 53 69 65 31

À l'initiative de son épouse et de sa fille, ce livre est une réédition qui nous donne l'occasion de découvrir, ou redécouvrir, le regard que portait notre grand ancien sur les événements et les hommes qui conduisirent

l'armée française à combattre, sous différents cieux, des Allemands, des Italiens, des Indochinois, des Algériens et des Français. Quelle réflexion mener sur la violence et sur le destin des protagonistes d'une tragédie dans laquelle le devoir peut s'opposer à la conscience, l'obéissance le céder à la révolte, et l'absurde l'emporter sur la raison ? Notre camarade chasseur porte ici un regard original sur des événements vécus, ainsi que sur les responsabilités fixées par le politique, et nous ne manquons pas de redécouvrir sa profonde connaissance de deux hommes qui l'ont particulièrement marqué : De Gaulle et Pétain.

Vivant, parfois émouvant, à mi-chemin entre le témoignage et l'essai, *Entre Ciel et Terre* place le soldat au centre de l'action, « parce qu'il sait que son destin, dans la guerre, est la fidèle image de celui des plus humbles, face à la violence du monde ».

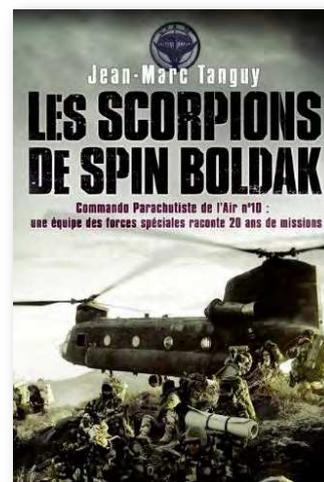


Les scorpions de Spin Boldak

Commando parachutiste de l'air n°10 : une équipe des forces spéciales raconte 20 ans de missions.

Jean-Marc Tanguy
 Editions Nimrod, www.nimrod.fr
 290 pages, 15 x 23 cm, 21 €

Journaliste de défense réputé et créateur d'un des blogs les plus lus de la communauté de la défense française, Jean-Marc Tanguy, nous propose le premier livre entièrement consacré à l'une des unités les plus discrètes de l'Armée de l'air, le CPA 10. Cette unité, qui



fait partie des Forces spéciales, a été engagée dans toutes les opérations menées par la France en Asie, au Moyen-Orient et en Afrique.

D'entrée, l'auteur nous entraîne en Afghanistan pour nous faire partager le quotidien et les missions d'une équipe d'une douzaine de commandos (la 12-Alpha, basée à Spin Boldak, un poste isolé près de la frontière pakistanaise) : patrouilles, guidage de frappes aériennes, balisage de pistes d'atterrissage, etc. Très vite, ils acquièrent le surnom de "scorpions" en raison de leurs "piques" toujours mortelles.

Une deuxième partie est consacrée à une douzaine de portraits de ces hommes d'exception, expliquant leurs parcours et leurs motivations. Enfin une troisième partie plus historique - elle débute pendant la Seconde Guerre mondiale - nous permet de mieux connaître l'histoire des Commandos de l'air. Et surtout de découvrir leur entraînement et beaucoup de leurs missions, le plus souvent inconnues, réalisées sur tous les théâtres extérieurs, jusqu'aux dernières opérations de Libye et du Mali.

Mêlant avec talent descriptions précises des matériels utilisés avec le récit des missions elles-mêmes, l'auteur nous explique en détails leurs techniques de combat où la troisième dimension est une composante essentielle. Et où les synergies avec les pilotes de chasse et de transport sont le gage de leurs succès en opération.



carnet

Élévations-Promotions-Nominations

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

À/c du 1^{er} octobre 2013

- GDA Philippe **ADAM** (78), nommé commandant supérieur des forces armées en Guyane et commandant de la base de défense de Guyane
- GDA Bernard **METZ** (80), nommé chargé de mission auprès du chef d'état-major de l'Armée de l'air
- GBA Rony **LOBJOIT** (84), nommé officier général chargé de la prospective et de la stratégie militaire de l'EMA

- GBA Serge **DUVAL** (80), nommé adjoint au commandant interarmées du soutien et chef du centre de pilotage et de conduite du soutien de l'EMA
- GDA Pascal **HAMET** (79) promu au titre du CPN

L'AEA leur adresse ses félicitations.

Nota : une coquille est apparue dans le dernier carnet du *Piège* :
• le GDA **ADAM** appartient à la promotion 1978 et non à la 1977

Naissances

- Alexandre, fils du capitaine et M^{me} Sébastien COLCOMBET, petit-fils du général et M^{me} Régis COLCOMBET (71), le 14 juillet 2013
- Célestin, fils de M. et M^{me} Cédric SEBAHIZI, petit-fils du général Luc **ROBIN** (62), le 23 juillet 2013
- Mahaut, fille du capitaine et M^{me} Cyriaque FRISON-ROCHE, petite fille du commissaire colonel Maguelonne **DUPONT** épouse **FRISON-ROCHE** (82) et du commissaire colonel Michel **MASFAYON** (82), le 27 juillet 2013
- Maëlle, fille de Bruno et Aurore VERNIER, petite-fille du général et M^{me} **CHAMPOISEAU** (59), le 21 août 2013
- Emma Marie, fille de Virginia et Ryan WOODGER, petite-fille du commandant (décédé) et de M^{me} Bernard **LESPINE** (53), le 26 septembre 2013.
- Aloïs, fils de M. et M^{me} Thierry LE SAINT, petit-fils du colonel Michel **LE SAINT** (68), le 1^{er} octobre 2013
- Athénaïs, fille du colonel Jean-Luc **LE DOZE** (90) et du commandant Ludivine **MARTEL** (00), le 1^{er} octobre 2013
- Héloïse, fille de M et M^{me} Cédric FOUQUES, petite-fille du commissaire colonel Michel **MASFAYON** (82), le 4 octobre 2013
- Julien, fils de M. et M^{me} Jean Philippe AGAISSE, petit-fils du général et M^{me} Joël **AGAISSE** (66), le 8 octobre 2013
- Jean, fils du capitaine (TDM) et M^{me} Thibault DUTAILLY, arrière-petit-fils du général et M^{me} (décédée) Jean-Paul **ARBELET** (46), le 30 octobre 2013
- Maxime, fils de M. et M^{me} Vincent VALETTE, petit-fils du général et M^{me} Régis **COLCOMBET** (71), le 23 novembre 2013.

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

Mariages

- Cyril, fils du général Maurice **BOUCHERIE** (67) avec Dorothée de RIBEROLLES, le 22 juin 2013
- Marie-Anne, fille du général et M^{me} Jacques **MARTINOT-LAGARDE** (49) avec Olivier BRIATTE, le 5 juillet 2013.
- Christophe, fils du général Maurice **BOUCHERIE** (67) avec Margaret McDONALD, le 14 septembre 2013
- Corinne, fille du colonel Michel **LE SAINT** (68) avec Adrien BATAILLE, le 21 septembre 2013.
- Nicolas, fils du général Marc **LEDUC** (72) avec Claire POUJOL de MOLLIENS, le 5 octobre 2013

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

Décès

- Colonel Robert **LETELLIER** (42), le 12 avril 2013
- Commandant Jean-Claude **CHABAGNO** (52), le 27 juin 2013
- M^{me} Jeanne NAULIN, veuve du général Serge **NAULIN** (55), le 13 juillet 2013
- M^{me} Anne-Marie VIÉ, veuve du lieutenant-colonel Yves **VIÉ** (35-décédé), le 8 août 2013
- Général Maurice **LE PAGE** (42), le 21 août 2012
- Mandolina, petite-fille du général Daniel **DERIEUX** (promo 74), le 6 septembre 2013
- Lieutenant-colonel Christian **DUFURNY** (64), le 7 septembre 2013
- Colonel Pierre **CLÉMENT** (53), le 17 septembre 2013
- Colonel Pierre **REBUFFET** (50), le 17 septembre 2013
- Colonel Jacques **BACHELIER** (43F), le 24 septembre 2013
- Colonel Thierry **DELAPORTE** (74), le 30 septembre 2013
- Général Roger **FRAPIER** (52), le 2 octobre 2013
- M^{me} Anne GUIGNARD, veuve du général Jacques **GUIGNARD** (44F- décédé), le 6 octobre 2013
- Lieutenant-colonel Michel **ZIMMERMAN** (66), le 10 octobre 2013
- M^{me} Thérèse DURAND de PRÉMOREL, dite Mimi, épouse du général **DURAND de PRÉMOREL** (38) le 15 octobre 2013
- Colonel Yvon **CHANCERELLE** (38), le 23 octobre 2013
- Colonel Jean **BRACCO** (55), le 23 octobre 2013
- Général Yvon **MALAGANNE** (52), le 24 octobre 2013
- Lieutenant-colonel Jean-Pierre **LEGRAND** (57), le 25 octobre 2013
- Lieutenant-colonel Jean-Jacques **REY** (54), le 2 novembre 2013
- M^{me} Anne-Marie ROMAN, veuve du général Jacques **ROMAN** (36), le 3 novembre 2013
- Lieutenant-colonel Jean-Jacques **SCRIBAN** (57), le 11 novembre 2013
- Général Jean-Marc **VANSANTBERGHE** (76), le 12 novembre 2013
- Lieutenant François LAVIGNE, fils du contrôleur général des armées et M^{me} Robert **LAVIGNE** (43F), le 21 novembre 2013
- Général Daniel **BRULÉ** (61), le 22 novembre 2013
- M^{me} Maria COLINET épouse du général Jean-Yves **COLINET** (53) et mère du colonel Bruno **COLINET** (81), le 23 novembre 2013
- Colonel Robert **LAZARINI** (53), le vendredi 29 novembre 2013
- Général Jacques **DAUBE** (52), le 1^{er} décembre 2013

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

