

le piège

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



1916-2016: hommage au La Fayette



PRENDRE SON ENVOL

*Votre enfant débute ses études supérieures,
Unéo continue à prendre soin de lui*

**Pour vous, une tranquillité assurée. Pour lui, une protection complète.
Ensemble, choisissez la complémentaire santé adaptée à sa nouvelle vie.**

Unéo s'engage pour faciliter l'accès à des soins de qualité pour ses adhérents, tout en maîtrisant leur budget. Votre enfant commence des études supérieures, vous devez obligatoirement l'inscrire à la Sécurité sociale étudiante. Mais pour sa complémentaire santé, c'est vous et lui qui choisissez. Votre enfant peut continuer à être bien protégé par Unéo **en adhérent en son nom**. Avec la garantie Unéo-Utile, pour un tarif attractif, il bénéficie en plus d'une protection adaptée à sa nouvelle vie, d'un accompagnement avec des services d'assistance à domicile et domestique et de la confidentialité totale des remboursements même si les cotisations restent, si vous le souhaitez, à votre charge.

Unéo, la protection mutuelle qui nous rend fiers.

Mutuelle
Référéncée
Ministère
De la Défense

Unéo, la mutuelle
des forces armées

TERRE - MER - AIR - GENDARMERIE
DIRECTIONS & SERVICES



LA DÉFENSE DE VOTRE SANTÉ

Éditorial



Voici l'été qui arrive déjà. Tout le monde aspire à un peu de détente, les doigts de pied en éventail, à l'ombre d'un parasol, dans une posture adaptée à la réflexion et à la lecture - de ce nouveau *Piège*, bien sûr.

À l'heure où certains jeunes gens passent le concours de l'École de l'air en espérant une intégration prochaine et la promesse d'une vie professionnelle en trois dimensions, l'association, quant à elle, a tenu son assemblée générale pour faire le bilan de l'année 2015 et dresser ses perspectives pour 2016.

Vous pourrez découvrir le détail de cette activité dans le rapport moral qui figurera dans le *Piège* 226. Cette année encore, les « résultats » de l'association sont bons. Mais derrière cet apparent long fleuve tranquille se cachent quelques remous inhabituels qui ont pu provoquer des interrogations légitimes.

Le siège de l'association a rencontré des changements majeurs. Il a fallu pallier le départ d'une de nos assistantes et la démission de notre trésorier pour vérifier l'ensemble des comptes de l'association avec notre tout nouveau délégué général. Par ailleurs, la mise en œuvre des normes bancaires européennes a entraîné des incidents pour certains et une nécessaire remise à niveau des coordonnées personnelles des membres qui n'ont pas tous répondu à cette sollicitation exceptionnelle.

Ces difficultés conjoncturelles ne doivent pas ternir un avenir plein de promesses. Le gala a eu lieu au Théâtre du Merveilleux et vos commentaires, au moment de se quitter tôt, samedi 11 juin, étaient plutôt élogieux. La participation a été équivalente à celle de l'année dernière. Mais nous constatons malheureusement que nos membres viennent moins nombreux depuis quelques années...

L'équipe d'administration rajeunit : un nouveau vice-président arrive à la tête de la reconversion. Et la vie associative, un temps délaissée par vacance de poste, retrouve un animateur, jeune, dynamique et plein d'idées !

Au bout du compte, l'association est sur la bonne trajectoire : la preuve, elle a des projets d'envergure ! Un nouveau site Internet, plus moderne et plus ouvert, sera disponible à l'automne.

Enfin et surtout, l'enthousiasme avec lequel la première promotion unique de l'École a vécu sa première année est communicatif. Les travaux menés par le groupe de travail créé en septembre dernier ont favorisé l'analyse des différentes solutions de rapprochement avec l'AEMA. À ce stade, l'assemblée générale a choisi la voie de l'intégration de l'AEMA au sein de l'AEA.

C'est cette association vivante et tournée vers l'avenir que je vous demande de soutenir malgré ses difficultés et malgré les incidents qui ont pu vous contrarier : elle continue de vous représenter, de créer du lien et d'aider nos camarades en difficulté. Soutenez-la en adhérant ou en faisant adhérer. Mieux encore : participez en donnant une petite part de votre temps pour animer ses activités. Et n'oubliez pas, avant d'aller profiter d'un repos bien mérité, faites une bonne action : achetez le *Carnet de vol*, la plaquette du gala, elle est inédite et superbe.

Bonnes vacances à tous. ■

Jean-Marc Denuel (77-Rougier)

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. : 01 46 05 96 77 / 01 84 19 11 59
www.aea.asso.fr-contact@aea.asso.fr
Cotisation : hors abonnement à la revue
Le Piège : 46 euros

Abonnement :

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

Rédaction :

Directeur de la publication :
Jean-Marc Denuel (77)

Rédacteur en chef :
Jean-Pierre Casamayou (70)

Comité de rédaction :
Alain Delahodde (65)
René de Gaudemaris (71)
Jérôme Blanc (92)

Réalisation :

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

Publicité :

Pégase Media - 40, rue Michel Bléré
60260 Lamorlaye - Tél. : 06 82 58 58 07

Dépôt légal

Troisième trimestre 2016
N° de commission
paritaire : 0312G88848
ISSN : 01 52-0016

Couverture: patrouille de F-22
survolant le mémorial La Fayette à
Marnes-la-Coquette. © CFAS

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

Sommaire



p. 10

p. 18



p. 14

Éditorial

Actualités

4 - Agenda de l'AEA
Brèves

5 - Courrier des lecteurs

Histoire

7 - Hommage au La Fayette:
quelques souvenirs de Luxeuil
A. Creux (79)

10 - Dassault Aviation: cent ans
d'excellence aéronautique au
service de l'Armée de l'air
B. Clermont (78)

14 - Deux frères, entre air et mer
P. Lorenzi (66)

18 - Cent ans d'insignes de brevets
de spécialité
E. Bénard (99)

Récits

22 - Félix
J-P. Salini (48)

26 - Coursus de formation sur Me262
J-P. Dussurget

30 - Demande au sommet
P. Ouvrard (71)

31 - Les Papy's font de la résistance
D. Turina (62)

32 - Élections gagnées... course
perdue
M. Bénard (70)

34 - Opération « Kaboul, ça roule »
G. Pons (71)

36 - L'oral de l'École de guerre:
un exercice à risque
G. Dreyssé (65)

37 - Souvenir de Salon
J. Humblot (55)

38 - Comment le CN235 a conquis
l'Armée de l'air
P. Menon-Bertheux (04)

42 - Les tribulations d'un poussin de la
65 du temps de la Guerre froide
R. Le Doaré (65)

44 - La traversée de l'Himalaya
à moto
A. Esmilaire (63)





p.22



p.38



p.26



p.56

Idées

- 46 - Un piégeard à la tête d'une chaire « Défense et Aérospatial » à Sciences Po Bordeaux
D. Bastien (71)
- 48 - L'Europe spatiale à la recherche des ondes gravitationnelles
M. Le Fèvre (54)
- 49 - Piqûre de rappel n° 41
L. Robineau (51)
- 50 - Russie/États-Unis: vers une nouvelle guerre froide?
C. Mainguy (49)
- 52 - Les aveugles pilotent!
M. Poulet (52)
- 53 - Veillée des poussins à Ancelle
P. Grand'Eury (53)
- 54 - La France d'aujourd'hui et de demain: un défi et non une crainte
F. Rivet (70)
- 56 - Un mémorial pour les aviateurs
A. Mérola (54)

Vie des promotions

- 58 - La promo 65 rend hommage à son parrain
G. Chaber (65)
- 60- Mots croisés
P. Platel (49)

Vie des régions

- 60- Napoléon, de la légende à l'anti-légende
D. Bastien (71)
- 62- Conférence sur l'Atlantide
D. Bastien (71)

Vie de l'AEA

- 63 - Les activités du deuxième trimestre
J.-P. Delcourt (83)

Notes de lecture

- 64 - Les livres de l'été

Entre nous

- 68 - Carnet



p.42



p.50

Agenda Brèves

Vendredi 1^{er} juillet

Baptême de la promotion 2015 de l'École de l'air

Première semaine d'octobre (date à confirmer):

Conseil d'administration de l'AEA et pot de rentrée de l'association.

6 octobre

L'escadron de chasse 2/5 Ile-de-France fête les 75 ans de sa création sur la base aérienne 115 d'Orange. Les anciens ayant appartenu à cette prestigieuse unité peuvent se manifester auprès du secrétariat de l'escadron: idf75ans@gmail.com téléphone: 04 90 11 57 23.

14 octobre

Les quatre associations des grandes écoles militaires (AX, Saint Cyrienne, AEN et AEA) se réuniront pour un ravivage de la flamme à l'arc de triomphe afin de célébrer le souvenir de nos anciens. À l'issue une conférence se tiendra dans l'amphithéâtre de la banque HSBC, 109 avenue des Champs-Élysées sur le thème suivant: La guerre, cent ans après Verdun. 1916 l'année de Verdun, mais aussi de la Somme et du Jutland. Un siècle plus tard, la France est de nouveau en guerre, deux guerres apparemment sans lien et pourtant ! Quid des enseignements tactiques, opératifs et stratégiques de la Première Guerre mondiale pour combattre le terrorisme.

Hubert Tryer (67)

quitte le comité de rédaction du *Piège*

Notre ancien délégué général aura œuvré plus de dix ans au sein du comité de rédaction du *Piège* où il était particulièrement écouté pour ses conseils pertinents, sa connaissance de la grammaire digne d'un agrégé et ses diverses corrections ou conseils pour parfaire et illustrer un article. Avec Francis Grimal et Hugues de Sacy, il mérite une bonne part des compliments que nous continuons de recevoir.

Dissolution de l'ANCA

Lors d'une assemblée générale extraordinaire tenue le 4 décembre 2015, les membres de l'Association nationale des commissaires de l'Air (ANCA) ont décidé de procéder à la dissolution de l'association qui les rassemblait. Créée en 1954 l'Association nationale des commissaires de réserve de l'Air (ANCRA) avait, en 1972, étendu son champ d'adhésion aux commissaires d'active et, à cette occasion, pris le nom d'Association nationale des commissaires de l'Air, bien connue sous son acronyme ANCA.

Longtemps creuset de l'étroite relation unissant les commissaires de l'Air d'active et de réserve et véritable espace de convivialité intergénérationnel, l'ANCA a indéniablement, durant des décennies, joué un rôle

majeur dans l'entretien et la promotion de l'esprit de corps qui caractérisait cette population d'officiers si particulièrement attachés à l'Armée de l'air.

Avec la création en 2013 du corps des commissaires des armées et la disparition corrélative de celui des commissaires de l'Air, il importait de laisser à la nouvelle association des commissaires des armées tout le champ nécessaire à son propre envol. D'autre part, force était de constater, durant ces dernières années, au vu du vieillissement et de la diminution constante de son effectif adhérent, que, à terme, l'ANCA ne disposerait plus en son sein de l'énergie propre à sa simple survie.

On notera enfin que c'est par un choix unanime que les adhérents d'active et de réserve ont décidé de partager le patrimoine de l'ANCA entre l'Association des anciens élèves

de l'École de l'air (AEA), l'Entraide de l'Association des officiers de réserve de l'Armée de l'air (E.ANORAA), la Fondation des œuvres sociales de l'Air (FOSA) et la nouvelle Association des commissaires des armées (ACA).

Si l'ANCA n'existe plus, les anciens commissaires de l'Air et les commissaires des armées ancrage "air" peuvent se retrouver au sein de l'AMICAA (Amicale des commissaires de l'Air et commissaires des armées/air) qui vise à entretenir des liens d'amitié et de solidarité entre ses membres et à garder des liens avec la vie de l'Armée de l'air.

L'amicale dispose d'un remarquable site Internet (www.amicaa.fr), d'une adresse courriel: amicaa@sfr.fr et d'une adresse postale: AMICAA, 21, rue Claude Bernard 92130 Issy-les-Moulineaux.

Courrier

Plaidoyer pour une bonne prononciation

Il est des contributions fidèles à la rédaction du *Piège*. Elles apportent des moments de respiration au milieu des sujets techniques, aéronautiques ou militaires. Nous avons le souvenir des piques du Gremlin ou des dessins de Daniel Carrasco. Les chroniques sémantiques de Lucien Robineau perpétuent le genre. Elles sont un régal de vérité et de fine analyse du laisser-aller général vis-à-vis de notre langue, particulièrement de la part de ceux dont elle est l'outil professionnel, politiques, commentateurs et journalistes. Un parfum de Raymond Devos. Une maladie identique

gangrène depuis quelque temps la prononciation des mots.

Chacun profère les voyelles accentuées, les diphtongues ou encore les sons doubles à sa guise. Quelques années de comédien amateur, puis de clarinettiste dans un orchestre d'harmonie, m'ont appris à juguler la prononciation puis la valeur et la beauté des sons.

Aujourd'hui (ou peut-être aujourd'hui) une courante homophonie rassemble la bôme et le bol, la cause et le phonème, le jeune et le jeûne. Il n'est guère que dans les films ensoleillés de Raimu que cela ravit l'ouïe. Je lance un appel à tous, ingénieurs diplômés de la prestigieuse École de l'air, pour mettre au



point un projet de sonorisation des chroniques critiques de Lucien Robineau, qui ne peut qu'être sensible à la musique des mots.

Par ailleurs il s'est probablement fait une opinion personnelle sur la réforme de l'orthographe concoctée par la V^e République. Conçue par Michel Rocard, elle voit le jour avec Najat Vallaud-Belkacem, 25 ans plus tard. Nous ferait-il profiter de ses réflexions? Merci.

Philippe Besnard (57-Ducray)

Devons-nous nos ailes de poitrine à M^{me} Charles de Tricornot de Rose?

Charles de Tricornot de Rose n'est pas passé inaperçu à Pau, comme Gérard Chaber nous le rappelle si bien dans notre dernière revue.

Le 5^e RHC basé à Pau lui a rendu hommage en appelant sa base « Quartier Chef d'escadron de Rose ». En poste à Pau à cette époque, j'ai été invité à l'inauguration. Était présent et parrain le petit neveu du chef d'escadron de Rose. Il m'a confié que M^{me} de Rose avait cousu des ailes sur l'uniforme de son mari pour le distinguer des autres « cavaliers ».

Sans vouloir refaire l'histoire je pense que c'est là l'origine des ailes portées par les aviateurs! Pour ceux qui veulent en savoir plus, je ne me souviens plus de la date de cette inauguration mais l'officier tradition du 5^e RHC doit avoir en archives, date et photographies de cet évènement.

Alain Gausserès (64-Carpentier)

Un peu de regrets, beaucoup de satisfactions!

Quel plaisir de lire *le Piège* tous les trois mois avec son lot d'articles divers mais toujours de haute qualité. Une mention spéciale pour mon ancien, Sa-



Les graffitis des soldats du général Desaix sur le temple de Philae.

lini, qui nous apporte une source originale de réflexion et qui élève souvent le débat avec un style inimitable.

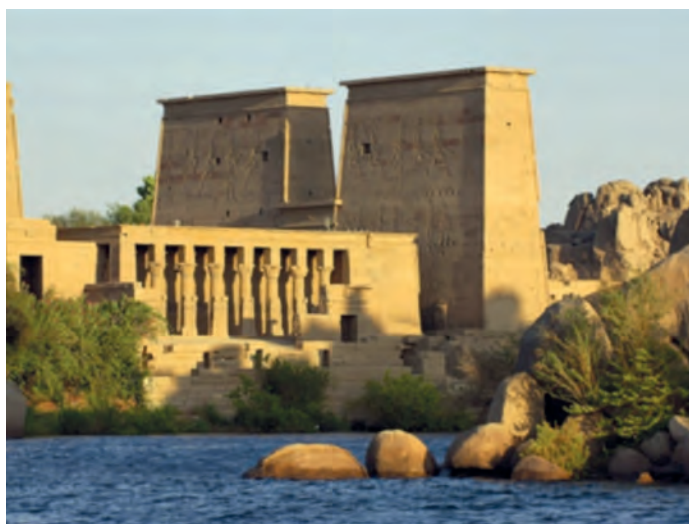
Et, sur le plan historique, Bastien a eu raison de nous rappeler les origines, déjà lointaines, des réalisations aérospatiales de notre pays. Avec un regret, cependant, c'est que cet article très complet n'ait pas mentionné le nom du général Aubinière, qui a d'abord été un visionnaire avant d'œuvrer avec acharnement pour le lancement d'une politique de l'Espace. *Le Piège* a d'ailleurs publié récemment un article très complet sur le général Aubinière et sur sa vie exemplaire. Je me sens d'autant plus moralement obligé de lui rendre hommage que ma promotion (58-Blériot), qui ne rêvait que d'imiter Guynemer, Fonk, Clostermann et même... Delfino, n'a pas compris le message qu'il a tenté de nous faire passer quand il commandait l'École de l'air et qu'il nous parlait de fusées et d'espace... en 1959!

Encore un grand merci à tous les collaborateurs du *Piège*.
François Malençon (58-Blériot)

Un peu d'histoire: Marengo, Desaix et Philae

Quelques réflexions après la lecture du magnifique livre sur Marengo de notre camarade Olivier Lapray (*Le Piège* n° 223)

Si le général Bonaparte, après



Le temple d'Isis sur l'île de Philae.

avoir abandonné avec une certaine désinvolture son armée d'Égypte au général Kléber, après avoir renversé le Directoire par un coup d'État, avait aggravé son cas en étant vaincu à Marengo, il n'aurait peut-être pas eu la carrière qu'il a eue par la suite, même en bénéficiant d'un « service Com » tout à fait performant. On ne peut donc qu'avoir une grande sympathie pour le général Desaix. Après un retour d'Égypte mouvementé (tempête, prison anglaise, attaque de pirates), il n'avait rejoint cette armée que le 10 juin 1800. Dans l'après-midi du 14, il a renversé le cours de la bataille. On lui a parfois attribué la déclaration suivante: « La bataille est perdue. Cependant, il reste en-

core le temps d'en gagner une autre. » Et il était tué peu après. Deux ans plus tôt, à l'issue de la bataille des Pyramides, Desaix avait été chargé par Bonaparte de poursuivre les Mamelouks de Mourad Bey. En décembre 1798 il remonte le Nil vers la Haute Égypte avec 4000 hommes, alterne combats victorieux et visites archéologiques, atteint Assouan puis l'île de Philae fin février 1799. Aujourd'hui, dans le temple d'Isis à Philae, le guide montre aux touristes (je suppose qu'il le fait pour tous les touristes français) le texte suivant, gravé dans la pierre par les soldats de Desaix:

L'an VI de la République le 13 messidor, une armée française commandée par Bonaparte est

Courrier suite

► *descendue à Alexandrie. L'armée ayant mis, vingt jours après, les Mamelouks en fuite aux Pyramides, Desaix, commandant la première division, les a poursuivis au-delà des cataractes où il est arrivé le 13 ventôse de l'an VII.* Suit une liste de généraux ayant servi dans cette armée. Dans ce temple magnifique de l'époque ptolémaïque, à la limite sud de l'Empire romain, temple qui, rappelons-le, a été déplacé sur l'île actuelle en 1974-1976, c'est avec plaisir et une certaine fierté que j'ai contemplé au cours d'un voyage récent ce témoignage, marquant également la limite sud des conquêtes napoléoniennes.

Par une étrange coïncidence, Desaix mourrait à Marengo le même jour que Kléber, assassiné au Caire.

Francis Grimal (61-Moulin)



Des lecteurs contents...

Très belle revue! Félicitations pour faire valoir nos valeurs et surtout pour les écrire. Vous savez garder nos traditions; celle de la cérémonie des poignards est un moment unique que chacun des piégards garde

en mémoire pour toute sa vie. J'ai été très déçu par l'article « Chasseur intelligent » (p 29 du n°223) car laissant le débat sur les ego. Il eut été beaucoup plus subtil de sortir vers le haut avec la version anglaise: *Intelligence* = Renseignement. Je m'étonne que cela ait échappé au CEMAA André Lanata que j'ai eu le plaisir de côtoyer dans le passé.

Paul de Foucaud (69-Tariel).

Je lis avec plaisir le récent numéro du *Piège*: Salini écrit juste et il est, dans ce numéro récent, particulièrement émouvant; le récit sélectionné dans le livre de Turcat donne froid dans le dos: 18 litres restant dans un réservoir! Également très bon article sur le salafisme, l'EIIL et autre Djihad qui permet de se frayer un chemin dans cette redoutable jungle.

Bravo pour le concours réservé aux jeunes piégards.

Dans le courrier des lecteurs j'ai, malgré tout, tendance à donner raison au lecteur (Interrogation et appréciation) qui vous écrit pour s'étonner qu'un avion vole 72 heures par semaine (!) totalisant 4300 heures en 10 mois: la réponse de la « rédaction » interpelle qui, faisant référence à l'exposé du chef d'état-major, déclare finalement que là se trouve la vérité: diplomatie, « bottage en touche » ou partie de bonneteau?

Amicalement et bravo pour une véritable « bonne revue » en constant progrès.

Georges Fratacci (65-de Tricornot de Rose)

Contrôle d'identité!

L'article de Daniel Bastien sur

les noms de famille m'incite à vous proposer cette anecdote: Par une belle journée ensoleillée, je roule sur une route de campagne à la vitesse réglementaire. Voici un contrôle de gendarmerie, je suis prié de me garer.

«Gendarmerie nationale... Bonjour monsieur... Vous avez vos feux antibrouillard allumés contrairement au code de la route.

- Cela est possible, je viens d'acheter cette voiture et ne maîtrise pas encore toutes les commandes des feux.

- Quel est votre nom?

- Poulet

- Monsieur vous m'insultez, cela risque d'aggraver votre cas.

- Mais non je ne vous insulte pas, c'est mon nom que je vous donne!

- Montrez-moi votre permis de conduire.»

À la lecture de mon identité, grand éclat de rire du gendarme :

«Alors nous sommes congénères!»

Marcel Poulet (52-Dartois)

Stratégie et forces aériennes : éviter le piège, un point de détail

Deux articles remarquables par la complémentarité de leurs approches traitent de stratégie dans *Le Piège* n° 224: l'article «Le piège», précisément, qui évoque le bien-fondé de la dissuasion française au travers d'une sympathique anecdote universitaire, et l'article «Que signifie la puissance aérienne aujourd'hui» qui survole ce sujet avec beaucoup de didactisme.

Ils traitent tous deux en réalité, dans le fil des discours et

par leurs conclusions, du même et unique point clé: le fondement politique sans lequel nulle stratégie n'a de sens. Ils nous invitent, directement, à « cogiter » sur la responsabilité politique de chacun en la matière: « en qualité... d'électeurs, la dissuasion, c'est - aussi - vous » et « la réponse (la place de la stratégie aérienne nationale) appartient aux responsables politiques ». Oui, bien sûr, la stratégie générale n'est rien sans la Nation, mais il est regrettable que les dictateurs ne le sachent pas. C'est bien la raison pour laquelle la dissuasion nucléaire ne dissuadera jamais les fous de menacer la sécurité et les intérêts vitaux de notre planète, sécurité qui est aussi la nôtre, dans nos frontières, et que les conflits perdurent. C'est bien la raison pour laquelle nous devons toujours, pour sauvegarder nos intérêts nationaux au sein des alliances dans des opérations principalement lointaines, disposer de moyens de projection suffisamment rapides et puissants pour crédibiliser nos forces et notre politique générale de défense.

Un mot dans chacun de ces articles aurait suffi pour assurer la cohérence globale de leurs réflexions en précisant que dissuasion, projection et action sont indissociables et que, si « un sursaut européen s'impose », il a précisément commencé avec les forces aériennes de projection. Ceci n'est certes qu'un point de détail; pour le reste, ne doutons pas que nous saurons éviter le piège de visions politiques trop étroites: la force de persuasion des chefs militaires nous sera là d'un précieux secours.

Francis Lenne (66-Péronne)



Hommage au La Fayette : quelques souvenirs de Luxeuil

Antoine Creux (79 - Caroff de Kervezec)

Le 20 avril 2016, le centenaire de l'escadrille La Fayette a été célébré au mémorial de Marnes-la-Coquette, dans le parc de Saint-Cloud (92). C'était il y a 100 ans, 36 pilotes volontaires américains rejoignaient l'escadrille La Fayette, afin de combattre l'Allemagne aux côtés de l'armée française. Notre camarade nous fait partager quelques souvenirs de l'entrée dans l'ère du Mirage 2000 de cette unité des Forces aériennes stratégiques qui symbolise la relation fraternelle entre les deux Armées de l'air.



DR

25 ans déjà !

Ce 20 avril, j'assistais, à Marnes-la-Coquette, à la cérémonie commémorant le centenaire de l'escadrille La Fayette. Le lieu et le cérémonial sont à la hauteur de l'engagement de ces volontaires américains qui choisirent, en avril 1916, de rejoindre les rangs de l'armée française pour combattre aux côtés de nos anciens pour la liberté.

C'est avec fierté que j'ai remis mon insigne de l'escadrille des sioux pour participer à cette cérémonie, fier de faire partie de cette grande famille qui, génération après génération, marche dans les pas de ces grands anciens et contribue à faire vivre

l'histoire du La Fayette.

Une affectation dans le prestigieux escadron de chasse 2/4 La Fayette marque tous ceux qui ont eu l'honneur de le rejoindre. C'est mon cas en 1991 sur la base de Luxeuil. Nous avons alors fêté les 75 ans de l'escadrille... 25 ans déjà !

Je me souviens de mon arrivée en septembre 1990 à la 4^e escadre de chasse avec émotion. Pilote de défense aérienne, j'arrivais de la 12 avec une certaine appréhension dans la FATAAC-1^{re} RA alors que je venais de passer mes sept premières années en unité au sein du CAFDA. Pilote de Mirage F1C, j'avais émis le souhait de voler sur Mirage

2000, sans imaginer que ce serait sur Mirage 2000N que je serais affecté ! Passé la surprise, c'est avec enthousiasme que j'avais décidé d'aborder ce changement d'univers.

Je me souviens de cette impression de modernité lorsque je m'installai pour la première fois dans le Mirage 2000N. Commandes de vol électriques, moyens de navigation, radar de suivi de terrain, systèmes de guerre électronique... une véritable marche était franchie par rapport au Mirage F1C. L'infrastructure de la base de Luxeuil représentait aussi une belle surprise pour moi, habitué aux escadrons rustiques de la base de Cambrai.

L'escadrille La Fayette : un siècle de gloire

À l'origine, il y a le désir de jeunes pilotes américains de participer à la Grande Guerre aux côtés de Français, alors que leur pays restait neutre. Engagés au titre de la Légion étrangère, ils sont regroupés au sein de l'escadrille N124 dite "Américaine" basée à Luxeuil et dotée de Bébé Nieuport 11. Elle connaît son baptême du feu à Verdun en 1916 et prend le nom de La Fayette en novembre 1916, appellation officialisée le 6 décembre 1916 avec pour insigne la célèbre tête de Sioux. C'est pour rendre hommage à Gilbert du Mortier, marquis de La Fayette, acteur de l'indépendance des États-Unis en 1780, que les Américains adoptent ce patronyme, symbole pour eux de liberté. Forte de 38 pilotes américains encadrés par quatre officiers français (dont Brocard, Thénault et Nungesser), elle participe à toutes les grandes offensives sur Nieuport 11, Spad VII et Spad XIII sous la dénomination N124 puis SPA124. Avec l'entrée en guerre des États-Unis et la constitution d'unités américaines, la glorieuse page inscrite par les volontaires américains s'achève en février 1918 avec un bilan flatteur de 41 victoires aériennes et trois "as". Les "La Fayette boys" continueront néanmoins le combat jusqu'à l'armistice au sein du 103rd Aero Squadron, remportant 51 victoires sûres et une centaine de probables. Tandis que, du côté français, l'escadrille SPA124 perd toute référence au

Lafayette et à sa tête de Sioux.

Après les dissolutions et les restructurations d'unités qui ont marqué la fin de la guerre, les têtes de Sioux font leur réapparition sur les fuselages des avions Gourdou-Lesseure 32 et Nieuport-Delage 622 qui équiperont successivement diverses unités dans les années vingt, sans pour autant que le nom de La Fayette soit repris. Avec la création de l'Armée de l'air en 1933, les Sioux sont regroupés avec les Cigognes au sein du groupe de chasse II/5. D'abord équipé de Dewoitine 500, le groupe passe sur Curtiss H-75 en mars 1939. Après la Bataille de France qui s'achève avec 70 victoires pour les Curtiss du GC II/5, ces derniers se replient au Maroc, sous les ordres de Vichy.

Rééquipement avec des P-40F

S'ensuit une période trouble au cours de laquelle les H-75 prennent part à des combats insensés contre les alliés britanniques à Mers el-Kébir puis contre les Américains lors du débarquement en Afrique du Nord, le 8 novembre 1942. En deux jours de combat, tous les Curtiss sont détruits et six pilotes tués. Les Alliés souhaitant rééquiper les forces aériennes françaises pour les faire combattre à leurs côtés, le groupe La Fayette, symbole de l'amitié franco-américaine, est recréé sur les bases du GC II/5. Passant sous commandement américain (33rd Fighter Group), il reçoit des chasseurs P-40F Warhawk et participe à la campagne de Tunisie.

La 4^e escadre de chasse est alors créée en réunissant le GC

▶ Au 1/4 que je rejoignais comme chef ops, le hangar était flambant neuf et chauffé, la partie ops de l'escadron était spacieuse et l'escadron disposait d'un PC enterré directement accessible sous l'escadron qui avait de quoi m'émerveiller, moi qui avais pris l'habitude de vivre dans les abris enterrés de la 12 pendant les semaines d'exercices, construits à partir de buses en béton dans lesquels, malgré l'ingéniosité des aménagements, l'espace manquait!

Découverte du système d'armes du Mirage 2000N

Je me souviens de mes premiers vols sur Mirage 2000N, au cours desquels je découvrais la puissance du réacteur, le pilotage en tête haute, le suivi de terrain et, bien sûr, le vol en équipage, moi le pilote de monoplace! Découvrir un nouvel avion et une nouvelle mission est un moment d'une grande richesse dans une carrière, il l'était d'autant plus pour moi que c'est tout un groupe qui vivait cette aventure ensemble à cette époque. En effet, l'arrivée du 2000N à Luxeuil avait entraîné l'arrivée de navigateurs Mirage IV, qui apportaient la culture du travail en équipage, mais aussi de nombreux jeunes navigateurs pour qui la 4 était la première affectation.

Parallèlement, le creuset des pilotes était d'une grande variété: des anciens du Mirage

IIIE, bien sûr, qui portaient l'âme et les traditions irremplaçables de la 4, mais aussi des pilotes de Jaguar forts de leur expérience en ravitaillement en vol notamment, de F1CR qui partageait ainsi leur expérience d'un avion moderne, de MIIR... J'étais le seul à arriver de la DA! Tous ensemble et grâce à l'expérience de chacun, nous progressions dans l'emploi opérationnel du Mirage 2000N.

Je me souviens de mes premiers exercices de montée en puissance dans le cadre de la mission de dissuasion. Je réalisais la rigueur exigée pour ces exercices sur lesquels la crédibilité de la composante aérienne s'appuie. Jeune commandant, je réalisais aussi rapidement la responsabilité qui m'était confiée en tant que commandant de zone. Si je ressentais une certaine fierté de la confiance qui m'était faite, je savais aussi que je n'avais pas le droit à l'erreur. Avec le recul, je mesure combien cette expérience était forte. La posture d'alerte était une préoccupation de tous les jours, je ne quittais pas l'escadron sans avoir le compte-rendu de l'officier mécanicien qui m'assurait que la disponibilité avions était conforme aux objectifs opérationnels. Le rituel qui consistait pour chaque équipage à réviser sa mission de guerre, chaque mois en salle de guerre, rappelait à chacun la finalité de son entraînement. L'URSS existait encore... notre posture

était au niveau de la menace qu'elle pouvait constituer.

Mais le monde était en train de changer et en ce début des années quatre-vingt-dix, nos armées avaient été engagées dans la première guerre du Golfe. Les enseignements que nos grands chefs allaient en tirer allaient bouleverser l'organisation de nos armées afin qu'elles soient plus aptes à se projeter et à travailler en coalition. Nous apprenions alors que la 4 devait rejoindre les forces aériennes stratégiques... Cette perspective inquiéta jusqu'au jour J... Ce jour-là, le général Deveaud, qui commandait les FAS, vint présider la cérémonie de changement de commandement de la 4^e escadre et termina son discours par « Et à la chasse, B...! ». Nous fûmes alors rassurés... nous restions des chasseurs! Je rejoignais ce jour-là le grand 2/4 La Fayette où je serais successivement second puis commandant d'escadron.

Nous avons intégré les FAS, mais l'arrivée des capacités air-sol avec le second standard du 2000N, appelé K2, allait offrir de nouvelles opportunités tant sur le plan de la réflexion tactique que sur l'entraînement. Les capacités de l'avion nous permettaient désormais de réaliser des missions complexes en air-sol et les escadres de défense aérienne appréciaient de s'entraîner en très basse altitude face à nous, compte tenu du





Le Curtiss H-75 aux couleurs du La Fayette.

II/5 La Fayette, le GC II/3 Dauphiné et le GC I/4 Navarre équipés de P-47D Thunderbolt. Successivement basé à Ambérieux et Dijon, le La Fayette retrouve finalement Luxeuil, le terrain de ses origines, où il termine la guerre avec 103 victoires homologuées, 1 597 tonnes de bombes tirées mais la perte de 32 pilotes.

Rebaptisé 2/4, le La Fayette est alors basé près de Colblance, toujours sur Thunderbolt. Guerre d'Indochine oblige, les pilotes sont envoyés pour un an en Extrême-Orient où, sur Spitfire Mk IX, ils participent à des missions d'appui-feu contre le Viêt-minh. De retour en Allemagne, ils passent sur Vampire en 1949. Quatre ans plus tard, l'es-

cadre déménage à Bremgarten pour être transformé sur Ouragan, lesquels sont retirés du service en 1957 et remplacés par des F-84F Thunderstreak, placés sous contrôle de l'OTAN.

Quand la France quitte le commandement militaire de l'OTAN, le 2/4 rejoint sa base de Luxeuil et, pour son 50^e anniversaire en 1966, passe bisonique en recevant les Mirage IIIIE. Six ans plus tard, il se spécialise dans le bombardement nucléaire tactique avec l'AN 52 dont une est tirée avec succès à Mururoa. Toujours spécialisé dans les missions nucléaires, l'escadron échange ses Mirage IIIIE pour des Mirage 2000N biplaces, équipés du missile nucléaire ASMP en 1988.

En parallèle à sa mission de dissuasion, le La Fayette assure des missions conventionnelles et participe à de nombreux exercices aux États-Unis, au Canada, en Afrique, etc. Devenu une unité autonome, le 2/4 quitte Luxeuil en 2011 pour rejoindre Istres. En 1994 les Sioux repartent sur le sentier de la guerre en Bosnie puis, plus récemment, en Libye, au Sahel et aujourd'hui en Syrie. En 2018 l'escadron abandonnera ses Mirage 2000Nk3 pour des Rafale B, armés du missile nucléaire ASMP-A.

Si l'histoire et la tradition de l'escadrille La Fayette perdurent dans l'Armée de l'air, il en est de même au sein de l'US Air Force. C'est le 94th Fighter Squadron sur F-22 Raptor, renforcé par le 103rd Aero Squadron des "La Fayette boys", qui a repris les traditions du La Fayette . JPC

réalisme de notre entraînement.

Je me souviens de ce jour de l'automne 1991 où le commandant d'escadre me convoqua dans son bureau pour m'annoncer qu'il m'avait choisi pour commander le premier détachement Mirage 2000N à Red Flag, cet exercice mythique auquel tous les pilotes voulaient participer mais qui était jusqu'alors réservé aux pilotes de Jaguar ou de Mirage F1CR.

Le La Fayette à Nellis

Trop engagés, les escadrons tactiques de la FATAC ne pourraient pas participer. Il avait donc été décidé d'envoyer pour la première fois un détachement de Mirage 2000. Le détachement serait constitué de quatre 2000 C de la 2^e escadre et de quatre 2000 N de la 4. Quelle belle opportunité d'améliorer encore nos tactiques et de nous mesurer aux Aggressor de Nellis! Cette aventure fut formidable... Une phase de préparation dense avec la 2, un convoi par le Nord avec de nombreuses étapes puisque nous ne disposions que d'un seul ravitailleur pour les 8 avions, la découverte de l'immense base aérienne de Nellis et du « range » d'entraînement qui permettait le tir de bombes réelles, simulait des menaces sol-air et permettait la validation des tirs air-air comme sol-air en direct.

Le défi était cependant immense car

dans ces années-là, nous nous entraînions en français avec des méthodes françaises... l'interopérabilité avec nos alliés était à construire, comme l'avait bien montré l'opération Desert storm. Je me souviens de cette mission où j'assumais pour la première fois la responsabilité de *mission commander* d'un COMAO. Je m'étais auto-désigné quand le *staff* américain avait fait savoir que c'était le tour des Français. Au soir de cette mission réussie, j'ai eu le sentiment d'être désormais pleinement qualifié et légitime pour commander un escadron. Au bilan, nous avions su donner le meilleur de nous-mêmes, surpris nos camarades américains qui voyaient évoluer pour la première fois les 2000 et obtenu d'excellents résultats et nous avions tous, individuellement, franchi une marche opérationnelle.

Je prendrai le commandement du 2/4 La Fayette quelques semaines plus tard. Ce sera une très belle aventure humaine. J'étais commandant, j'avais plus de 250 personnes sous mes ordres, PN, mécaniciens, spécialistes renseignement, personnels administratifs, à Luxeuil mais aussi à Avord puisque le DAMS d'Avord m'était rattaché. De cette expérience, je retiendrai pour toujours l'importance de rassembler sous un même commandement l'ensemble des personnels contribuant à une mission... Au-

jourd'hui encore, je défends cette idée tant je pense que c'est la mission qui motive les hommes et les femmes de nos unités et le groupe ainsi formé qui permet à chacun de se dépasser.

Lorsque je dus, à l'été 1993, quitter ce beau commandement, j'avais conscience d'avoir beaucoup appris au cours de ces années passées à Luxeuil. J'avais découvert une autre face de l'action aérienne, j'avais mesuré la grandeur de la mission de dissuasion et l'excellence développée dans la mission conventionnelle d'attaque air-sol.

J'étais fier d'avoir commandé un escadron aussi prestigieux et d'avoir contribué à la montée en puissance de ses capacités opérationnelles sur Mirage 2000N. J'étais heureux de toutes ces rencontres humaines que j'avais vécues.

25 ans plus tard, une nouvelle génération est aux commandes. Je les observe avec fraternité et une certaine admiration. Ils font aujourd'hui preuve d'engagement et d'excellence aussi bien dans leur mission quotidienne au sein des FAS que lorsqu'ils sont engagés au-dessus de la Syrie ou de l'Irak pour l'opération Chammal. Ils écrivent ainsi de nouvelles très belles pages de la magnifique histoire du La Fayette et sont prêts à relever le défi de la transformation sur Rafale! ■

Dassault Aviation : cent ans d'excellence aéronautique au service de l'Armée de l'air



Une première mondiale: le vol en patrouille du nEUROn, du Rafale et du Falcon 8X lors du meeting de l'air d'Istres, le 4 juin 2016.

© Dassault Aviation - V. Almansa

Bruno Clermont (78 - Pineau)

Conseiller air du PDG de Dassault Aviation, notre camarade évoque les relations particulières entre l'Armée de l'air et l'avionneur.

En 1916, un jeune ingénieur de 24 ans passionné d'aéronautique du nom de Marcel Dassault, né Marcel Bloch, crée sa première société pour fabriquer une hélice. 100 ans plus tard, dans le cadre prestigieux et symbolique du Grand Palais, a été célébré le premier centenaire de la société Dassault Aviation héritière des « Hélices Éclair », le 9 avril dernier. Un millier d'invités ont eu le privilège de découvrir un spectacle historique retraçant la conquête de l'air et l'épopée Dassault. Ouvert ensuite au public, 30 000 personnes ont pu revivre les plus belles pages de ce roman national.

Ce spectacle a mis en valeur un homme et un lien. Cet homme, c'est Marcel Dassault, dont le génie et la ténacité ont permis à l'entreprise qu'il a fondée de survivre aux vicissitudes d'un siècle qui va connaître

l'explosion de l'aviation, de grands bouleversements technologiques et deux guerres mondiales.

Ce lien c'est celui qui unit Dassault Aviation et l'Armée de l'air qui vont vivre en commun l'histoire de l'aviation. Noué dans le ciel de Verdun en 1916, ce lien est caractérisé aujourd'hui par un chiffre: sur les 8 000 appareils produits par la société depuis 1945, près de la moitié ont été destinés à l'Armée de l'air. Depuis 1960, Dassault Aviation est devenue le fournisseur exclusif de la chasse française. C'est pourquoi, au fil des ans, des programmes et des avions, Dassault Aviation et l'Armée de l'air vont devenir de véritables partenaires unis par une volonté commune de donner à la France une aviation de combat performante et souveraine.

Ce n'était pas un hasard si parmi les invités d'Éric Trappier, le PDG de la société, l'Armée de l'air était représentée en force autour du général André Lanata, son chef d'état-major, jusqu'à la présence d'une délégation de poussins de la promotion 2015, symboles de l'histoire qu'il reste à écrire.

Le premier départ: l'hélice Éclair

En 1916, formé à l'École d'électricité Breguet puis dans la nouvelle École supérieure d'aéronautique, Marcel Dassault a 24 ans. Son hélice Éclair va être retenue par l'état-major. C'est aux commandes de son SPAD VII « Vieux Charles » équipé de l'hélice Éclair que Charles Guynemer va s'illustrer et inspirer des générations de poussins. L'acte fondateur de la relation naissante entre l'Armée de l'air et la société Dassault est alors posé.

Marcel Dassault obtient son premier succès de constructeur d'avion avec la Société d'études aéronautiques créée avec son ami Henry Potez. Sa première commande de 1 000 biplaces de combat SEA IV intervient en novembre 1918, quelques jours avant l'armistice... 115 SEA IV seront fabriqués et seulement 65 livrés. Ce succès restera une immense fierté pour Marcel Dassault.

À la fin de la Première Guerre mondiale, la France possède la première force aérienne au monde. Une politique de désarmement va entraîner la disparition de nombreuses



sociétés prestigieuses comme les sociétés Voisin, Nieuport, Caudron, Farman ou Morane-Saulnier. La société créée par Marcel Dassault va, quant à elle, survivre aux faillites, restructurations industrielles et nationalisations qui vont émailler l'histoire de notre aéronautique.

L'envol de la société et les heures sombres

Marcel Dassault relance ses activités à la création du ministère de l'Air en 1928. Elle va précéder la naissance de l'Armée de l'air en 1934 qui obtient enfin son indépendance. Il va dès lors produire des avions civils et militaires, dualité qui constitue toujours l'ADN de la société.

À l'approche de la Seconde Guerre mondiale, Marcel Dassault, comme tous les constructeurs français, est sollicité trop tard. Il n'a pas le temps de produire le nombre d'avions qui aurait permis à l'Armée de l'air de tenir tête aux chasseurs allemands. Entre 1934 et 1939, il réussit l'exploit de livrer 1 500 appareils : des bombardiers bimoteurs (MB-200, MB-210), des quadriplaces de reconnaissance et de bombardement (MB-131), des chasseurs (MB-151, 152 et 155), des bimoteurs de reconnaissance (MB-174) et de bombardement (MB-175). De nombreux pilotes s'illustreront au cours de la Bataille de France aux commandes de ces avions. Le 29 mars 1940, le commandant de Saint-Exupéry effectuera sa première mission de guerre à bord d'un MB-174 qui lui inspirera *Pilote de guerre*. Un nouvel acte fondateur de la relation entre Dassault et l'Armée de l'air.

Profondément patriote et animé d'un fort esprit de résistance, Marcel Dassault sera mis en détention avec sa famille par le régime de Vichy et déporté à Buchenwald pour avoir refusé de travailler pour l'Allemagne. Échappant à la mort par miracle, profondément marqué par cette période, il décidera en 1949 de prendre le nom de résistant de son frère aîné, le général Darius-Paul Bloch : Dassault.

Le deuxième départ aéronautique

Dès son retour en France en 1945, il rassemble ses anciennes équipes qui lui sont restées fidèles. Le MD 315 Flamant gagne l'appel d'offres lancé par l'Armée de l'air pour un bimoteur de liaison, avec un premier vol en juillet 1947. 320 exemplaires seront commandés dans différentes versions, il sera en service dans l'Armée de l'air jusqu'en 1982.



Eric Trappier, le PDG de Dassault, lors de la célébration des cent ans de Dassault Aviation.

Américains, Français et Britanniques se lancent alors dans la course au chasseur à réaction. L'industrie française a pris beaucoup de retard avec la guerre. Avec la création de l'OTAN en 1949, la France se tourne vers les Britanniques et les Américains pour s'équiper avec 550 Vampire britanniques, dont l'essentiel sera fabriqué en France sous licence, et 360 bombardiers F-84F, 60 chasseurs F-86K et 100 chasseurs bombardiers F-100 dans le cadre du *Military Assistance Program* américain ; sans oublier une flotte de T-33 pour la formation.

En quelques années, Marcel Dassault et ses équipes rattrapent le retard. Premier intercepteur à réaction conçu par Marcel Dassault, l'Ouragan effectue son premier vol en 1949. 350 appareils seront en service dans l'Armée de l'air de 1952 à 1961. Il sera acheté par l'Inde et le jeune État d'Israël. Puis vient le Mystère IV dont 225 exemplaires seront payés par les Américains et offerts à l'Armée de l'air dans le cadre de l'*US Offshore Procurement Program*. Ouragan et Mystère IV équiperont la jeune Patrouille de France. Ce sera ensuite l'arrivée du Super Mystère B2 livré en 240 exemplaires à l'Armée de l'air (1958-1977).

La saga du Mirage III et du Mirage IV

Avec un premier vol en 1956, la saga des Mirage III va commencer : 1 400 Mirage III vont être construits et équiper 21 pays. De 1961 à 1995, l'Armée de l'air en mettra en œuvre plus de 400 de différentes versions (C, E, B, BE, R, RD, Mirage 5). Pour la France, le Mirage III devient le symbole d'une aviation de combat souveraine et compétitive. Les Américains détachent une équipe de la Rand Corporation en France pour comprendre comment une entreprise de cette taille peut connaître une telle réussite. Pour Marcel Dassault, si la première

commande de 1 000 SEA IV en 1918 reste sa plus grande joie, sa plus grande fierté sera le Mirage III, symbole de sa réussite en France et à l'export.

À la demande de l'État, Marcel Dassault lance en 1957 la construction d'un bombardier bimoteur à long rayon d'action, capable de voler à Mach 2. Dans un temps record, 62 Mirage IVA seront livrés à partir de 1964 pour constituer la première composante de la force de frappe indépendante décidée par le général de Gaulle. Cette composante sera renforcée par la capacité nucléaire tactique donnée au Mirage IIIE et au Jaguar A. Le Mirage IVP continuera à voler jusqu'en 2005 pour des missions de reconnaissance stratégique.

Avec le Mirage IVA, Marcel Dassault donne au général de Gaulle les moyens de doter la France d'une force de frappe nucléaire indépendante conférant ainsi une dimension stratégique à l'Armée de l'air. Prolongé aujourd'hui par le Mirage 2000N et le Rafale, cet acte constitue le fondement de la relation stratégique qui unit les deux partenaires.

Les pilotes d'essais constituent également un symbole fort de la relation. Provenant des forces, un grand nombre passera par l'École de l'air : René Bigand (44-Préziosi), parrain de la promotion 69, Paul Boudier (37-Mézergues), Jean Coureau (47-Tholion), Alain Tretout (56-Le Cong). Sans oublier les deux dernières légendes vivantes des essais en vol de Dassault : Roland Glavany¹ (40-Steunou) et Jean-Marie Saget (49-de Seynes). Les pionniers, Constantin Rozanoff et Charles Monier, ont quant à eux donné leur nom aux bases de Montde-Marsan et d'Istres. Comme eux, plusieurs ont donné leur vie pour la mise au point des chasseurs de l'Armée de l'air. C'est toujours un piègeard qui est à la tête des pilotes d'essais².



Le Général, entouré de Marcel et Serge Dassault, présentant le Mirage III V.

► L'envol du Falcon

Une autre saga va débiter au début des années 1960: celle des avions d'affaires Falcon qui vont trouver leur tremplin aux États-Unis grâce à Charles Lindbergh, qui choisira le Mystère 20, baptisé Falcon 20 pour l'occasion, pour la compagnie aérienne Panam. Aujourd'hui plus de 2000 Falcon volent à travers le monde. Depuis la chute des budgets de la défense, la société réalise 75 % de son chiffre d'affaires avec ces avions qui sont soumis, eux aussi, à une très rude concurrence. L'escadron de transport 60 de Villacoublay, dont les cocardes parcourent le monde, constitue le plus bel ambassadeur de la flotte Falcon.

Du Mirage F1 au Rafale

À partir de 1971, les Mirage F1 seront construits à plus de 700 exemplaires et vendus à 11 pays. L'Armée de l'air en recevra 246 exemplaires dans les versions C, B, CR et CT. Le dernier Mirage F1-CR est retiré du service en 2014 après 40 ans de service et, de l'Afrique au Golfe, après s'être illustré sur de nombreux théâtres. Un nouveau record de longévité pour un chasseur de l'Armée de l'air.

En 1971, à la demande de l'État, Dassault et la société Breguet Aviation fusionnent. La responsabilité du programme Jaguar, conçu en coopération avec les Britanniques, et de l'Alpha Jet, développé avec les Allemands, est transférée à la nouvelle société Dassault (AMD-BA). Le Jaguar entre en service en 1973. Sur un total de 600 exemplaires, 200 seront livrés à la France (160 monoplaces JAG-A et 40 biplaces JAG-E). Avion « guerrier » par excellence, le Jaguar, dont les formes « carrées » indiquent au premier regard qu'il n'est pas sorti du bureau

d'études Dassault... va marquer une génération de pilotes. Il servira de « camions à bombes » de l'Armée de l'air, en Afrique, dans le Golfe et dans les Balkans. Progressivement remplacé par le Mirage 2000D à partir de 1994, il sera retiré du service en 2005.

Il faut attendre 1977 avec le retrait des F-100 américains et du Vautour³ pour que la chasse française vole exclusivement sur avions Dassault.

En 1979, l'Alpha Jet commence à remplacer les vieux T-33 de l'École de chasse et les Mystère IV de la 8^e escadre de chasse. Un total de 512 Alpha Jet sera produit pour 16 pays. La France en reçoit 176. Ils sont toujours en service à l'École de chasse et à la 8^e escadre de chasse nouvellement recréée. Depuis bientôt 40 ans, tous les pilotes de chasse ont été formés sur cet avion remarquable. La Patrouille de France, première ambassadrice de l'Armée de l'air, l'utilise depuis 1981.

Les années 1980 marquent l'arrivée du Mirage 2000, qui va constituer le fer de lance de l'Armée de l'air en attendant de l'arrivée du Rafale. 315 exemplaires en 5 versions différentes seront livrés à l'Armée de l'air entre 1984 et 1995 (M2000C, M2000B, M2000N, M2000D et M2000-5). Près de 300 exemplaires supplémentaires seront exportés vers huit pays. De la guerre du Golfe de 1991 au théâtre du Levant, le Mirage 2000, appareil performant et apprécié des équipages, continue à donner à l'Armée de l'air un large éventail de capacités.

Le Rafale ou le triomphe de la polyvalence

À la fin des années 1970, l'état-major souhaitait un avion bimoteur capable de remplir

plusieurs missions tout en privilégiant une coopération européenne. De nombreuses difficultés, en particulier concernant le partage industriel et la convergence du besoin opérationnel, conduisent à la décision de produire le Rafale sans coopération. La chute des budgets de la défense dans les années 1990 va avoir des conséquences sévères sur ce programme. En 25 ans, LPM après LPM⁴, la cible de Rafale pour les armées va passer de 320 Rafale (234 air et 86 marine) à 225 Rafale dans le Livre Blanc 2013 (185 air et 40 marine). Il en sera de même pour le calendrier de livraison. C'est avec dix ans de décalage, au printemps 2006, que l'Armée de l'air déclarera l'entrée en service opérationnel de son premier escadron Rafale. Pour autant, comme le soulignera la Cour des comptes en 2010, le coût du programme ne sera pas impacté. Soumis aux mêmes contraintes, ce ne sera pas le cas de son concurrent européen dont le coût a explosé. Au-delà des enjeux industriels et financiers, quand on compare le niveau de performance des deux avions, on ne peut que constater que la France a fait le bon choix.

Une nouvelle fois, la LPM 2014-2019 va mettre de la pression sur le programme Rafale. Elle fait le choix de suspendre les livraisons à la France pendant quatre ans et demi en tablant sur un succès de l'export. Une telle situation est totalement inédite et sans équivalent pour l'Armée de l'air mais surtout pour la société Dassault Aviation. La signature des contrats avec l'Égypte et le Qatar va permettre au « pari export » d'être remporté. Heureusement. À ce jour 142 Rafale ont été livrés aux forces dont 98 à l'Armée de l'air (51 Rafale B et 47 Rafale C) et 44 à la Marine.

Aujourd'hui, le constat est éloquent: le Rafale est le chasseur puissant et polyvalent que les forces attendaient. Il permet à l'Armée de l'air et à la Marine de remplacer progressivement tous les anciens types de chasseurs en service. Depuis 2007, les Rafale de l'Armée de l'air sont engagés de manière quasi continue sur tous les théâtres d'opérations extérieures. Ils démontrent tous les jours, dans le cadre de ces opérations, de la mission nucléaire et de la permanence opérationnelle, que c'est un avion capable de remplir tout le spectre des missions de la puissance aérienne, à partir d'une piste ou d'un pont d'envol. Aucun autre avion au monde n'est capable d'un tel niveau de polyvalence.

Le potentiel d'évolution du Rafale reste considérable. Les évolutions des standards



permettent de l'adapter en permanence au besoin opérationnel. En 2018, le Rafale au standard F3R sera livré aux forces. Avec ce standard et son missile Meteor, le combat aérien va entrer dans une autre dimension. Le standard F4 se profile déjà. Avec les nouveaux utilisateurs que sont l'Égypte et le Qatar, les perspectives des prospects en cours et la reprise des livraisons à l'Armée de l'air, 30 ans après le 1^{er} vol de son démonstrateur, la saga du Rafale est très loin d'être terminée.

Trentième anniversaire du décès de Marcel Dassault

La carrière de Marcel Dassault a débuté en 1916 avec l'hélice Éclair. Elle se termine en 1985 avec le Rafale, 70 ans plus tard. Sa dernière apparition publique aura lieu le 14 décembre 1985 à l'occasion de la présentation du démonstrateur Rafale, son 92^e prototype. Il a 93 ans. Il trouve cet avion « trop gros ». Il ne verra pas son 1^{er} vol car il s'éteindra quatre mois plus tard. Le Rafale de série pèsera une tonne de moins...

Grand-croix de la Légion d'honneur, titulaire des croix de guerre 14-18 et 39-45 et de la Médaille de la Résistance, Marcel Dassault est décédé le 22 février 1986 à l'âge de 94 ans. De l'hélice Éclair au Rafale, la boucle est bouclée.

La longévité de Marcel Dassault a été exceptionnelle: il a traversé trois Républiques et a connu neuf présidents de la République, 67 gouvernements, 28 chefs d'état-major de l'Armée de l'air et 52 responsables de l'Aviation civile. Sa ténacité a été également exceptionnelle: sa société va traverser deux guerres mondiales et survivre à deux nationalisations. Pour lui, c'est aussi grâce à son trèfle à quatre feuilles, son talisman, qui ne le quittait jamais.

Fait exceptionnel pour un industriel, un hommage national et les honneurs militaires lui seront rendus le 22 avril 1986 dans la cour d'honneur des Invalides en présence du Premier ministre, Jacques Chirac, du Gouvernement et des plus hautes autorités civiles et militaires. L'éloge funèbre prononcé par Jacques Chirac laissera des phrases devenues célèbres: « *La mort de Marcel Dassault fait mal à notre pays* », sa mort constitue « *une blessure pour la France dont il a été l'un des plus grands et des plus prestigieux enfants* ».

Son cercueil sera porté par 11 capitaines pilotes de chasse de l'Armée de l'air. La minute de silence et la *Marseillaise* seront conclues par le passage d'une formation en delta de six Mirage 2000C de la 2^e escadre de chasse de



Photos DR

Honneurs militaires aux Invalides.

Dijon dont le leader était le lieutenant-colonel Richard Wolsztynski (68-Bigand), futur chef d'état-major de l'Armée de l'air. Encore un symbole fort.

Serge Dassault, entré dans la société à 25 ans, prendra les rênes de Dassault Aviation au décès de son père dont il fera fructifier l'œuvre. Charles Edelstenne, nommé en 2000 après 40 ans passé dans la société, a fait entrer Dassault Aviation dans le XXI^e siècle. Le secret du succès de Dassault Aviation c'est aussi la stabilité de ses dirigeants.

Plus que jamais, l'avenir de l'aviation de combat doit se préparer en commun

Du SEA IV au Super Mystère B2, la société Dassault a construit pour l'Armée de l'air des avions de plus en plus performants. Avec le Mirage IIIIE, l'avionneur est devenu également un intégrateur système. Avec le Mirage 2000, et encore plus avec le Rafale, Dassault Aviation s'est transformée en architecte de système. La capacité de la société à se transformer constitue un atout majeur pour affronter les enjeux du futur.

Depuis janvier 2013, c'est à Éric Trapier, 5^e PDG de la société, que revient la responsabilité de poursuivre l'œuvre de ses prédécesseurs. Celle-ci passe prioritairement par le maintien des compétences du bureau d'études dans une approche d'architecte de système. C'est la condition indispensable pour garantir l'avenir dans le domaine civil et surtout militaire.

L'aviation de combat de demain nécessite de maîtriser des technologies nouvelles, d'être capable d'intégrer des systèmes toujours plus complexes et de répondre à un besoin croissant de connectivité. C'est le cœur de métier de Dassault Aviation.

Le démonstrateur européen de technologie de drone de combat nEUROn a permis des progrès considérables dans des technologies critiques telles que la furtivité ou le vol automatisé. Il démontre aussi qu'il est

possible de réussir une coopération européenne à condition d'avoir des règles du jeu basées sur les compétences. Pour poursuivre dans cette voie, le programme *Futur Combat Aircraft System* (FCAS) a été lancé avec les Britanniques en 2014.

Au moment où la puissante industrie américaine a fait du F-35 l'outil de sa domination totale sur l'industrie aéronautique militaire européenne, l'enjeu de l'avenir de notre aviation de combat n'est pas simplement capacitaire et industriel. Il est avant tout stratégique.

Entreprise française de souveraineté, Dassault Aviation garantit à l'Armée de l'air, depuis des décennies, une aviation de combat performante et autonome, principale condition de la liberté d'action de la France. La composante aéroportée de la dissuasion nucléaire en est la marque éclatante.

Répondre au besoin de l'aviation de combat française est la mission de Dassault Aviation. L'histoire de son 2^e centenaire reste à écrire mais une chose est sûre: 100 ans après l'hélice Éclair, plus que jamais les destins de Dassault Aviation et de l'Armée de l'air sont liés.

En ces temps agités remplis d'incertitudes, laissons Marcel Dassault, qui en a connu d'autres, nous inspirer avec un dernier mot: « *J'aime le silence fécond où naît pour moi une autre musique, celle des tâches, des projets, une musique où naît le futur.* » (*Le Talisman*, 1973) ■

1- Son parcours exceptionnel est retracé dans un ouvrage récent, qu'il a rédigé à l'âge de 91 ans avec la collaboration de Bernard Bombeau: *Du bataillon de choc au Mirage* (Editions du Taillac, 2013).

2- Philippe Deleume (75-Duthoit)

3- 130 exemplaires des versions N et B Vautour, bombardier bimoteur lourd fabriqué par la SNCASO seront en service à partir de 1958.

4- Loi de programmation militaire: elle définit un format et un budget des forces pour une période de cinq ans.

Deux frères entre air et mer



Jean (à gauche) et Michel Lorenzi, oncle et père de l'auteur, à l'École navale, en 1927.

Le contenu de cet article puise à plusieurs sources. Tout d'abord me revient en mémoire un de mes souvenirs marquants de l'École de guerre. Au cours d'une conférence sur l'histoire et l'aéronautique militaires, le conférencier, interrogé par un stagiaire sur le rôle de l'Aéronautique navale durant la Seconde Guerre mondiale, en particulier à ses débuts, avait répondu qu'elle « *n'avait rien fait...* » Outre l'ignorance manifeste et inquiétante de l'intervenant sur certaines actions héroïques des « marins aviateurs », cette réflexion était plus généralement révélatrice du silence dont font l'objet les dizaines de milliers de morts¹, pour beaucoup héroïques, que la France a connues pendant la campagne de France.

Il y a ensuite le beau livre d'Arnaud Prudhomme qui rapporte les actions des escadrilles de bombardiers en piqué Loire-Nieuport de l'Aéronautique navale contre les colonnes allemandes en mai 1940² et dont mon oncle Jean avait commandé l'une d'elles.

Il y a enfin les récits familiaux. Mon père et son frère ayant participé, comme officiers

Notre camarade évoque avec émotion les destins croisés de son père et de son oncle, tous deux pilotes dans l'Aéronavale au cœur du second conflit mondial.

de marine et pilotes, à certains épisodes souvent peu connus, j'ai retenu respectivement un épisode lié bien sûr à l'aviation et, indirectement, à l'École de l'air, pour chacun des deux frères.

Fils d'un officier d'infanterie blessé durant la Première Guerre mondiale, les deux frères Lorenzi, Jean et Michel, entrent tous les deux en 1927 à l'École navale après des études au Lycée de Toulon et au Prytanée militaire, où ils seront en maths sup/ maths spé, en particulier avec le futur ministre des Armées, Pierre Guillaumat. En 1929, leur promotion embarque sur la Jeanne d'Arc de l'époque, le croiseur cuirassé Edgard Quinet. Le bâtiment-école s'échoue malheureusement le 4 janvier 1930 sur les côtes d'Algérie, dans les parages de Mers el-Kébir, près d'Oran, après avoir percuté un récif non signalé sur les cartes. Les cent quarante officiers-élèves sont alors rapidement affectés. Mon père, Michel, est très heureux de se voir muté en Chine, sur le Yang-Tsé-Kiang, où il passera des années passionnantes à assurer la protection des expatriés (commerçants, missionnaires...) et établir des relevés hydrographiques du Fleuve Bleu...

Jean, de la bataille de France à l'Indochine

Son frère aîné, Jean, choisit l'Aéronautique navale après un court passage comme chef du service Artillerie sur le Verdun en 1930-1931 et commence très tôt une carrière essentiellement aéronautique. Il est ainsi désigné pour l'École militaire et d'appli-

cation de l'aéronautique à Versailles (précurseur de l'École de l'air) de janvier 1933 à mars 1934, effectuant la formation en vol sur Morane 138 au camp d'Avord. Il est « breveté d'aéronautique » et sera certifié « chasse » en 1933. Il connaît plusieurs affectations : la base d'aéronautique navale de Hourtin, où il est formé sur hydravion, avant un embarquement en 1937 sur le croiseur léger Gloire, où il officie comme chef du service aviation.

Il embarque sur le Béarn - premier porte-avions français - où il prend, le 1^{er} septembre 1938, la fonction de commandant de l'escadrille de surveillance 7S1. La formation est équipée de biplans à ailes repliables Lévassieur PL-101 triplaces. Leur armement comprend un lance-bombes sous chaque aile et un jumelage de mitrailleuses Lewis de 7,7 mm sur affût mobile au poste arrière. Peu après, la formation change de dénomination et devient l'AB2.

À la déclaration de guerre le 3 septembre 1939, les escadrilles appartenant au porte-avions Béarn (AB1, AB2, AC1 et AC2) sont débarquées. Toujours équipée de PL-101,



Michel Lorenzi sur Morane 315 à Toussus-le-Noble en avril 1940.



l'escadrille est scindée en sections de trois appareils, chacune d'elles recevant à terre une affectation particulière. Le LV Lorenzi, pacha de l'AB2, reste avec la 1^{re} section à Lanvéoc-Poulmic. Le 10 octobre, ils pensent avoir coulé un *U-Boot* au large de Penmarc'h après l'avoir attaqué à la bombe. Mais après la guerre, mon oncle nous confiait son doute. La seule preuve était l'apparition d'une grande nappe d'huile à la surface de la mer. Les archives de la Kriegsmarine ont depuis prouvé que le sous-marin, bien qu'endommagé, était parvenu à rallier sa base en Allemagne. En novembre, l'escadrille prend ses quartiers à Querqueville et réceptionne, fin 1939, ses premiers Loire-Nieuport LN-401 à Villacoublay.

Spécialement conçu pour l'Aéronautique navale afin de servir sur le porte-avions Béarn, ce monoplane à aile basse dispose d'un système de repliage des ailes. Les jambes principales du train s'escamotent dans des nacelles d'intrados. Les freins aérodynamiques sont assurés par l'ouverture du train d'atterrissage lors du piqué. La bombe est suspendue sous le fuselage à une fourche, ce qui permet le largage en évitant de heurter l'hélice.

En octobre 1939, l'Armée de l'air a refusé les Loire-Nieuport qu'elle avait commandés (en version terrestre Loire-Nieuport 411). Ces avions étaient contestés en raison de leurs performances jugées insuffisantes et de leur utilité... sans avoir jamais été employés!

Comme le rapportera Jean Lorenzi, les deux escadrilles AB2 et AB4 « héritèrent ainsi des premiers avions étudiés chez nous pour le bombardement en piqué et auxquels leurs ailes en W donnaient un vague air de ressemblance avec leurs antagonistes allemands, les Junkers 87 (Stuka) ».

L'offensive allemande du 10 mai trouve l'AB2 à Berck (qui y est depuis la fin mars en mission de protection de la Manche). Les Allemands bombardent la base sans parvenir à détruire trop d'appareils. Plusieurs morts à déplorer et la casquette de Jean Lorenzi traversée par une balle...

Dès lors - et dès les premiers jours - l'AB2 va exécuter des missions offensives de retardement de l'avancée des armées ennemies.

Le 15 mai, c'est le baptême du feu pour les Loire-Nieuport de l'AB2 conduits par le LV Lorenzi. Décrit comme un « officier calme, réfléchi, de jugement sûr, plein de sang-froid et de maîtrise de lui-même », il a pleinement démontré ses qualités de pilote et



Loire Nieuport LN 401 attaquant un motocycliste à Berlaimont. Dessin de J-F. Beutheret.



Attaqué par des Bf 109, le LN-401 de l'EV Faivre de l'AB2 se pose à Cambrai.

d'officier depuis qu'il a pris le commandement de cette escadrille de bombardement un an auparavant. Neuf Loire-Nieuport chargés d'une bombe I2 de 150 kg attaquent en piqué une colonne d'artillerie ennemie à Yerseke, à l'est du Beveland (Hollande), escortés par huit Potez 631 de la 1^{re} Flottille de chasse (F1C). Le lendemain, les neuf LN-401 de l'AB2 vont attaquer en semi-piqué les écluses sud du canal de Beveland (région de Hansweert) et le pont de chemin de fer de la ville de Flessingue. Le 17 mai, huit appareils de l'escadrille bombardent la digue reliant le Beveland à Walcheren avec dix bombardiers de l'escadrille AB1 et huit Potez de la F1C. Dans la nuit du 18, trois Loire-Nieuport de l'AB2 attaquent une batterie d'artillerie qui canonne les positions françaises à Walcheren. Missions réussies.

Le 19 mai, les deux escadrilles AB2 et AB4 sont engagées dans une mission d'attaque d'une concentration de blindés et motorisés allemands de la 5^e et de la 7^e

Panzerdivision (commandée par le général Erwin Rommel) à Berlaimont, à proximité de la Sambre. Le commandant de l'AB4, le LV Lainé (de la promotion des deux frères), est en tête du dispositif avec ses neuf LN-411³, suivi par les onze appareils de l'AB2 emmenés par le LV Lorenzi. Les pilotes de l'AB2 qui ont vu leurs camarades plonger dans un barrage de Flak impénétrable piquent à leur tour sur l'objectif. Le LV Lorenzi et ses deux ailiers, les SM Niel et Le Moal, logent leurs bombes I2

1- Le chiffre des pertes françaises pendant la Bataille de France, longtemps estimé à 100 000 morts, est aujourd'hui compris entre 50 000 et 90 000 hommes. Le chiffre des « morts pour la France » s'élève à 123 426.

2- *Les Bombardiers en piqué Loire-Nieuport*, Editions TMA, Paris, 2005.

3- Le bombardier Loire-Nieuport LN-411, commandé par l'Armée de l'air en 1939 puis cédé à la Marine, était identique au LN-401, version destinée à la Marine, mais avec des ailes non repliables. L'armement fixe différait légèrement entre les deux modèles.



Le LV Michel Lorenzi (en blanc) devant un Bloch 174 du GR I/55 à Oran-La Sénia. Il commande du 6 juillet au 16 août 1940 le Groupe d'aviation Marine de La Sénia.



Le LV Michel Lorenzi devant un NAA-57 d'entraînement à Hyères en 1941.

▶ de 150 kg à l'entrée du carrefour. Sorti indemne de son piqué, Lorenzi regagne Berck. Mais les trois autres sections sont touchées. Cinq pilotes sont tués ou faits prisonniers.

L'action des Loire-Nieuport a été extrêmement meurtrière puisque les Allemands ont déploré 300 à 400 victimes en quelques minutes. L'action meurtrière des bombardiers en piqué de l'Aéronavale – 300 à 400 victimes en quelques minutes – est passée sous silence par les Allemands. On n'en trouve nulle trace dans les journaux de marche des *Panzerdivisionen*... sans doute par orgueil!

L'AB2 comme l'AB4 sont citées à l'ordre de l'Armée de mer le 21 mai 1940 pour « la hardiesse sublime dont elles ont fait preuve le 19 mai 1940 sur le front des armées, en pulvérisant à courte portée l'objectif assigné, au prix de la moitié de leurs effectifs ». Ces très lourdes pertes sont dues à la Flak et aux Messerschmitt Bf 109 comme le souligna Lorenzi: « L'attaque, effectuée par surprise,

à basse altitude, fut réussie mais les réactions ennemies très violentes. La DCA et les chasseurs immédiatement appelés par les troupes au sol firent des ravages dans les rangs des bombardiers français auxquels aucune protection de chasse amie n'avait pu être concédée. »

Plusieurs éléments ont empêché une action plus réussie de l'Aéronavale. La protection aérienne qui devait être assurée par un groupe de chasse de la RAF à partir d'Aras ne s'est pas montrée. Les Loire-Nieuport qui naviguaient à basse altitude (entre 300 et 500 m) ont été repérés et escortés par un biplan d'observation Henschel 126 qui a transmis leur position aux batteries de Flak. Un des pilotes de l'AB4 a même été abattu par une pièce de DCA française qui l'a pris pour un Stuka!

Un jour, lorsque j'étais conseiller militaire du Cnes, je suis entré dans un bureau proche du mien et ai eu la surprise de découvrir sur les murs des photos de Loire-Nieuport. J'ai ainsi eu le plaisir de faire la connaissance de l'ingénieur informaticien Yvon Klein, fils du jeune second-maître Jean Klein, pilote de l'escadrille AB4 abattu pendant l'attaque de Berlaimont et fait prisonnier.

Le rappel rapide de ces actions la plupart du temps méconnues ou ignorées est la preuve que les pilotes des formations de l'Aéronautique navale n'ont pas hésité à s'engager dans des « missions de sacrifice » en mai-juin 1940.

Dans l'immédiat après-guerre, Jean sera en particulier chef d'état-major « Aéronavale » en Algérie et en Tunisie, chef « aviation » du porte-avions Dixmude en Indochine en 1946-1947, commandant du torpilleur Lorrain en 1949-1950. Professeur à l'École supérieure de guerre navale (ESGN) en 1951, il partira aux États-Unis réceptionner le porte-avions Langley, un bâtiment qui sera rebaptisé La Fayette et dont il deviendra chef « opérations ». Puis, de décembre 1952 à février 1954, il commande la BAN de Bizerte-Karouba et l'Aéronautique navale en Tunisie.

Par décision ministérielle du 21 juillet 1952, il fait l'objet d'une proposition extraordinaire d'avancement au grade de capitaine de vaisseau à titre exceptionnel. En

quittant Karouba, il rejoint le cabinet du ministre. Jean Lorenzi décède brutalement d'un infarctus le 5 avril 1954.

Michel, de la Chine à l'Afrique

À l'issue de son affectation en Chine, et jusqu'à fin 1939, mon père, Michel, aura une carrière essentiellement tournée vers la mer en particulier comme officier torpilleur, second du pétrolier ravitailleur Le Mékong, chef de service sur le croiseur Gloire. Son dernier embarquement se fera à bord du torpilleur L'Incomprise, en tant que commandant en second. Mais, peut-être influencé par son frère, il a le sentiment que dans l'Aéronautique navale, il devrait pouvoir être très directement et rapidement utile pour les phases les plus dures qui s'annoncent dans la guerre contre l'Allemagne. Faisant preuve de ténacité, il obtient, comme lieutenant de vaisseau, une dérogation à la limite d'âge supérieure autorisée pour être pilote dans la Marine. Cependant, comme ses collègues officiers élèves-pilotes rentrés à l'École de l'air de Versailles au début de 1940, il va vivre un épisode peu connu, révélateur à la fois de la complexité des situations auxquelles les marins et les aviateurs se sont trouvés confrontés et de la cohésion étroite dont ils ont su faire preuve à cette occasion.

L'École de pilotage 101 qui se trouvait alors à St-Cyr (l'instruction en vol se déroulait sur Morane 315 à Toussus-le-Noble) s'était repliée sur Royan le 17 mai 1940. Côté Marine, elle se composait de la brigade A3, une vingtaine d'enseignes de vaisseau déjà brevetés et en instance de quitter l'école, de la Brigade H en cours de formation avec 22 enseignes de vaisseau et le lieutenant de vaisseau Michel Lorenzi, et enfin de la Brigade F1 constituée de douze aspirants de réserve déjà brevetés et six en instance de l'être. À l'issue d'un périple qui les a fait passer par Royan, Hourtin (où resteront la Brigade A3 et les « brevetés » de la F1) et Toulouse, ils embarquent à Toulon pour rejoindre l'Algérie.

Le 26 juin 1940 arrivent donc à Oran vingt et un officiers-élèves et six aspirants de marine de l'École de l'air de Versailles. Ils ont suivi le cycle complet d'instruction et de pilotage. Il ne leur reste donc plus qu'à satisfaire aux épreuves d'examen de fin de cours pour recevoir leur brevet d'aéronautique. C'est alors qu'ils apprennent que l'École 101 est dissoute en Afrique du Nord, en dépit du fait qu'une partie de ses appareils a rejoint l'Algérie.





Le détachement à peine arrivé, le 3 juillet 1940, les Britanniques ouvrent le feu et bombardent l'escadre française, provoquant le désastre de Mers el-Kébir. Devant cette agression à l'origine de la mort de 1 297 de leurs frères d'armes, le Groupe d'aviation Marine de La Sénia est créé le jour même en vue d'une riposte. Son commandement est confié au LV Michel Lorenzi, officier le plus ancien dans le grade le plus élevé. Cette unité est mise à la disposition de l'Armée de l'air pour assurer les missions de reconnaissance nécessaires à la recherche de l'escadre anglaise jusqu'à son port de recueil probable, celui de l'enclave britannique de Gibraltar. Elle doit éventuellement participer à des opérations repréailles en réponse au drame que vient de vivre la Marine.

Du 4 au 6 juillet, les missions sont assurées par des avions du Centre d'essais en vol d'Orléans ou par des avions de l'Armée de l'air repliés isolément sur Oran. Puis, vers le 7 juillet, le général Hébrard, commandant l'Armée de l'air d'Oran, constitue le Groupement de reconnaissance de La Sénia avec les GR II/52 (Cdt Gouillon) et GR I/55 (Cdt de Tarlay puis Tuffal), deux groupes équipés de Bloch 174 et 175 récemment versés en unité et qui permettront les missions à long rayon d'action. L'École de vol à haute altitude (Cdt Sassard puis Michy) participe à l'opération avant d'être rapidement dissoute.

Chaque reconnaissance commandée par l'amiral commandant la Marine à Oran et approuvée par le général « Air » d'Oran, est effectuée par un appareil du groupement ayant comme observateur (généralement chef de bord) un des officiers de marine du groupe. Pour les missions de bombardement, l'Armée de l'air utilise des LeO 451 dont l'observateur est presque toujours un des officiers de marine. Le 8 juillet, un problème de bombes empêche un groupe de bombardiers LeO 451 de décoller pour une

Michel Lorenzi aux commandes d'un hydravion d'exploration LeO H-470, second de l'escadrille 4E stationnée à Dakar (Sénégal).

Jean Lorenzi dans sa combinaison de vol en 1935.



Photos Coll. Lorenzi

mission de bombardement sur l'escadre. Le 11 au matin, des bâtiments légers anglais sont repérés près de l'île d'Alboran. L'un d'eux est bombardé mais évite de peu les bombes françaises. Plus de 80 missions de reconnaissance sur Gibraltar ou en mer sont effectuées mais les missions de bombardement - en particulier sur l'enclave britannique de Gibraltar - sont reportées puis annulées.

Les officiers-élèves de ce détachement poursuivront leur formation de pilote, mon père sur North American NAA-57 d'entraînement puis sur hydravion à Saint-Raphaël. Il sera finalement breveté en 1941. Affecté à la section des Lioré et Olivier H-470 et comme second de l'escadrille E4 en 1942, il pilotera par la suite différents types d'aéronefs, tel l'hydravion de surveillance Loire 130 ou l'avion terrestre Martin 167F...

En 1943, le LV Lorenzi se trouve à Port-Étienne comme commandant de la Défense maritime du secteur de Mauritanie (et la BAN secondaire de Saint-Louis du Sénégal) où sont positionnés des hydravions Short Sunderland de la RAF, chargés d'effectuer des missions de reconnaissance le long des côtes de l'Afrique occidentale. Il prendra part à la protection des convois alliés en Atlantique et en Méditerranée. Il commandera ensuite les BAN de Thiersville, puis d'Arzew en Algérie.

La plupart de ces officiers-élèves de l'École de l'air se trouveront engagés cou-

rageusement dans différents épisodes de la guerre. Parmi eux, plusieurs poursuivront, pendant et après la guerre, de brillantes carrières dans la Marine ou dans le civil. Tel fut le cas de Michel Lorenzi qui prolongea sa vocation aéro-maritime d'abord comme ingénieur, chef du programme « électricité » du Breguet Deux-Ponts (pour lequel il a repris d'une manière originale des plans ingénieurs du réseau électrique d'avions allemands), ensuite comme directeur d'un armement naval international à Rotterdam et Anvers (ses cargos effectuant du tramping dans le monde entier). Il achèvera sa carrière en tant que secrétaire général de Thomson-CSF.

Conclusion

Les deux frères marins et aviateurs se sont trouvés l'un et l'autre « acteurs » d'une situation bien éloignée de celle que retient l'histoire officielle.

Mon oncle, Jean, aura été engagé en mai 1940 dans la brève mais héroïque épopée de l'Aéronautique navale, dont l'oubli est à la mesure de l'occultation des actions courageuses des trois armées pendant la campagne de France.

Mon père, Michel, aura, lui, vécu une des nombreuses situations difficiles auxquelles se sont trouvés confrontés beaucoup d'officiers en corollaire de l'impéritie de l'ensemble des politiques et de leur vision à courte échéance. ■

Cent ans d'insignes de brevets de spécialité

Éric Bénard (99 - Dumesnil de Maricourt)

Par une loi du 31 décembre 1913, la Direction de l'aéronautique, ou 12^e Direction du ministère de la Guerre, est créée. Alors que l'Armée de l'air n'existe pas encore, depuis septembre 1916, les insignes du personnel navigant portés si fièrement par ceux qui ont décroché leur brevet de spécialités ont vu le jour. Ancrés aujourd'hui dans les traditions de l'Armée de l'air, l'auteur nous propose de nous en expliquer la genèse et les significations...

L'aéronautique militaire avant 1914

La Direction du matériel aéronautique est créée par le décret du 10 avril 1910, tandis que le décret du 22 octobre 1910 place les Services d'aérostation et d'aviation sous l'autorité d'un inspecteur permanent de l'Aéronautique militaire. Cette inspection permanente de l'Aéronautique sera supprimée le 12 février 1914 et remplacée par la Direction de l'Aéronautique militaire.

Le premier projet d'organisation de l'aviation militaire remonte au 27 septembre 1911. Il est l'oeuvre du général Pierre Auguste Roques, issu du Génie et inspecteur permanent de l'Aéronautique militaire qui est le créateur et l'organisateur de l'aviation militaire française. En 1911, il décide ainsi que les « établissements d'Aéronautique » porteront le nom d'« escadrilles » et que les « aéroplanes » seront appelés « avions » en hommage à Clément Ader et au nom choisi par ce dernier pour son propre appareil.

C'est la loi du 29 mars 1912 qui organise l'Aéronautique militaire qui comprend alors 7 compagnies d'aéronautique, 1 compagnie de conducteurs et 10 sections d'aéronautique. Le 1^{er} octobre 1912, elle est réorganisée et comprend 4 compagnies d'aérostation, 3 compagnies d'aviation et 10 sections d'aéronautique. Le 23 novembre 1913, elle est de nouveau transformée et comprend 1 groupe d'aérostation et 2 groupes d'aviation.

La loi du 31 décembre 1913 crée la Di-



Insignes de l'aéronautique militaire en 1912

rection de l'Aéronautique ou 12^e Direction du ministère de la Guerre.

Les brevets de spécialités

Les premiers brevets militaires sont créés en 1889 (brevet simple ou supérieur d'aéronaute militaire). Suivent ensuite les brevets de pilote de ballon dirigeable (février 1908), de pilote d'avion (février 1911) et de mécanicien de dirigeable (octobre 1911). Le premier pilote militaire à être breveté est le lieute-

nant de Tricornot de Rose (1876-1916), issu de la cavalerie, en février 1911.

Le décret du 19 février 1925 définit le personnel navigant de l'Aéronautique puis la loi du 30 mars 1928 portant statut du personnel navigant, précise que des brevets peuvent être accordés à ce personnel sous réserve qu'il remplisse certaines conditions (nombre d'heures de vol, épreuves à effectuer...).

Le décret du 27 décembre 1929 définit quant à lui « le personnel de l'Aéronautique militaire, qui, pratiquant normalement et effectivement la navigation aérienne, constitue le personnel navigant de l'Aéronautique militaire » et « détermine les brevets qui sont accordés au personnel navigant ainsi que les conditions à remplir pour être classé ou maintenu dans ce personnel navigant ». Le personnel navigant est possesseur des brevets militaires de navigation aérienne suivants: pilote d'avion, pilote d'autogire, observateur en avion, observateur en ballon, radiotélégraphiste en avion, mitrailleur en avion, mécanicien volant et parachutiste de l'infanterie de l'air.

En mai 1934, un autre brevet militaire est créé, celui de pilote d'avion « estafette » (ou BMPAE) encore remis de nos jours au personnel navigant de réserve de l'Armée de l'air.

Plus tard, d'autres brevets seront créés comme celui de parachutiste d'essais (1947) ou celui de pilote d'hélicoptère.





Insigne représentant le brevet de pilote militaire.



Insigne représentant le brevet de navigateur officier système d'arme militaire.

La tenue des troupes d'Aéronautique avant la Première Guerre mondiale

Les troupes d'Aéronautique conservent provisoirement l'uniforme des sapeurs-aéristiers fixé après la guerre de 1870 avec des modifications destinées à les différencier des troupes du génie. Un élément va différencier le personnel non pourvu du brevet d'aviateur militaire, de pilote et mécanicien de dirigeable ou de mécanicien d'aéroplane de celui qui détient un des susdits brevets : sur la patte du collet, à côté du numéro du groupe, est brodé l'insigne du brevet, c'est-à-dire une étoile ailée pour les aviateurs militaires, une roue de gouvernail ailée pour les pilotes de ballon dirigeable, une grenade ailée pour les mécaniciens de ballon dirigeable et les mécaniciens d'aéroplane.

Il existe un insigne général pour le personnel de l'Aéronautique et des insignes de spécialités. Cet insigne était destiné à distinguer les unités d'aviation et d'aérostation, des autres unités du Génie.

L'insigne général, une ancre ailée pour l'aérostation et une hélice à deux branches pour les troupes d'aviation, se porte sur la manche droite de la tunique, de la veste et de la capote.

Les insignes de spécialité, au nombre de trois, se portent sur le bras gauche. Ils consistent en une roue dentée pour les mécaniciens, un nœud hongrois pour les autres spécialités (cordiers, tailleurs, voiliers et monteurs) et un baraquement en drap bleu foncé avec porte et imposte en fond bleu horizon pour les monteurs de hangar (à compte d'octobre 1915).

Les évolutions pendant la Première Guerre mondiale

Dans une dépêche du 27 août 1915, Alexandre Millerand, ministre de la Guerre, propose la suppression de l'insigne des troupes aéronautiques portées au bras.

Dans une lettre du 30 août 1915 adressée par le directeur de l'Aéronautique au ministre de la Guerre, sont pour la 1^{re} fois évoqués des insignes métalliques : « une mé-

daille (ou plaque) réservée au personnel navigant et qui serait nettement distincte pour les pilotes d'avions, pour les observateurs en avion et pour les pilotes de dirigeable. Ces insignes seraient délivrés en même temps que le brevet correspondant et numérotés comme ce brevet. »

L'évolution ne se fait toutefois que progressivement puisque dans une lettre du 25 octobre 1915 du sous-secrétaire d'État de l'Aéronautique militaire, il est encore question, pour l'uniforme des troupes aéronautiques, d'un « insigne général sur le bras droit (hélice ailée pour l'aviation ; ancre ailée pour l'aérostation) » et « des insignes spéciaux, soit sur le collet, soit sur le bras droit ». Ce qui est précisé ou modifié, ce sont les conditions d'attribution et de port de ces insignes. La fin de la lettre précise toutefois qu'« une étude est actuellement en cours, en vue de modifier les insignes spéciaux des différentes catégories du personnel de l'Aéronautique militaire ».

C'est l'instruction du 10 septembre 1916, relative au port des insignes du personnel navigant, qui crée les insignes spéciaux réservés au personnel navigant de l'Aéronautique, supprime les insignes précédents et réglemente le port de ces insignes, de ceux de collet et de ceux du personnel navigant.

Ces insignes, portés sur la poitrine à la hauteur du téton, sont au nombre de cinq : pilote breveté aviateur militaire, pilote breveté de ballon dirigeable, élève-pilote aviateur et observateur en avion, élève-pilote de ballon dirigeable, mécanicien de dirigeable et observateur en ballon dirigeable, ballon captif ou cerf-volant et personnel d'équipage d'avion ou de ballon dirigeable. Ils portent tous un numéro d'ordre et un poinçon de contrôle et sont délivrés par le ministre.

« À partir de la date de la présente instruction, le port des insignes indiqués ci-dessus est seul réglementaire. »

1916 marque un tournant puisque en plus de cet insigne de brevet, commencent à apparaître sur les tenues les premiers insignes d'escadrilles, insignes figurant à l'ori-

gine sur les entoilages des avions et qui, un siècle plus tard, sont encore portés (photo du capitaine Guynemer qui porte l'insigne de pilote breveté aviateur militaire et celui de son escadrille, la SPA 3).

De même, cette année-là, est créée la revue *La Guerre aérienne*, dans laquelle le rédacteur en chef, Jacques Mortane, journaliste spécialiste de l'aéronautique réputé, écrit dans le numéro du 30 novembre 1916 : « Les insignes de l'Aéronautique viennent d'être modifiés. Ne me demandez pas pourquoi. Il est à croire que des raisons sérieuses nous y ont incité. Dame, si les intérêts de la défense nationale étaient en jeu, on a bien fait. Si c'est simplement pour changer, je suis un peu comme celui qui préférerait un cheval borgne à un aveugle. Nous ne verrons plus les jolies ailes sur les bras. Cet ornement léger et délicat, qui fit frissonner nombre de mairaines, a été remplacé par des ferblanteries inélégantes qui rappellent un peu trop ces ornements à bon marché qu'on distribue contre espèces dans les rues au cours des journées du Poilu ou des Orphelins. Ce n'est pas plus artistique, ce n'est pas davantage militaire. [...] Mais je n'insiste pas, j'aurais l'air de faire le procès de l'heureux fabricant de ces petites fantaisies qui feront sans doute florès avant peu sur les chapeaux des dames qui s'imaginent que la guerre doit leur fournir prétexte à ornement. » Et, après avoir indiqué la liste des insignes de spécialité (pilote breveté, mécanicien breveté, élève pilote, officier non breveté, employé militaire), il finit ainsi : « J'espère avoir rendu service aux bazars qui vont ainsi pouvoir alimenter de ces babioles leurs rayons d'articles à bon marché. »

Le créateur de l'insigne : Charles Pillet (1869-1960)

La création de l'insigne de brevet de pilote est confiée par le général Hirschauer, directeur de l'Aéronautique militaire, au sculpteur Charles Pillet qui réalise le dessin de base. Ce dernier, sculpteur renommé, a remporté le 1^{er} grand prix de Rome en 1890 et



Aéronautique militaire : écussons de collet et de képi 1912.

de nombreux autres prix (Médaille d'argent de l'Exposition universelle de 1900). Il a déjà réalisé des œuvres ayant trait à l'aviation, notamment la plaquette commémorant le virage de Santos-Dumont autour de la tour Eiffel en octobre 1901.

Pendant la Grande Guerre, il réalise des insignes militaires : « J'ai créé, exécuté et fait modeler les outillages de frappe ayant servi à la frappe de ces insignes qui ont été distribués aux aviations terrestres et maritimes et que j'ai fournis un certain temps. Cette fourniture me fut retirée sous prétexte qu'un mobilisé estampeur allait s'en occuper. J'ai donc remis mon outillage à Nanterre où se trouvait l'administration militaire à cette époque. »¹

Description de l'insigne

L'insigne de pilote breveté aviateur militaire est constitué d'une paire d'ailes, d'une étoile et d'une couronne de lauriers. Il a pour définition héraldique : « Couronne de feuillage de lauriers d'argent, surmontée d'une étoile d'or à cinq branches et brochant le tout une paire d'ailes déployées d'or. » Et sa définition symbolique est : « L'étoile les guide, les ailes les portent et la couronne de lauriers les attend. »

Les premiers exemplaires de cet insigne sortent des ateliers de fabrication de l'armée en novembre 1916 et sont immédiatement attribués. Chaque récipiendaire reçoit un diplôme dont le numéro d'ordre ne correspond pas à celui gravé au

revers de l'insigne. En effet, jusqu'aux années 1950, tous les insignes sont numérotés dans l'ordre d'attribution. Le numéro est gravé à la main et précédé jusqu'en 1920 de la lettre « B », en anglaise, dans un cadre ovale.

Les évolutions de 1924 à nos jours

L'instruction ministérielle du 23 avril 1924 sur le port des insignes mobiles spéciaux au personnel navigant de l'aéronautique militaire qui abroge l'instruction du 10 septembre 1916 confirme l'existence des cinq insignes : pilote d'avion, observateur en avion, observateur en ballon, membre d'équipage d'avions (mitrailleur, radiotélégraphiste...) et élève pilote d'avion.

L'instruction n° 4200 du 27 juillet 1948 sur le port des insignes mobiles spéciaux au personnel navigant de l'Armée de l'air abroge celle du 23 avril 1924 et prévoit, quant à elle, 14 insignes pour le personnel navigant de l'Armée de l'air :

1. pilote d'avion.
2. navigateur.
3. bombardier.
4. navigateur-bombardier.
5. radiotélégraphiste-navigateur.
6. radiotélégraphiste de bord.
7. mécanicien volant.
8. élève pilote d'avion, militaire des réserves de l'Armée de l'air titulaire du brevet militaire de pilote d'avion estafette créé par arrêté du 9 mai 1934.
9. élève navigateur.
10. élève bombardier.
11. élève radiotélégraphiste-navigateur.
12. élève radiotélégraphiste de bord.
13. parachutiste d'essai.
14. convoyeuse de l'air.

Aujourd'hui, seuls sont encore attribués ou portés ceux de pilote, d'élève-pilote, de navigateur et de convoyeuse de l'air. En effet, celui de navigateur est porté par les Navigateurs officiers système d'arme (NOSA). Cet insigne est constitué d'une paire d'ailes, d'un globe et d'une couronne de lauriers. Quant à l'insigne de convoyeuse de l'air, il comprend les éléments suivants : feuillage d'un chêne parce que cet arbre est un des végétaux les plus robustes de la nature ; c'est aussi l'arbre emblématique du dieu Jupiter ; c'est l'image de la longévité et de la puissance, le chêne symbolise naturellement le commandement, l'étoile rappelle la direction à suivre et l'excellence à laquelle aspirent les personnels navigants, les ailes sont les attributs naturels du personnel navigant, la croix de Malte rappelle le dévouement et l'aide apportée à autrui par les convoyeuses de l'air, à l'image des chevaliers de l'Ordre de Malte.

Les missions de l'Armée de l'air se diversifiant de plus en plus, de nouvelles spécialités sont apparues au fil des années, qui donnent droit à un brevet et à l'insigne correspondant (une douzaine depuis 1991). ■

1- Voir Club français de la médaille, bulletin n° 27/28, juin-novembre 1970, page 127.





Trophée AEA 2016



du meilleur article d'un jeune piégeard

L'association des anciens élèves de l'École de l'air organise cette année un concours du meilleur article d'un jeune piégeard, récompensé par un superbe trophée.

RÈGLEMENT DU CONCOURS:

Qui peut participer?

Le concours s'adresse aux membres des promotions 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 et 2015 de l'École de l'air.

En quoi consiste le concours?

Le concours consiste à rédiger un article sur le thème « *Pourquoi j'ai intégré l'École de l'air?* ». L'article devra avoir une longueur comprise entre 8000 et 10000 signes (espaces et ponctuation compris). Il sera rédigé sous Word, en police Times New Roman corps 12.

Quel est le calendrier du concours?

Les candidats transmettront leur article sous format numérique à AEAcontact@aea.asso.fr avant le 30 septembre 2016 minuit, en précisant dans l'objet: « Concours AEA article Piège – grade NOM prénom – promotion XXXX ». Les résultats du concours seront proclamés dans *Le Piège* n° 227.

Comment sera désigné le meilleur article?

Le jury, composé des membres du comité de rédaction du *Piège*, procédera à la désignation du meilleur article. L'exploitation des articles aura lieu au cours du quatrième trimestre 2016.

Les critères de sélection porteront notamment sur l'intérêt général de l'article, son originalité, la valeur de la démonstration, la qualité d'ensemble de la présentation, la richesse du vocabulaire, la syntaxe...

Quelle est la récompense attribuée au gagnant?

Le vainqueur désigné par le jury aura son article publié dans *Le Piège* n° 227 et se verra remettre le trophée par le président de l'AEA lors d'une petite cérémonie amicale: une montre BELL & ROSS BR 123 – Commando.

BELL & ROSS BR 123 – Commando

Mouvement: mécanique automatique.
Fonctions: heures, minutes, petite seconde. Date.
Boîtier: diamètre 41 mm. Acier finition PVD noir mat.
Fond vissé.
Cadran: gris. Chiffres, index et aiguilles recouverts d'un revêtement photoluminescent.
Verre: saphir ultra-bombé traité antireflet.
Étanchéité: 100 m.
Bracelet: caoutchouc gris.
Boucle: ardillon. Acier finition PVD noir mat.



Félix

Jean-Paul Salini (48 - Brachet)

Le pilote d'hélicoptère de combat doit avoir gravé dans l'esprit que le Renseignement (Renseignement nécessaire à la préparation, Renseignement nécessaire à l'exécution) est, pour l'Equipage de l'hélicoptère de combat, un besoin absolument vital.

~ En acceptant d'être engagé ou en s'engageant lui-même sans avoir tout tenté pour Les obtenir en temps opportun, l'Equipage de l'hélicoptère de combat commet une faute impardonnable, que les actes d'héroïsme les plus éclatants ne rachèteront jamais. En outre il commet vis à vis des troupes, et en particulier du combattant de première ligne, une escroquerie des plus crapuleuses.

~ L'Equipage de l'hélicoptère de combat doit se battre, contre les Autorités ou Organismes dont il dépend et qui ne seraient pas convaincus de cet impératif conditionnant tous les autres, avec l'acharnement qu'il mériterait à contrer l'adversaire le plus dangereux. »

Colonel BRUNET, Félix

Une directive surprenante du colonel Brunet : du pur Félix !

On ne présente plus Félix, une figure de l'Armée de l'air connue notamment pour ses réalisations qui devaient déboucher sur les hélicoptères « Pirate » en Algérie. Le récit qui suit complète à merveille la légende et le portrait d'un homme au caractère bien trempé et imaginaire : il est repris du tout récent livre de notre camarade *Dernier virage* que nous présentons dans la rubrique *Notes de lecture*.

Je vole en numéro 2 derrière Félix. C'est une place que j'ai arrachée de haute lutte. Initialement il était prévu que je décolle derrière mon commandant d'escadrille. Mais Félix est arrivé et il a pris sa place. Alors l'autre a essayé de prendre la mienne. Mais je ne suis pas là depuis cinq heures ce matin pour me laisser déposséder. Alors j'ai un peu rouspété et j'ai fini par garder cette mission.

Nous sommes en l'air depuis cinq minutes. Nous allons dégager un poste qui est attaqué par les Vietnams quelque part dans le delta. Nous en avons bien pour quinze minutes de trajet. Pour me distraire j'ai décidé de faire un peu de patrouille serrée. Et je colle sur Félix. Mais comme il vole tout droit ça manque un peu d'intérêt.

Tout à coup il me vire dessus. J'ai juste le temps de pousser sur le manche. Ce qui, vu que j'ai un peu desserré mes bretelles, m'envoie sur le plafond. Sa queue passe à un mètre au-dessus de mon hélice pendant qu'il gueule : « On rentre au terrain, j'ai 100 degrés à l'huile ! »

Ça m'a bien fait perdre cinquante mètres, sa manœuvre inattendue. Mais je mets les gaz et je le rattrape en me doutant bien de ce qui s'est passé. Et, effectivement, je vois que le petit volet du radiateur d'huile est fermé. Et je lui dis :

« Votre radiateur d'huile est fermé ! »

Et la réponse fuse, immédiate :

« Tu pouvais pas le dire, petit con ! » (sic)

Ça, c'est du Félix tout craché ! Si quelque chose va de travers, il lui faut un responsable. Et comme ça ne peut pas être lui, c'est donc le premier qui est à portée de voix.

On reprend la route vers l'objectif mais j'ai beau surveiller, je ne vois pas bouger le volet du radiateur d'huile. Ça dure encore une minute et je me demande si la commande du volet n'est pas naze. Mais il me dit :

« Et comment on l'ouvre, ce p... de radiateur ? »

Je lui explique. C'est laborieux. Mais finalement on y arrive. Je ris *in petto* et je me demande à quoi il pense. Est-il confus ? Honteux de cette défaillance professionnelle ? Tel que je le connais il ne doit plus y penser. C'est du passé. Et le passé il n'en a rien à foutre. Pour le moment son souci ça doit être, comme d'habitude, de trouver quelque part, quelqu'un, en l'occurrence un Viet, pour lui taper dessus.

Félix en est à son troisième ou quatrième séjour en Indochine. Il a 1 500 ou 2 000 missions de guerre. Mais il ignore superbement l'emplacement d'une commande qui, avec les températures qui règnent ici, présente un intérêt évident. C'est un pilote de

la vieille école pour qui un avion se compose de quatre éléments : un manche, un palonnier et une manette des gaz. Et un canon ! Surtout le canon ! Le reste ce sont des accessoires en plus. Tout autre pilote que lui, s'il faisait les mêmes erreurs, serait viré sur le champ. Mais c'est Félix ! Il est commandant de la base. Une base dont il s'occupe assez peu, vu qu'il a tout le temps le cul dans un avion. Je serai sous ses ordres pendant vingt mois et je crois que je ne le verrai jamais en uniforme normal. Je ne me souviens de lui qu'en combinaison de vol.

Je le revois encore, Félix. C'est un Breton, puissant, lourd, avec une tronche qui ne sourit guère. Il marche avec décision, la tête baissée. Mais ce n'est pas la tête baissée d'un pénitent, d'un modeste ou d'un coupable. Il baisse la tête comme un taureau de combat. Et que ce soit en vol ou au sol, il recherche le combat. Il a besoin d'un adversaire. Sur sa base il est redouté, adulé, encensé. Il peut tout se permettre. Même ses injustices concourent à sa légende. On le surveille, on se raconte avec gourmandise ses fougades, ses colères, ses emportements. « Tu la connais, la dernière de Félix ? » Toutes ces histoires alimentent sa légende. Lui, il s'en fout. Je me demande s'il connaît les gens qu'il a sous ses ordres. Il connaît leurs fonctions. C'est tout !





Félix c'est un personnage. Il paraît qu'il est timide. Si c'est le cas il cache bien son jeu. Dans le boulot, que ce soit en vol ou au sol, il gueule, il écume, il menace. « *Petit con! Je vais te casser la gueule.* » Quelquefois il le fait. Je l'ai vu coller une paire de baffes à un contrôleur d'aérodrome. Un capitaine. Un jour il se fera moucher, Félix, malgré toute l'aura qui l'entoure. Moi, s'il m'avait fait ça, il aurait volé dans l'azur le Félix, malgré ses quatre-vingt et quelques kilos. Je crois que la rage m'aurait donné assez de force. Il faut dire que mes sentiments pour Félix sont assez divers. D'un côté je partage le sentiment général d'admiration, et presque d'adulation, qu'il inspire. Félix, c'est un baroudeur, un vrai. Il ne vit que pour ça. Le jour, la nuit, il est toujours là. Il cherche constamment à améliorer les méthodes, les procédures. Il rudoie ses subordonnés. Il rudoie les biffins. Il engueule ses chefs. Il bouscule l'état-major. Il invente des trucs, aussi, pour faire la guerre.

Au début des opérations, c'était dans le Sud, il n'y avait pas d'avions de chasse. Seulement des avions de transport. Des vieux Ju 52, des trimoteurs en tôle ondulée, vétérans de la bataille de Stalingrad et qu'on avait fauchés aux Allemands pendant la guerre. Félix, il a fait fabriquer du napalm, il l'a fait stocker dans des bidons de dix litres, il a inventé un allumeur et il a fait balancer le napalm par la portière arrière du Ju. C'est le mécanicien qui était chargé de ça. On lui avait attaché une grosse corde autour du ventre pour qu'il ne parte pas avec sa marchandise. Au début, les pilotes de Ju, ils n'aimaient pas trop ça. Trimballer toute cette essence. Ils avaient l'habitude de transporter du ravitaillement, à la rigueur des paras. Puis ils se sont piqués au jeu. Pour les Viets, ça a été une surprise totale. Je crois me souvenir qu'il y avait une sorte de rampe de lancement pour guider les bidons... Je ne

sais pas comment fonctionnait le système de mise à feu. Il faudra me renseigner.

Bidon de napalm

Pour l'heure sa marotte, à Félix, c'est le lance grenade. Ça fait un mois qu'il nous emmerde avec ce truc. Il a réquisitionné tous les mécaniciens armuriers et toute la journée ça bricole. La nuit aussi, d'ailleurs. Il a fait couper par le milieu, dans la longueur, un bidon de napalm. Dans le demi-bidon supérieur il a fait installer des alvéoles. Dans chaque alvéole il y a une grenade à main fumigène. Ça fait une cinquantaine de grenades. En explosant elles produisent des fumées bleues, rouges, blanches, Je ne sais pas où il est allé trouver ces grenades-là. Dans quel dépôt? Mystère. Avoir mis la main sur ces trucs, c'est déjà une performance. Il a fait monter le demi-bidon de napalm sous le ventre d'un avion et il a décollé pour les essais. Pas question pour lui de laisser faire les essais à un autre. Son idée, à Félix, c'était de se promener en avion au-dessus du champ de bataille et de le baliser à coup de grenades fumigènes. « *Là! Bombardez-moi cette fumée verte. Trois salves de 105 sur cette fumée rouge!* » Il s'y voyait déjà, le Félix. Dirigeant toute la bataille depuis son avion de chasse. Tout le monde sous la main. Et lui, de là-haut, insufflant assez d'énergie à ses gars pour leur faire faire le tour de l'Indochine au pas de gymnastique et baïonnette au canon. « *Avance, petit con! Simon, je te fais tirer dessus.* » Il l'aurait fait, j'en suis sûr. Il aurait nagé dans le bonheur. Le malheur c'est que les choses ne se sont pas passées tout à fait bien. Au début de l'essai tout a bien fonctionné. Puis il y a eu une des grenades qui n'a pas voulu se décrocher. En revanche, comme elle était amorcée elle s'est mise à fumer, puis à brûler, puis à foutre le feu aux autres. L'avion de Félix il était suivi d'un long panache coloré. Il faisait plus

Bearcat au point fixe.



Félix Brunet et son éternelle cigarette.

de fumée qu'un cuirassé. Et lui il ne voulait pas larguer le bidon dans la nature, le fameux bidon qu'il avait eu tant de mal à faire confectionner. Il a bien fallu pourtant qu'il s'y résigne, à larguer le total dans une rizière. Il l'a fait avec un torrent de malédictions et d'insultes. On écoutait tout ça à la radio. Un vrai régal. Il y en avait pour tout le monde mais les mécaniciens étaient particulièrement visés. Comme ils ne sont pas cons, ils ont parfaitement compris que le premier qui lui tomberait entre les pattes allait comprendre sa douleur.

C'est comme ça que Félix est arrivé dans un parking complètement vide. Les pompiers avaient réussi à éteindre le feu avant qu'il ne quitte la piste et l'avion n'avait pas grand-chose. On lui avait juste délégué un petit gars, le plus naïf ou le plus jeune, je ne sais pas, pour le guider à son emplacement et mettre les cales. Dès que l'hélice s'est arrêtée de tourner, triste bonhomme! Le gars a foutu le camp. Il n'y avait plus que mon Félix, debout sur le siège de son avion, à quatre mètres au-dessus du sol, à vociférer.

Tout seul! Enfin pas tout à fait tout seul. Nous tous, bien planqués, on jouissait du spectacle. Ça s'est corsé lorsqu'on a vu arriver un soldat, un simple soldat, tranquille, avec un sandwich dans une main et une bouteille d'eau minérale dans l'autre. Un petit soldat qui marchait innocemment vers l'avion de Félix. On a appris par la suite que la toubiba, la femme de Félix, l'avait chargé de porter un sandwich à son mari. Le Félix, ▶

► lorsqu'il était dans ses transes, il oubliait facilement de se nourrir. Il fallait y penser pour lui. Mais lorsqu'il a vu ce petit gars se diriger vers lui bien sage et bien tranquille, le sandwich à la main, le Félix, il a dû le prendre pour un armurier, un mécano, quelque chose comme ça. Il s'est étouffé de rage : « *Salaud ! Assassin ! Trois mois de boulot foutus en l'air à cause de connards comme toi !* » Puis, parvenu au paroxysme de la fureur en voyant le sandwich : « *Et en plus tu bouffes !* »

La toubiba, la femme de Félix, on ne la voit presque jamais. Elle doit exercer à l'hôpital. Il paraît qu'elle est sympa. Je pense qu'il nous la cache. Peut-être qu'il ressent mal le fait qu'il est le seul à avoir sa femme ici. Tous les autres officiers sont célibataires. Moi, je ne vois pas où est le mal. Félix, ça fait quatre ans qu'il n'a pas quitté le Tonkin. Si je devais rester quatre ans ici je pense que j'aurais le droit à un peu de vie de famille (en supposant que je sois intéressé). Et en plus elle travaille et elle est médecin militaire. Alors... Je ne l'ai vue qu'une fois, la femme à Félix. Elle est pas mal. C'était au restaurant. Par hasard. Félix marchait devant, la tête basse. Comme s'il avait eu honte qu'on le voie avec une femme. Il a fait semblant de ne pas nous remarquer. C'est peut-être vrai qu'il est timide. D'ailleurs il a quelquefois des rougeurs subites qui lui montent au visage lorsqu'une question le prend au dépourvu. Et il craint l'ironie. Celle du patron surtout. Félix est colonel. Brunshwig, le commandant de notre groupe de chasse, n'est que commandant. Il est bien inférieur en grade et en âge à Félix. Il ne commande que l'un des groupes installés sur le terrain. Félix commande à toute la base et il aurait tendance à faire déborder son commandement sur tout ce qui passe à sa portée. Mais notre patron a obtenu que Félix le considère avec une sorte de déférence. Lorsqu'il est là, Félix met une sourdine à ses excès et la discussion prend un tour plus rationnel.

Si tous les colonels...

Je dois reconnaître que si tous les colonels en Indochine étaient aussi motivés que Félix on aurait déjà gagné la guerre. Mais je dois reconnaître aussi que je n'aime pas voler avec lui. Il gueule. Il fout la pagaille et il n'est pas précis dans son tir. Pour moi la guerre est une chose qu'il faut essayer d'ordonner. Le temps que l'on prend pour réfléchir est du temps gagné. Félix, lui, il y va à l'inspiration. Il y a des détails qu'il néglige totalement. Je ne lui ai pas pardonné le bordel qu'il a foutu le mois dernier dans



Pilotes de Bearcat préparant une mission d'appui dans le Nord Tonkin (1954).

une opération qu'on menait en collaboration avec les Corsair de la Marine. Les Corsair vont moins vite que nous. Ils ont décollé les premiers. Rendez-vous sur la cible. Mais nous avons dû décoller trop tôt derrière et nous nous sommes tous retrouvés au-dessus de l'objectif en même temps. Les Corsair et les Bearcat. Les marins se sont mis à virer à droite. Et nous, nous nous sommes mis à virer à gauche. À la même altitude. C'était un peu la panique. Douze avions dans un sens. Douze avions dans l'autre. Il faisait beau. Aucun problème donc pour étager les patrouilles. Mettre les marins plus-haut. Ou les aviateurs. Qu'importe ? Il suffisait de donner un ordre. Au lieu de cela, Félix a estimé que le plus urgent était de traiter les marins de tous les noms. Or il ne faut jamais être impoli avec des marins. Il n'y a rien qu'ils apprécient autant que la civilité. Il n'y a qu'à voir le temps infini qu'ils passent à dresser des plans de table ou à calculer le nombre de coups de canons qu'ils doivent tirer pour saluer telle ou telle personnalité.

Le patron des marins, qui n'est pas un commode, a répondu sur le même ton. En moins prolix et en plus sec. Dans le bordel qui a suivi, pas moyen de donner un ordre, les avions se croisaient dans tous les sens. Grouiller a mis les gaz sans rien dire et sa patrouille, où j'étais numéro quatre, l'a suivi. Nous sommes allés nous faire oublier en altitude. Là-haut, confortables, nous attendions les événements. Jusqu'à ce que Félix s'aperçoive de notre absence et se mette à monopoliser la fréquence : « *Bleu leader, où*

êtes-vous ? » « *Bleu leader, répondez !* » « *Où est bleu leader ?* » « *Quelqu'un a-t-il vu bleu leader ?* » Tout cela enchaîné et sans donner le temps à qui que ce soit de répondre. Soyons justes : il ne se pressait pas trop de répondre, l'ami Grouiller, mais il a enfin pu attraper un instant de silence pour répondre : « *Je suis loin. Je bombarderai quand tout le monde sera parti.* » On sentait qu'il était en rogne. Mais ce n'était pas ce qu'il fallait dire. L'explosion ! Il en a pris pour son grade. Plus peut-être car il a dû prendre une partie de ce que Félix destinait au patron des marins et qu'il avait dû garder par-devers lui. Du coin de l'œil je voyais les équipiers, condamnés au silence radio, qui exprimaient leur jubilation de toutes les manières possibles. En battant des ailes, en faisant avec l'avion une sorte de danse grotesque. Il y en a même un qui a fait un tonneau. Avec les bombes sous les ailes ! C'est rigoureusement interdit ! Félix a tenu à rester là pour nous voir bombarder et il est rentré au terrain avec notre patrouille. Comment aurait-il pu tolérer qu'il se passe quelque chose en son absence ? J'ai fait tout le trajet du retour en pensant à la rafale que Grouiller allait prendre à la descente de l'avion. Mais non ! Rien ! Il avait oublié, Félix. Il pensait déjà à autre chose.

On raconte des tas de trucs sur Félix. Il a sa légende. Il n'a rien fait pour la créer. Il ne fait rien pour l'entretenir. Il ne parle jamais de lui. Il ne parle même pas de la guerre. En fait, en dehors des ordres et des engueulades, il ne dit rien. Ce qui fait qu'on lui fait dire beaucoup de choses. Qu'on lui fait faire



aussi beaucoup de choses. On prétend qu'à l'époque où nous n'avions pas d'hélicoptères, Félix avait entrepris de résoudre le problème de la récupération des pilotes qui avaient sauté en parachute dans les zones ennemies. Avant l'arrivée des hélicoptères le gars qui sautait au-delà de nos lignes n'avait aucune chance de s'en tirer. Au mieux il finissait entre les mains des réguliers Viets. Au pire... L'esprit inventif de Félix avait travaillé là-dessus et avait trouvé une solution. Il ne restait plus qu'à l'essayer. On demanda un volontaire pour jouer le rôle du pilote perdu en zone hostile. Comme toujours dans l'Armée il s'en trouva un. Au jour prévu pour l'essai on rassembla les ingrédients nécessaires. C'est-à-dire le volontaire en question, un avion de liaison avec son pilote, un câble de deux cents mètres, un équipage pour halier sur le câble et un pavé. Un gros pavé. J'exagère peut-être en disant un pavé. Mais je n'étais pas là et c'est comme ça qu'on me l'a raconté. Disons plutôt un siège lesté. Ah! J'oubliais! Il y avait aussi, sous les ordres de Félix, une équipe de galonnés chargés de surveiller l'expérience. L'idée de Félix était simple mais géniale. L'avion décollait avec son pilote, son équipage, le câble et le pavé. (La commission de galonnés et Félix lui-même restaient au sol et surveillaient les opérations). Une fois en vol le pilote de l'avion repérait son collègue en détresse. On larguait alors le pavé par la porte. Le pavé restait attaché à la corde par un bout. L'autre bout de la corde était relié à l'avion. L'avion à ce moment-là volait assez bas pour que le pavé touche le sol. Dans l'idée de Félix c'était limpide. Une fois le pavé par terre, il suffisait de faire décrire à l'avion des cercles assez serrés et assez bas pour que le pavé reste immobile sur le sol. Cette immobilité devait permettre au volontaire de s'asseoir commodément sur le siège ainsi offert. Il suffisait alors à l'avion de prendre de l'altitude pour faire décoller le siège avec le pilote dessus. Ensuite, à force de bras (ou avec un treuil. Vive le progrès!), on hissait le rescapé jusqu'à l'avion. Ça n'a pas marché. Moi, je pense que ça aurait pu marcher. On a vu des trucs plus tordus que ça donner satisfaction. Mais là ça n'a pas marché. Il paraît que le volontaire (gloire à lui) n'a jamais réussi à rejoindre le siège. Il a couru à travers tout le terrain sans jamais le rattraper. De temps en temps, c'est vrai, le pavé restait immobile, encore qu'agité de soubresauts inquiétants. Mais, dès qu'il voyait arriver le type, il foutait le camp. À la fin même il a piqué une rage, le pavé, et

Un officier hors-normes

Le colonel Félix Brunet est un personnage extraordinaire. Il a participé à la campagne de France en 39-40, puis aux opérations de Tunisie, de Corse (où il obtient sa première victoire aérienne), de Provence, puis à la libération de la France et il continue à combattre jusqu'à la victoire finale. Il est blessé en 1944, lors d'une escorte de bombardiers.

Dès 1945, il rejoint l'Indochine où il continuera de se battre jusqu'à l'armistice.

Dès son retour en métropole il part au combat en Algérie. C'est là qu'il invente le concept de l'hélicoptère armé, le «Pirate», un Sikorski H 34 armé d'un canon de 20 mm et de trois mitrailleuses de 12.7 en sabord. Ce système fait preuve d'une efficacité redoutable. Il aura par la suite de nombreux émules, en particulier aux États-Unis, en Union soviétique et en Israël... Félix bricole tout seul un règlement de manœuvre de l'hélicoptère armé (que, malheureusement, je n'ai pas lu).

Le colonel Félix Brunet totalise 10 000 heures de vol, dont 4 238 heures de vol de guerre en 2 292 missions. Il a été blessé quatre fois et avait obtenu deux victoires aériennes pendant la Seconde Guerre mondiale. Il était titulaire de 26 citations.

Il est très possible qu'il soit le pilote qui détient le record mondial du nombre de missions de guerre. Mais je ne saurais l'affirmer.

Il est mort d'une crise cardiaque en 1959. Il a été érigé sur la base d'Oran La Senia une stèle à sa mémoire. C'était, ce qui convient bien à son personnage, une sorte de menhir en granit. La base aérienne de Brétigny porte son nom.

Il est parfaitement inconnu du grand public. Mais il avait toujours été indifférent à toute sorte de publicité et ne s'inquiétait nullement de son image de marque. Il repose dans le cimetière de Quiberon.

au lieu que ce soit l'avion qui tourne autour de lui, c'est lui qui s'est mis à tourner autour de l'avion. J'imagine que le pilote avait dû prendre de l'altitude. Et j'imagine aussi que les erreurs du pilote aggravées par les imprécations de Félix à la radio ont accéléré ce mouvement de fronde géante. Toujours est-il qu'on prétend, mais c'est trop beau pour être vrai, que le pavé, cherchant à épuiser sa hargne, a aperçu le groupe des galonnés et s'est précipité dessus. La commission d'expertise, Félix en tête, a détalé au pas de course et a fini dans la rizière. « *Se non e vero...* »

Voilà! La mission est finie. Nous avons largué notre napalm et nettoyé les abords du petit poste au canon. Je ne sais pas si le poste s'en tirera. On tire un peu au hasard parce que les Viets sont les rois du camouflage et qu'on ne les voit pas. J'espère que ça suffira. Le patron du poste pourrait nous renseigner mais nous n'avons pas de contact radio avec lui. Ça fait cinq ans qu'on fait la guerre au Viêt Nam et nous n'avons tou-

jours pas de radio air-sol valable.

Enfin nous voilà au parking. Mon moteur est à peine arrêté que je vois que Félix est descendu de son avion et qu'il s'en va. Pas de débriefing! Il m'a déjà oublié. Il a déjà oublié cette mission qui est derrière lui. Il s'en va. Il traverse la rizière qui nous sépare des bâtiments. On a disposé des caisses à munition le cul en l'air et ça fait comme une sorte de diguette. Chaque fois que le pas lourd de Félix écrase une caisse, l'eau gicle de chaque côté. Il marche vigoureusement, le front en avant, le visage fermé, carrure puissante qui foule au pied la diguette et qui s'éloigne, qui fonce vers un autre problème, vers un autre ennui, une autre guerre. Une force qui va. Est-ce qu'il lui arrive d'avoir peur, à Félix? Est-ce qu'il est fatigué? Est-ce qu'il a faim? Est-ce qu'il a chaud? Est-ce que ça lui pose des problèmes de tuer des hommes? Est-ce qu'il a de la peine lorsqu'il perd un de ses copains? Est-ce qu'il peut perdre? Est-ce qu'il peut mourir? Est-ce qu'on peut perdre lorsqu'on est avec Félix? ■

Cursus de formation sur...Me 262

Jean-Pierre Dussurget

Rédacteur en chef de la prestigieuse revue *Icare*, ce commandant de bord sur Boeing 777 à Air France avec 22 000 heures de vol au compteur, nous raconte son rêve d'adolescent : avoir un jour la chance de piloter le mythique Messerschmitt 262.

Autorisé décollage piste 17L. » J'ai 2 700 m d'asphalte devant moi. Ma main gauche pousse avec précaution les manettes des gaz. L'accélération, franche mais pas violente, me colle gentiment le dos dans le fond du baquet. Le ciel est bleu azur, la température extérieure n'est que de 26 °C, mais des gouttes de sueur me coulent déjà le long des tempes. J'y suis... mon rêve d'adolescent prend vie.

Bien des nuits passées à rêver de cet avion, des journées aussi, des milliers d'heures; une obsession. Je vis mon rêve mais suis en même temps hyper concentré. Mon corps et mon esprit sont dans l'instant présent, tendus au pilotage de cette machine d'exception dont j'ai enfin le contrôle. La vision fugace de ce profil si caractéristique découvert dans un magazine il y a maintenant quarante ans laisse instantanément place à la réalité du moment... il vole et il vole bien!

Le Messerschmitt 262 fut un avion révolutionnaire à son apparition en 1944 dans le ciel d'Allemagne, alliant une propulsion à réaction et une aile en flèche, la combinaison des deux étant devenue par ses perspectives le standard de l'aviation militaire et civile. Cette machine me captive, au point d'accumuler moult documentations à son sujet et de courir le monde pour pouvoir en admirer les quelques exemplaires survivants dans la pénombre des musées ayant réussi à en sauvegarder.

Tout à fait logiquement, le projet débuté en 1993 au Texas d'en construire *ex nihilo* une série très limitée de cinq reproductions ne pouvait qu'attirer mon attention. Après le transfert du projet en 1999 dans la région de Seattle, le premier vol, en forme de résur-

rection, eut finalement lieu à la fin de 2002.

Fin 2012, la Collings Foundation, devenue propriétaire d'un des deux biplaces construits, laisse espérer la possibilité, en cas d'accord de la Federal Aviation Administration (administration de l'aviation civile américaine), non seulement de pouvoir voler à bord pour un baptême, mais également de suivre un cursus complet de formation... Un rêve pour moi, qui me pousse à prendre contact avec eux en me déclarant plus intéressé.

Licence de pilote

Les prérequis exigent, entre autres, une licence de pilote américaine; il me faudra patienter de nombreux mois avant de recevoir ma *private pilot license multi-engine land* (licence de pilote privé pour avions terrestres multi-moteurs). Les autres exigences, une attestation d'aptitude médicale de classe 3 et 1 000 heures de vol au total, dont 500 sur multi-moteurs, ne me poseront pas de problème, ayant un carnet de vol affichant quelque 22 000 heures. Une période prolongée d'immobilisation de la machine pour cause mécanique durant le deuxième trimestre 2013 ne fera qu'augmenter ma motivation à avoir accès à cette machine de légende.

C'est avant les grosses chaleurs de l'été texan que je me retrouve finalement à Ellington Field, au sud de Houston, après avoir eu l'assurance que le Me 262 était *ready to fly* (apte à voler) et que l'instructeur était disponible pour ma formation. L'échelon local de la Collings Foundation, qui met en œuvre la *Korean War and Vietnam War Jet Aircraft Collection*, m'offre un superbe accueil. Dans leurs installations, des petits

bijoux : A-4J, T-33, F-100, tous maintenus en état de vol grâce à une équipe de bénévoles très motivés.

Et surtout, sur le parking, sous un superbe ciel bleu, le choc : un magnifique Me 262, immatriculé N262AZ, prêt à s'envoler. Le contact avec Rick Sharpe, l'instructeur de la Collings Foundation, est des plus chaleureux. Ce monsieur est qualifié sur une multitude de *warbirds*, entre autres : P-47, F4-U, P-51, T-33, Skyraider, MiG-15, MiG-17, MiG-21 et autres B-17, B-25 et B-26. Calme, vraiment très pédagogue, il saura, durant les vols à venir, me transmettre une partie de son expérience dans un climat professionnel et amical.

J'ai bien sûr droit à un briefing complet sur la machine, alliant l'aérodynamique d'origine de 1944 à des réacteurs General Electric CJ610 (version civile du J85, montée entre autres sur les LearJets 23/24/25 et Rockwell Jet Commander) et une avionique moderne. Un manuel de vol d'une centaine de pages me permet de prendre connaissance du descriptif, des procédures normales et de secours. Point non pas important mais essentiel : il s'agit d'un exemplaire unique, de très grande valeur, avec interdiction pour nous de l'endommager. Au vu de mon passé de pilote civil, Rick insiste sur le fait qu'il s'agit là d'un avion d'origine militaire, donc intrinsèquement instable, en opposition aux appareils civils stables de par leur conception. J'apprends à cette occasion qu'avant moi, seuls sept pilotes américains d'origine militaire ont pu voler sur cette réplique de Me-262. Je suis donc le premier civil et le premier non-Américain à suivre cette formation. Histoire de prendre





Vue du Me 262 trois quart avant.

L'auteur dans le cockpit du biréacteur.

la mesure du mot *challenge* (terme purement anglo-saxon)...

Le cursus est théoriquement donné (c'est une image...) pour neuf vols, avec possibilité de faire plus court, en fonction de la compétence du pilote. Deux à trois vols en place arrière sont prévus pour commencer, le temps pour le stagiaire que je suis de sentir la machine, au sol et en vol. La météo est parfaite: ciel bleu et température supportable, même sous la verrière et le casque.

La visite prévôl extérieure poussée me fait réaliser le souci d'authenticité de fabrication de cette reproduction, à l'instar des trappes du train avant, en bois laminé, à l'identique des originales. De même, l'intégration des réacteurs CJ610 (plus compacts que les Jumo 004) dans les nacelles aux dimensions d'origine a été superbement agencée. Néanmoins, leur masse plus faible et l'absence de canons dans la pointe avant du fuselage ont nécessité de placer, pour raison de centrage, un lest conséquent de 230 kg de plomb, invisible, sous le capotage avant de chaque nacelle moteur.

Enfin, le moment tant attendu de mon premier vol... je suis concentré mais aussi, ne le cachons pas, excité à l'idée de vivre ce qui représente à mes yeux un grand moment d'aviation. L'accès au poste de pilotage se fait à l'identique de l'original, par des trappes de pied escamotables sur le côté du réacteur gauche et le flanc du fuselage. Le cockpit se révèle exigu en largeur, avec le danger annoncé en place avant de basculer par erreur un des nombreux interrupteurs de circuits au niveau des consoles latérales. En revanche, la visibilité est superbe une fois la verrière abaissée, ce qui avait été salué à l'époque par les pilotes de la *Luftwaffe* qui arrivaient du Me-109 ou du Fw-190.

L'installation à bord est facile: d'abord mettre les bretelles de parachute puis la ceinture et le harnais cinq points, et enfin verrouiller la manette de blocage. Point plus surprenant: il n'y a quasiment pas de réglages des palonniers, d'où une position repliée des jambes, avec genoux relevés, ce qui m'apparaîtra peu confortable.

Pour ces premiers vols, l'amphi cabine en

place arrière portera principalement sur la gestion des manettes des gaz, la planche de bord plus réduite (nous y reviendrons) avec l'ensemble des instruments primaires de pilotage, les instruments moteurs et les communications VHF/intercom.

Des flammes de plus d'un mètre jaillissent des tuyères

Verrières avant et arrière fermées verrouillées, mise en route du réacteur gauche puis du droit depuis la place avant: les allumeurs cliquettent, et des flammes de plus d'un mètre jaillissent des tuyères, le tout avec un niveau sonore... élevé. Il est vrai que ce réacteur simple flux, de conception désormais ancienne, ne respecte plus du tout les normes antibruit actuelles. Surveillance des paramètres moteurs, avec une attention particulière de l'EGT (*Exhaust Gas Temperature*, température en sortie de turbine) atteinte et de la pression d'huile.

Après contact sur la fréquence sol, un mécanicien retire les cales du train avant; il faut alors maintenir l'avion immobile avec les freins aux pieds... car il n'y a pas de frein de parc. Le contrôle directionnel au roulage ne m'enthousiasme pas, la roue avant n'étant pas conjuguée et ne possédant pas de frein propre, contrairement à la machine originale de 1944. De plus, la vision depuis la place arrière est principalement latérale, ce qui ne facilite pas la tenue de trajectoire. ▶

*Exercice de décrochage
le long de la côte de
Galveston.*



► Le mieux est de prendre un peu de vitesse, et, surtout, de procéder en souplesse par impulsions de faible amplitude en bout de palonniers, avec le risque non théorique de braquage immédiat. Il est vrai que les freins constituaient à l'époque un des points faibles de l'avion; pour y remédier quelque peu, des freins à disques ont ici été installés. Une fois sa trajectoire stabilisée sur le taxiway, la poussée importante avec les manettes de gaz sur « ralenti » a tendance à accélérer la machine, avec, là encore, la nécessité de douceur dans les corrections.

Le trafic est peu dense sur ce terrain utilisé principalement par les militaires et la NASA; nous obtenons sans attendre l'autorisation de nous aligner en piste 17L. Les pieds sur les freins, j'amène progressivement la poussée vers 90 % de N¹; les réacteurs sont très réactifs, puis vers 94 %, je relâche les freins et pose les pieds sur le plancher avec interdiction désormais d'agir sur les freins. À partir de 40 kts, la direction commence à être active. L'accélération est franche, due à un rapport poids/poussée très favorable, de 5,7 t au MTOW (*Maximum Take Off Weight*, masse maximale au décollage) pour 2 x 1,2 t de poussée, à comparer aux 6,1 t et 2 x 0,98 t de la machine originale.

Rotation vers 120 kts; pas le temps de savourer ce premier décollage, train sur « rentré » (en hydraulique) puis, sans attendre, rentrée (électrique) des volets, avec un couple cabreur important qui me surprend par son amplitude – la *trim* de profondeur, aussitôt positionné sur « plein piqué », est très efficace. Le but premier est de dépasser au plus vite la VMCA (vitesse minimale de contrôle en vol) en dessous de laquelle la machine n'est pas contrôlable en cas de perte de poussée sur un réacteur. Cette VMCA est de 165 kts avec 94 % de poussée, soit un « trou » de 45 kts depuis la vitesse de rotation, qu'il s'agit d'évacuer au plus vite... Les Mosquito et Beaufighter britanniques

étaient affectés du même défaut.

Les bords de bords d'attaque rentrent d'eux-mêmes progressivement puis complètement à 200 kts sous l'action de la pression aérodynamique alors que nous virons cap à l'est, direction Galveston sur le golfe du Mexique. L'altitude est limitée initialement à 2 000 pieds à cause de la zone de contrôle d'Hobby, aérodrome très actif, distant de 5 nautiques seulement. Le pilotage au variomètre en montée – donnée à + 6 500 pieds/minute lors des essais! – est impératif; anticipation est le maître mot sur cet avion à la fois fin et surpuissant.

En vue de la côte, nous montons au nouveau plafond de zone à 6000 pieds, et le Me-262 est alors mis en palier à 250 kts avec 80 % de poussée. Nous n'aurons pas l'occasion de pousser la vitesse au-delà, les exercices se succédant: virages à 30° d'inclinaison, puis 60°, quelque peu délicats par manque de visibilité depuis la place arrière; la machine est particulièrement « chatouilleuse » en tangage.

Les décrochages se révèlent très sains: réduction, sortie automatique des bords de bord d'attaque, quasiment pas de vibrations aérodynamiques à l'approche du décrochage qui intervient vers 120 kts en configuration lisse, et vers 105 kts train sorti et volets à 50°. L'abattée est très douce, et la perte d'altitude faible est de l'ordre de 300 pieds maximum après récupération. Nouveauté pour moi, pilote civil, le décrochage dynamique est obtenu par un virage sous facteur de charge... il se contre sans mauvaise surprise, en ramenant au préalable l'inclinaison à zéro.

Écoulement d'air parasite au niveau des ailerons

Rick me présente ensuite un « piège aérodynamique » surprenant, rencontré en phase initiale d'essais dans les années 2001-2002, en l'occurrence un écoulement parasite au niveau des ailerons lors d'une mise en

virage franche: le taux de roulis s'amplifie soudain brutalement sans raison apparente et nécessite alors de contrer instantanément au manche.

Il est déjà temps de rentrer. Nous prenons le cap retour, descente à 72 % de N1 pour intégrer le tour de piste à 1 600 pieds avec interdiction de survoler un immense complexe de la NASA abritant la piscine d'entraînement des astronautes pour – incroyable... – ne pas générer de vibrations dans le bâtiment!

Allumeurs sur « on », 185 kts, train sur « sorti » avec affichage immédiat de 75 % de N1 pour contrer la décélération franche, puis, à 160 kts, sortie des volets vers 20°, leur position étant contrôlée visuellement par des repères de peinture sur le volet de l'aile gauche. Là encore, l'emploi du compensateur est impératif pour contrer le moment de tangage. Étape de base à 150 kts, virage en finale, sortie des volets à 50° et réduction progressive pour se retrouver stabilisé à 130 nœuds avec 75 % de N1. Il est préconisé une approche un peu plate, avec trois lumières rouges/une blanche au PAPI (*Precision Approach Path Indicator*, indicateur de pente d'approche).

On sent là aussi un comportement sain pour cette plate-forme et une aérodynamique fine. En revanche, la hauteur d'arrondi diffère sensiblement de celle que je pratique dans ma vie professionnelle—ce point-là avait été bien briefé au préalable. Une fois au sol, décélération linéaire sur cette piste non limitative, sans velléité de toucher aux freins (machine unique... notion assimilée!), puis retour au parking avec nouvel entraînement sous virages à 90° et 180° au sol, pas si évidents. Cales en place, coupure des réacteurs; place au silence avec la pleine conscience de la chance d'avoir pu voler un jour sur Me-262.

Le lendemain, le deuxième vol me permet de mieux sentir la machine, et de procéder à la coupure réelle (non simulée) d'un réacteur en vol. La dérive paraît sous-dimensionnée dans la mesure où, pied à fond du côté du moteur vif, il n'est pas aisé de garder le cap, le tout à la vitesse optimale (N-1), vitesse minimale de contrôle avec un réacteur en panne en vol stabilisé, de 210 kts. Nous enchaînons les tours de piste, encore une fois bien aidés par le trafic réduit, évitant ainsi toute perte de temps: remise de gaz à très faible hauteur, rentrée des volets vers 20°, variomètre positif, train sur « rentré », immédiatement compensateur de profondeur plein piqué, configuration vers lisse, accélération, virage en gardant le bâtiment de la NASA à l'œil. Le programme est dense, mais je me sens de plus en plus confiant de-





Un poste de pilotage bien agencé, mais étroit.

puis la place arrière.

Après la pause déjeuner, mon instructeur, apparemment satisfait des deux premières séances, décide de m'installer en place avant, non sans un amphi cabine jouflu. Il est vrai que le pilote à cette place a l'entière responsabilité de devoir gérer tous les circuits, depuis la procédure de mise en route des réacteurs, la mise en œuvre des allumeurs et autres pompes carburant, le compensateur décollage, la manœuvre du train et des volets, les voyants d'alarme, jusqu'à la gestion éventuelle des *breakers* (coupe-circuit). À ce sujet, le plus important est celui susceptible de contrer un déroulement non commandé du compensateur de profondeur, *breaker* tellement critique qu'il est muni d'un cordon et d'une poignée rouge pour action immédiate. C'est aussi en place avant que se gère la gestion des transferts de carburant entre les différents réservoirs, gestion rendue essentielle au vu de la consommation « certaine » de JP4 militaire de ces réacteurs simple flux (ma carte bleue s'en souvient encore!).

Avec deux pilotes à bord, la procédure, pour des raisons de centrage, est de consommer en premier les réservoirs n° 3 et n° 4 interconnectés entre eux (169 gallons, soit 640 l) situés à l'arrière du fuselage, puis le réservoir n° 1 à l'avant (41 gallons, 155 l) pour finir le vol sur le réservoir principal (231 gallons, 875 l). Des voyants ambre situés en haut de la planche de bord indiquent, le moment venu, la basse pression du réservoir utilisé afin de déclencher la mise en œuvre du transfert nécessaire; un voyant rouge signale en fin de vol qu'il ne reste que 900 livres (130 gallons, 492 l) dans le réservoir principal. Entre-temps, un vent travers établi à 10 kts s'est levé, ce qui fait hésiter mon instructeur à partir pour ce premier

vol en place avant. Après un complément de briefing sur la technique d'approche et d'atterrissage dans ces conditions, nous refermons les verrières, les check-lists sont effectuées et les réacteurs mis en route, en liaison interphone constante, le tout avec un sentiment de grande concentration.

Roulage facile

La visibilité frontale est cette fois-ci totale et, avec l'expérience des deux vols précédents, le roulage me semble de suite bien plus aisé, 10 à 15 kts de vitesse facilitant le tout. Au point d'attente, un jet militaire d'entraînement et un monomoteur me laissent supposer un délai de quelques minutes—déjà 40 gallons de consommés (150 l)—mais nous obtenons notre autorisation d'alignement et de décollage devant eux.

Mise en poussée progressive, surtout pas d'action sur les freins—la machine est unique, les consignes bien ancrées... Décollage et virage immédiat vers le secteur d'évolutions, la visibilité vers l'avant rend le contrôle de la machine bien plus facile, je suis heureux de ma sensation aux commandes, en gardant toujours en tête la notion d'anticipation et de souplesse. Panne simulée de volets puis d'un réacteur en approche. Les exercices en altitude s'enchaînent puis retour vers Ellington pour de la maniabilité en tours de piste. Exercice de panne simulée de volets, le manuel donne 135 kts en finale. Rick me suggère plutôt 140 kts, vitesse semblable à celle d'un avion de ligne en finale.

Autre exercice: l'approche avec panne simulée sur un moteur impose une approche dynamique non stabilisée, c'est-à-dire avec une vitesse en régression continue

et non pas constante, en raison de la zone de danger entre la VMCA et la vitesse de 125 nœuds que l'on doit avoir en courte finale. Pour cela, il est préconisé de se présenter en très longue finale à 1 500 pieds et 185 kts, de sortir le train au moment opportun (car il génère de la traînée qui freine l'avion...), puis de continuer à décélérer pour viser 155 kts à 500 pieds. Puis réduire à 140 kts et se présenter en configuration lisse.

En cas de décision de remise de gaz à 500 pieds, sacrifier l'altitude, continuer à descendre, rentrer le train et, seulement ensuite, afficher 95 % sur le moteur vif pour accélérer jusqu'à obtenir cette fameuse VMCA critique de 165 kts.

Alors seulement, afficher en douceur une assiette de montée pour accélérer à 210 kts, meilleure vitesse en monomoteur. L'atterrissage vent de travers, quant à lui, nécessite de ne pas se poser en crabe pour ne pas créer d'efforts de torsion excessifs sur les trains, et une fois le contrôle latéral au sol assuré, de rentrer les volets tout en gardant le manche au vent durant la décélération. Le lendemain, mon quatrième vol voit les exercices se succéder sans aucun temps mort, mon expérience accumulée en 40 ans de vol me permettant d'être « devant la machine », d'assimiler le programme et de me sentir de plus en plus à l'aise. À titre anecdotique, j'ai la surprise de me retrouver en étape de base derrière un WB-57F², plate-forme de la NASA volant à 70 000 pieds, en finale à Ellington... chouette! Grâce à la collaboration du contrôleur, nous aurons l'occasion également de nous présenter verticale piste pour un *break* à haute vitesse et un circuit court—que du bonheur!

Lors du cinquième vol, entre deux exercices, nous profiterons d'une trouée dans la couverture nuageuse pour passer au-dessus, et réaliser, cerise sur le gâteau, deux tonneaux sur le golfe du Mexique, là encore un privilège et un grand souvenir d'avoir pu le faire en Me 262. Retour vers le terrain, puis, à la suite du débriefing, Rick m'annonce que l'ensemble du programme a été passé en revue et réalisé en cinq vols (seulement) et 5 heures 12 minutes de vol.

Triple satisfaction d'avoir pu concrétiser ce rêve de pilote, inconcevable il y a encore deux ans, d'y avoir pris un plaisir infini, et, accessoirement, d'être le premier Français à voler sur Messerschmitt 262 depuis le dernier vol de Jean Sarrail en octobre 1948, soit il y a plus de 65 ans. ■

1- Vitesse de rotation du compresseur, paramètre primaire de conduite des moteurs.
2- Il s'agit de la version américaine du célèbre Camberra britannique dont trois exemplaires sont encore utilisés par la NASA.

Demande au sommet

Philippe Ouvrard (71 - Blanckaert)

Il ne faut pas hésiter à prendre de la hauteur pour prendre la bonne décision.

Un jour de septembre au-dessus de la vallée du Louron. Il y a encore beaucoup de vacanciers sur la station. Ainsi, randonneurs, familles en villégiature ou amoureux de la nature sont venus apprécier cette magnifique arrière-saison où le soleil déjà plus bas sur l'horizon donne aux sommets environnants encore plus de relief et de majesté.

La météo est calme, pas d'aérogologie. Nombreux sont les avions et ULM qui font le spectacle sur l'altiport à défaut d'activités programmées sur la station.

Assis face à Pène de Soulit, délicate (!) altisurface pyrénéenne située à quelques centaines de pieds au-dessus, je profite, aux cotés de Michel, notre bénévole résident, de cette journée bénie d'Hélios et épargnée par Éole...

« *Tiens, voici les personnes dont je t'ai parlé* », me glisse-t-il.

Un jeune couple s'approche de nous. Leurs filles de deux et quatre ans regardent l'avion stationné sur le parking avec curiosité.

« *Nous sommes en vacances et on aimerait bien voler dans les montagnes. C'est la première fois!* »

Quelques instants plus tard, après un court exposé sur les caractéristiques de l'avion et le vol que nous allons entreprendre, voici tout ce petit monde à bord. La maman, tenant la petite dans ses bras, est assise avec la sœur aînée à l'arrière de l'avion. Le papa est monté devant, impressionné par le tableau de bord mais visiblement heureux de partager cette « première » avec les siens.

Les jeunes têtes disparaissent sous les casques radio mais tout le monde s'entend bien et peut communiquer au besoin. Le



Paysage pyrénéen.

père m'a posé la question avant que je mette le moteur en route (...).

La piste s'efface rapidement. Par un large virage vers la gauche, au-dessus du GR10, nous franchissons le col d'Esquierry pour basculer vers la vallée d'Oô et survoler les lacs d'Espingo et de Saussat. L'atmosphère est d'une rare tranquillité à cette heure de la journée. Petites et grands ont les yeux rivés à ce relief si proche et les cris de surprise au décollage ont cédé la place à une douce contemplation pendant que je décris les pics du Luchonnais qui surplombent le lac du Portillon et dominant la vallée du Lys.

Survolant la station de Superbagnères et revenant vers le point d'entrée du circuit d'aérodrome, nous jetons un dernier coup d'œil vers l'Aneto avant de commencer la descente vers le col de Peyresourde.

Je m'apprête à envoyer le message de position lorsque j'entends la voix de mon passager tourné vers la maman :

« *C'est un moment de rêve, c'est très beau et inoubliable! Je voudrais profiter de ce paysage et de ces instants sublimes pour... te demander: veux-tu m'épouser?* »

Interloqué je me tourne vers l'arrière. Je vois la dame serrer ses deux filles dans ses bras et, les yeux emplis d'un immense bonheur, leur dire :

« *Vous avez entendu ce que vient de dire papa?... Il m'a demandé en mariage!...* »

Je ne sais si ce genre de demande se fait souvent dans de plus gros avions. Peut-être! Dans ce cas, le ciel reste encore un lieu de rêve et d'espoir. Pour ma part, ce fut la seule fois que j'en fus le témoin aussi proche.

L'homme sait encore être romantique et surprendre. C'est rassurant.

Et j'ajouterai avec un brin de chauvinisme, qu'entre le ciel pyrénéen et celui de Las Vegas, en matière de légèreté et de sublime, il n'y a aucune commune mesure !... ■



Les Papy's font de la résistance

Denis Turina (62 - Martin)

Notre camarade nous raconte le retour en vol d'une patrouille un peu spéciale



PAPY", c'est l'indicatif de la patrouille de l'Aéroclub Alpin. Formée au début des années 2000, elle était tombée en sommeil après avoir animé le ciel de Gap-Tallard à l'occasion de fêtes aériennes. Remise en état de vol et améliorée parce que ses pilotes qualifiés arrivaient en bout de potentiel, elle a pu honorer la cérémonie de remise de la médaille de l'aéronautique à Serge Boichot, le chef pilote de l'aéroclub.

Regardons-la de plus près pour ce vol historique du 16 mai 2015.

Le leader est Alain, le président de l'Aéroclub Alpin. Pour le conseiller, à la voix depuis que le CMAC lui a interdit de piloter: Vincent, Formé au Canada dans les années cinquante, moniteur sur T-6 à Marrakech, pilote de reconnaissance sur Mirage III R puis instructeur à Dijon sur Mirage III B, il a longtemps été chef pilote de l'aéroclub et vient de fêter ses 80 ans. Alain pilote l'Ecoflyer immatriculé F-HCPL.

Le numéro 2 est Robert. Instructeur « montagne » de l'aéroclub, c'est un ancien de la Royale. Lâché sur Hellcat à Kouribga dans les années cinquante, il a continué sur Vampire, Aquilon, Etendard et Crusader, avant de pouvoir, enfin, quitter le porte-avions et piloter des avions de l'Armée de l'air. Il a formé plusieurs lots de pilotes à Tours sur T-33 et sur Mystère IV, puis à Salon sur Fouga. À ses côtés, depuis que le CMAC lui a interdit de voler seul: Béatrix Robert pilote le DR 400 120cv immatriculé F-BTZZP

Le numéro 3 est Denis, votre serviteur. Gamin qui peut revoluer en solo depuis que le CMAC lui en a redonné l'autorisation. Lâché sur Mirage III en 1968 par Vincent, il n'a pas encore 75 ans. Il pilote le DR 400 de 160cv immatriculé F-GEIU.

Caractéristiques cumulées:

- 420cv, dont 135 "à mazout" sur l'Ecoflyer, pour la puissance des avions.
- un peu plus de deux siècles en âge et un

peu moins de trois quinquante en masse, pour les trois pilotes qualifiés patrouille.

Le programme:

- Décollage en patrouille serrée à trois,
- virage de présentation et passage en flèche,
- virage en vent arrière, formation en colonne et nouveau passage,
- dégageant vers le nord, mise en échelon refusé à droite,
- présentation au *peel-off* à 100 pieds et 200 km/h,
- *peel-off* à trois secondes, atterrissage du leader et remise de gaz en très courte finale pour 2 et 3,
- patrouille serrée à droite, tour de piste et atterrissage en patrouille serrée pour 2 et 3,
- retour au parking des trois avions, en colonne. Arrêt des moteurs au top du leader.

Si les circonstances s'y prêtent et le permettent, cette patrouille sera peut-être encore réactivée. Son indicatif pourrait être alors: les "Criqués"? ■

1- Conseil médical de l'aviation civile

Élections gagnées... course perdue

Michel Bénard (70 - Delfino)

Où le bel « aspi », élu play-boy de la soirée, se montre bien piètre athlète le lendemain...

École de l'air, vers septembre 1971, nous voilà donc, de la Delfino, nommés aspirants et en 2^o année. Entre le séjour de remise en forme à Ancelle et l'arrivée de nos poussins de la 71, nous avons décidé qu'une sortie nocturne le mercredi - le jour a son importance - s'imposait peut-être, d'autant que nous pouvions désormais le faire en tenue civile. Nous voilà donc partis, quelques bons copains et moi-même, pour cette boîte de nuit, le Zinzin, dont les patrons, sorte de jeunes snobs, issus d'une certaine aristocratie salonnaise et, au demeurant, fort sympathiques, nous accueillaient toujours avec une gentillesse non feinte d'autant que nous n'étions pas très riches. Et lors de nos fins de mois difficiles, ils avaient le bon goût de nous offrir le verre de l'amitié, n'ignorant rien de notre statut d'élève-officier et des soldes liées.

Bref, nous voilà dans le Zinzin et, Ô surprise, sur la piste de danse officiait un animateur à la petite réputation d'individu sympathique sur la Côte d'azur. Jacquie, le plus jeune des deux propriétaires de la boîte, nous accueille d'un « Hello! What do you drink? ». Seuls mots d'anglais, peut-être, qu'il devait posséder mais cela faisait partie de son petit snobisme. Il nous sert un verre et nous signale qu'il est enchanté de nous voir ce soir-là car, justement, va avoir lieu l'élection du play-boy du Zinzin et il serait de bon ton que la grande École de Salon soit représentée pour l'occasion.

Pendant ce temps, je scrutais la salle dans la pénombre pour y dénicher, sinon l'oiseau rare, du moins quelques connaissances féminines pour nous tenir compagnie. Si bien que je ne suivis pas la conversation entre Jacquie et mes copains de promo. Lorsque je revins vers eux après avoir entraperçu la



Une soirée à jouer à Saturday Night Fever à Salon...

silhouette élégante et racée d'une illustre inconnue, notre Néné préféré faisait le tour de la fine équipe de l'École afin d'effectuer, ce que je compris être, mais un peu tard, le choix du meilleur candidat parmi nous. Son regard se posa sur moi, s'éloigna et, hélas, revint.

« C'est toi qui y vas », affirma-t-il, péremptoire.

« Où et pour quoi faire? », rétorquai-je, alors que je commençais à deviner une mainmise sur ma petite personne, pour une mission dont j'ignorais encore les tenants et aboutissants.

« Tu nous représentes ce soir ici même pour l'élection du play-boy du Zinzin. Ne discute pas. L'affaire est entendue: tu es bronzé, élégant, souple, sportif, souriant... tu as donc tout pour réussir. »

Tout cela était mal engagé et j'eus beau protester, on me rétorqua *illico-presto* que je n'avais qu'à suivre le mouvement avec les

autres candidats, écouter l'animateur et danser avec la belle amazone entrevue et qui s'avérait être Miss quelque chose. Enfin, le plus simple serait, à l'issue du vote dont ils se chargeraient de suivre le bon déroulement, car ils allaient tous voter pour moi, de recevoir une liste de cadeaux allant de la lampe de chevet à un costume de velours et surtout, surtout de consommer gratuitement jusqu'à plus soif et/ou la fermeture de la boîte. Ce qui leur laissait le temps d'avaler un nombre non négligeable de coupes de champagne ou d'autres boissons de notre choix. Le Zinzin avait de la ressource et moi j'en étais démuné face à ce piège qui se refermait sur moi.

Cette perspective de me jeter en pâture devant un public me contrariait au plus haut point et j'arborai un sourire un peu niais bien loin de celui, carnassier, d'Alain Delon dans *Le Guépard*. Pourvu, en plus, que cette affaire ne traîne pas en longueur. Car il





Photos DR

... et plus personne sur la cendrée le lendemain.

s'agissait pour moi, d'ores et déjà, de me libérer de cette corvée au plus vite et sans anicroche. On me poussa vers une arrière-salle dans laquelle l'animateur nous indiqua le processus à suivre, à savoir: défilé avec un costume prêté par un couturier de Marseille, défilé suivant en maillot de bain-la catastrophe-, enfin, retour sur scène avec nos propres habits et promulgation des résultats du vote. Le public avait des bulletins, nous avions des numéros et la fête pouvait commencer.

Pour une fête, c'en fut une sauf pour moi car sur la piste on ne voit rien; on subit la diatribe de l'animateur et on entend, en sourdine, les chuchotements des votants. Je passai donc en costume et ce fut relativement simple. Le plus difficile fut donc ma seconde apparition en maillot de bain avec, en prime, l'esquisse de quelques pas de danse d'un slow langoureux avec la bimbo de service, Miss je ne sais quoi qui se collait à moi comme une moule à son rocher. Mon calvaire prit fin lors de notre apparition finale, à huit ou dix candidats réunis sur la piste. J'osai espérer une fin de mon supplice, rapide, discrète et de bon ton. Las!

Vinrent les résultats et, sous les hurlements hystériques de mes camarades, ce fut mon prénom qui sortit de l'urne. Je considérais cela comme une brimade supplémentaire. Mais mon chemin de croix touchait à sa fin. Je rejoignis mes copains au bar en maugréant, en dépit de l'habituelle question de Jacquie: «*What do you drink, Mike?*» Eux avaient commencé à consommer comme prévu, gratuitement et, après les applaudissements, je commençai à me poser la question de savoir pourquoi moi? Mes copains, mes amis, les fourbes, ne mirent pas longtemps à m'avouer qu'en dépit de mes chances certaines de l'emporter, ils avaient cru bon de forcer un peu la main du des-

tin et d'assurer le résultat en «bourrant les urnes». Ces monstres avaient donc voté plusieurs fois «pour la bonne cause». Pourvu que cela ne se sache pas en plus...

La soirée se poursuivit et la jeune Miss vint me demander de la raccompagner à son hôtel, ne connaissant pas bien la ville. Je le fis de bonne grâce et rentrai à l'École vers les 4 heures du matin pour dormir un peu.

Après nos cours du matin, un de nos cadres vint dans notre chambre et, pointant son doigt vers moi, me dit: «*Mettez votre tenue de sport, prenez votre sac et vos pointes car, à la sortie du mess, vous monterez dans le bus directement: vous participez aux interclubs d'athlétisme ce jeudi à Marseille avec le relais 8 fois 200 mètres.*» Ma foi, un 200 mètres n'est guère méchant et je fis comme convenu, après le repas, en compagnie de mes camarades athlètes. Et nous voilà en route vers Marseille.

Cinquième relayeur

Nous arrivâmes au stade d'athlétisme, descendîmes du bus et commençâmes l'échauffement classique. Jusque-là, je ne me rendis compte de rien car je devais être encore sur mon petit nuage. Les dossards distribués, je gagnai ma place de cinquième relayeur, très confiant car nous n'étions pas loin d'être les meilleurs sur le papier. Le départ fut donné et mes quatre prédécesseurs se chargèrent de mettre notre relais sur la bonne voie: je reçus le témoin en deuxième position et me rabatis vers le premier couloir. L'adversaire devant devait être vite avalé. Et cependant, je sentis, dès mon départ, que rien ne se passait plus comme prévu: j'étais littéralement en perte d'énergie et donc de vitesse. J'avais beau y mettre toute ma volonté, je me rendis vite compte que la course m'échappait: j'étais bel et bien dans de sales draps et la suite devait, hélas, le confirmer.

Un relayeur adverse me dépassa. J'essayai de m'accrocher à sa foulée mais je piochai la cendrée dans le vide, désespérément, comme un goéland englué dans la mélasse. Un deuxième relayeur me passa, lui aussi, aisément et je commençai à me crispier: j'étais en cycle inverse et il n'y avait rien à faire lorsqu'un troisième, un quatrième, un cinquième et un sixième me laissèrent, eux aussi, sur place. Notre relais était, dès lors et par ma faute, en avant-dernière position. Je ne sais comment je réussis à m'accrocher à cette place car, de surcroît, j'avais le sentiment d'être ridicule, observé par tout un stade qui devait se demander ce que j'étais venu faire dans cette galère. Le ridicule ne tue pas, dit la *vox populi*, de même qu'un moment de honte est vite passé. Sur moi, ils ont laissé des traces et mon honneur en prit un coup surtout en pensant aux copains qui s'étaient préparés et «défoncés» pour le renom de l'École et pour le sport tout simplement.

Je passai le témoin, en bout de course, à bout de souffle et usé par ce combat impossible, inégal et imprévisible car perdu d'avance. Mes trois derniers camarades-relayeurs eurent un sentiment de révolte, n'étant pas à leur place et, *in fine*, remontrèrent, la foulée rageuse et conquérante, un à un des adversaires mais il était trop tard et la cause était entendue. Et c'est les mains sur les hanches et la tête basse que je les vis terminer à la troisième place, laquelle nous barrait la route pour la suite des Interclubs. Nous repartîmes pour Salon et je m'installai à l'arrière du bus sans qu'ils me reprochent quoi que ce soit et seul l'un d'eux me soulagea d'un: «*Tu dois couvrir quelque chose.*» C'est ça aussi la camaraderie et l'esprit de corps. Notre entraîneur compta ses sportifs alors que je regardais obstinément le vide sidéral à l'extérieur. Arrivé à ma hauteur, il me toucha l'épaule et lâcha, lugubre avec son fort accent du midi: «*Le playboy du Zinzin... Charlot, va!*» Je n'ai rien eu à rajouter. Et le retour à l'École fut long et pénible.

Il est indéniable que le bourrage des urnes pour l'élection d'un playboy du Zinzin est un procédé que la morale réprouve. Pour ma part, cependant, je n'aurais jamais dû rester dans ce relais du lendemain car la sanction fut claire, nette et sans bavures. Même si on croit savoir et pouvoir faire au mieux. Il est vrai aussi que mes amis asiatiques, dans leur grande sagesse ancestrale et cultivée, disent également et souvent: «*Demain, on ne peut pas savoir!*»

Tant ils ont admis que demain est une tout autre histoire. ■

Opération «Kaboul, ça roule»

Gérard Pons (71 - Blanckaert)

Notre camarade, qui occupe le poste de conseiller Défense à Air France depuis janvier 2009 après une riche carrière dans le transport aérien militaire, raconte le pont aérien mis en place par Air France pour évacuer le matériel militaire de Kaboul à partir de 2012.

Engagée en Afghanistan depuis 2001, l'armée française a débuté le retrait de ses personnels depuis plusieurs mois et la plupart d'entre eux auront quitté l'Afghanistan avant la fin de l'année 2012. Pour l'énorme quantité de matériel qui a été acheminé sur place, l'équation est beaucoup plus complexe : le pays est loin de la mer et les routes qui y mènent sont dangereuses, souvent fermées. Pour rapatrier les équipements qui représentent une certaine valeur, il ne reste que la voie aérienne.

Les moyens de transport stratégique de l'armée française étant limités, le Centre multimodal de transport (CMT), commandé par le général Philippe Boussard (80-Saint-Hilrier), fait largement appel à l'externalisation pour rapatrier le fret vers les Émirats arabes unis ou la métropole. Les Antonov An-124 affrétés par ICS (International Chartering System) sont ainsi fortement sollicités. Pour compléter la panoplie des moyens de cette société, nous décidons, avec quelques collègues d'Air France, de lui proposer les services de nos cargos.

L'An-124 est parfaitement adapté pour le fret «hors gabarit» mais ses performances au départ de l'aéroport de Kaboul, situé à 1 800 m d'altitude, baissent très sensiblement lorsque la température s'élève. De son côté, le 747-400 cargo a des performances exceptionnelles, même à Kaboul par temps chaud. Avec 70 tonnes dans sa soute, il rejoint la France d'un seul coup d'aile alors que l'An-124, moins chargé, doit faire escale à Bakou. En revanche, l'An-124 est entièrement autonome pour le chargement qui ne prend pas plus d'une heure ; il faut au moins trois fois plus de temps pour le 747. D'une façon générale, les deux appareils sont complémentaires. Compte tenu des marchés existants, Air France se positionne comme



Premier équipage d'Air France à Kaboul, en présence de l'auteur (deuxième à droite).

sous-traitant d'ICS pour opérer sur l'Afghanistan.

Une fois ce principe acquis, il ne reste plus qu'à résoudre les très nombreux problèmes que pose ce projet audacieux. On exclut rapidement d'évoluer à partir de Bagram, les services français nous en dissuadent. Nous nous limiterons à Kaboul.

Avec le chef de la division 747 et le directeur de l'exploitation du cargo, nous créons une sorte de PME qui rassemble tous les corps de métier concernés par ces vols particuliers. Rien n'est laissé au hasard, notre objectif étant de conduire cette opération en toute sécurité. Il n'est pas question que l'avion et l'équipage passent la nuit à Kaboul ; nous ne serons que quelques-uns (non PN) à avoir cette chance. Les militaires français s'engagent à nous accueillir, à nous fournir le clos et le couvert, et à assurer notre sécurité. Le ministère de la

Défense met à notre disposition des gilets pare-éclats, les équipages ont accès aux fréquences de Circus Diamant, le CCO, ICS et le CPCO coopèrent pour les plans de vol et s'entendent sur les chargements. Pour trouver des pilotes et des «rampants» volontaires, ce n'est pas un problème ; au contraire, on refuse du monde (les pilotes sont presque tous des civils à 100 %). Quant aux organisations syndicales, nous mettons tout en œuvre pour leur prouver que ces vols ont fait l'objet d'une étude approfondie et qu'aucun détail n'a été négligé. À l'issue d'une réunion CHSCT un peu tendue, nous obtenons sa *clearance*.

Après avoir fait plusieurs missions en Afghanistan entre 2004 et 2008 et partagé avec les forces spéciales les plaisirs du camp de Spin-Boldak, me voici de retour en Afghanistan, le 23 octobre 2012. Pour préparer l'arrivée du premier vol, je



suis accompagné de deux spécialistes du cargo, très heureux de sortir de la routine. Nous prenons Air France jusqu'à Istanbul et Turkish Airways pour la dernière étape. Le général Philippe Adam (78-Pineau) nous accueille à l'aéroport de Kaboul. Sur le parking, un Transall me fait un clin d'œil. Souvenirs, souvenirs! Nous prenons possession de nos quartiers (les célèbres suites du Kaia Palace), et nous nous mettons au travail. Deux heures à peine après notre arrivée, les sirènes retentissent: une roquette vient de tomber à proximité du parking et l'aéroport est fermé. «*Damned!*», comme aurait dit le CEMAA de l'époque, Denis Mercier (79-Caroff de Kervezec).

J'estime alors qu'il est urgent de laisser du temps au temps et surtout de ne rien dire de rédhitoire, mais je me demande comment cet accueil sera interprété au niveau de la compagnie. J'attends un peu mais le directeur de la sûreté d'Air France ne tarde pas à me téléphoner car le général Adam a rendu compte au CPCO qui a informé les opérations d'Air France. Cependant, compte tenu de la zone d'où a été tirée cette roquette, les services de renseignement considèrent qu'il s'agit d'un cas isolé et non pas d'une attaque délibérée. Nous prenons la décision de maintenir le premier vol. *Inch Allah!*

Ground Attack!

Le 24 octobre au matin, le capitaine Thierry Bellot pose son 747 à Kaboul. On respire! L'équipage est très fier d'avoir pu faire ce vol et heureux de nous retrouver sur le parking. Mais alors que les opérations de chargement débutent, les haut-parleurs de la base se mettent à hurler «*Ground attack, Ground attack...*». Est-ce bien raisonnable? Heureusement que nous sommes «*fluent in english*». Mes amis d'Air France ne sont pas habitués à ce genre de message. Que faire? Après le tir de roquette de la veille, on se méfie. On se réfugie dans l'avion en lorgnant du côté des gilets pare-éclats, lorsqu'un militaire vient nous prévenir qu'il s'agit d'un exercice. Le préavis ayant été diffusé sur le réseau informatique du camp, nous ne pouvions pas être au courant. C'est beau le progrès!

Sur la route qui me conduit chez notre ambassadeur, Bernard Bajolet, je croise le 747 qui s'aligne et décolle pour Al Dafrah, trois heures après son atterrissage. Il monte droit dans le ciel et ne revient pas. Et d'un. À la tombée de la nuit, une tentative de prise d'otages visant des personnels de l'OTAN est conduite à l'aide d'une voiture-bélier à l'entrée de la base. Elle est rapidement déjouée mais ce n'est pas ce soir qu'on fera connais-



Chargement d'un véhicule blindé à bord d'un 747 cargo d'Air France.

sance avec les héros de *Kaboul Kitchen!*

Avec mes deux collègues, nous avons droit à un dîner à la sauce américaine, suivie d'une folle nuit sur le camp. Le lendemain, nous organisons une réunion avec le chef OPS pour faire le point. À l'exception des animations, nous sommes plutôt satisfaits de ce qui s'est passé jusqu'à maintenant, lorsqu'une rafale de fusil d'assaut retentit dans la pièce voisine. L'officier qui m'accompagne verrouille la porte et on se fait tout petits. Après quelques minutes d'attente, on vient nous rassurer: il s'agit d'une mauvaise manipulation d'un militaire rentrant de patrouille. Je veux bien mais pour le bizutage, je pense que ça suffit!

Le premier atterrissage sur la base d'Istres sera «*musclé*»: le mistral souffle à plus de 50 kts et, en théorie, le terrain est fermé. Mais le Jumbo a des ressources et l'équipage maîtrise parfaitement le retour sur terre. Pour le roulage, il faut prendre quelques précautions mais la «*bête*» n'est pas très sensible au vent. En revanche, il n'est pas question de sortir de l'avion comme d'habitude, le mistral déchaîné n'autorisant pas la mise en place de la passerelle. Qu'à cela ne tienne, l'équipage évacue l'appareil par la soute technique... et on attendra une météo plus calme pour décharger l'avion!

Après ces débuts mouvementés, les rotations s'échelonnent sur plus d'un an, sans incident notable en ce qui nous concerne, ce qui ne nous empêchera pas d'avoir quelques frayeurs. Le 29 avril 2013, un B747 de la compagnie Air National Cargo qui fait la même mission que nous, s'écrase après le décollage de Bagram. Quel drame! Quelles images! Nous connaissons bien cet avion qui était dans la flotte d'Air France il y a quelques années. Le 24 octobre 2012, on partageait le même parking. Bien entendu, on pense tout de suite au tir d'un missile sol/air. Mais très vite, on obtient la confirmation que le crash a été provoqué par le désarrimage d'une charge qui a eu des

conséquences fatales sur le centrage. Nous considérons que ces explications nous autorisent à reprendre les vols.

Le 10 juin 2013, un An-124 affrété par ICS est bloqué au point de manœuvre, suite à une attaque du camp par des terroristes. C'est très chaud mais ce jour-là, l'avion d'Air France n'est pas à Kaboul. Les tirs sont nourris, ce qui contraint l'équipage de l'Antonov à couper les moteurs et à se réfugier dans la soute. Fort heureusement, la guerre froide est terminée depuis longtemps et ce sont des éléments des forces spéciales américaines qui exfiltrent l'équipage russe! «*Thank you guys!*»

Un an après le début de l'opération, c'est le général Olivier Taprest (84-Guernon) qui nous accueille à Kaboul. Il a fort à faire car la phase finale du désengagement d'une force est probablement aussi compliquée que sa mise en place. En ce qui nous concerne, le dernier vol nous conduit à Évreux.

En partant, nous admirons des paysages somptueux. Quel drôle de pays où les habitants sont aussi rudes que les montagnes qui les entourent! Un drôle de pays qui n'a pour ainsi dire jamais connu la paix. Quel dommage!

Les 17 vols opérés par Air France au départ de Kaboul ont permis de transporter plus de 1 000 tonnes d'équipements divers. Chaque mission a été particulière et nous n'avons jamais connu la routine. Avec les militaires français et les personnels d'ICS, les personnels d'Air France (pilotes, mécaniciens et «*cargonautes*») ont travaillé en équipe, à l'instar de ce que les aviateurs de l'Armée de l'air pratiquent en OPEX. La coopération avec le MINDEF a été exemplaire: merci à tous ceux qui nous ouvrent les portes. Enfin, cette opération a mis en évidence, en dépit de la mise en service de l'A400M et de l'arrivée annoncée du MRTT, la nécessaire complémentarité qu'il faut construire et entretenir entre moyens civils et militaires! ■

L'oral de l'École de guerre : un exercice à risque !



Georges Dreyssé (65 - de Tricornot de Rose)

L'histoire de l'Armée de l'air est pavée de chefs qui ont vu leur carrière rabotée pour avoir trop su défendre leurs convictions. Dans ce récit, qui ne manque pas de piquant, le rabot n'est pas passé loin !

Je reviens sur la place réservée au personnel féminin dans notre Armée de l'air. Dans les premières années de ma carrière, il n'y avait aucune polémique car seuls quelques postes administratifs leur étaient réservés. Puis, très lentement, l'évolution suivit celle du monde civil. L'Armée de l'air fut même à la pointe de cette réelle évolution.

Lors du passage de mon oral d'entretien au concours de l'École de guerre, je tirai un petit papier qui devait servir à préparer mon premier sujet pour lancer cette épreuve que je redoutais entre toutes. Le sujet était : « La situation politique et militaire au Moyen-Orient ». Or, je revenais de passer quelque six mois dans le Sinaï comme commandant de l'élément français de la MFO (Multinational Force and Observers, une force multinationale mise en place dans le Sinaï après le retrait des troupes israéliennes suite aux accords de Camp David). C'était donc un sujet que je connaissais sur le bout des doigts car, avec notre position en Égypte et notre proximité avec le Liban et la Syrie, il faisait l'objet de comptes rendus quotidiens à notre quartier général. J'abordai donc l'épreuve en toute confiance et, à la vue des réactions des membres du jury, je constatai que je marquais de nombreux points positifs... Le général qui présidait le jury de cet entretien me laissa exposer toutes mes idées avec beaucoup d'attention, puis, pour conclure, me proposa d'évoquer la féminisation dans l'Armée de l'air.

J'exposai brièvement quelques idées générales sur les quelque 14 % que les femmes représentaient alors dans nos effectifs, j'ajoutai que parmi les contrôleurs aériens où la plus forte féminisation était constatée, il

apparaissait parfois de réels problèmes dans la disponibilité des équipes. Puis, en guise de conclusion, j'affirmai qu'il me semblait que notre Armée de l'air menait pourtant un combat d'arrière-garde et qu'un jour ou l'autre nous aurions des pilotes de chasse féminins. Subitement, le général devint tout rouge et ne prononça qu'un seul mot : « *Dehors !* »

Fin de parcours ?

J'étais catastrophé, persuadé d'avoir complètement raté cette épreuve importante qui était censée conditionner la suite de ma carrière. Je retournai tout penaud à Toulouse, reprendre le commandement de mon unité et attendre, sans trop d'illusions, les résultats du concours.

Quelques semaines plus tard, je reçus un appel téléphonique du chef d'état-major de l'Armée de l'air en personne qui m'annonça ma réussite malgré, selon ses dires, quelques errements dans mon épreuve d'entretien !

Je repris bien vite confiance, et préparai avec sérieux l'évaluation de mon unité par le nouveau commandant de région aérienne qui n'était autre que... le président du jury d'entretien de l'ESGA.

L'évaluation se passa de la meilleure des manières et je n'eus aucune remarque ni aucun reproche sur la situation ou la gestion de mon unité.

Lors du repas de midi, le général m'adressa des félicitations officielles puis m'invita à le suivre dans le bureau de mon commandant de base pour me débriefer de mon entretien à l'ESGA. Je redoutais le pire, mais je suivis le mouvement avec une appréhension compréhensible. La discussion démarra sur ma performance initiale, lors de

laquelle mes connaissances sur le Moyen-Orient avaient impressionné les membres du jury, mais il embraya rapidement sur la fin de l'entretien où, selon lui, j'avais raconté n'importe quoi !

Je jouai un peu l'amnésique et lui dit que je ne me souvenais pas avoir particulièrement raconté des inepties. « *Si*, me dit-il, *à un moment donné vous avez affirmé qu'un jour ou l'autre nous aurions des pilotes de chasse féminins.* » Je retrouvai très vite ma mémoire et, malgré la présence de mon colonel, je persistai une seconde fois dans mon affirmation... et me retrouvai hors du bureau, dans les mêmes conditions qu'à Paris... mais moins inquiet tout de même !

Quelques années plus tard, l'Armée de l'air recruta sa première pilote de chasse féminine. Sans esprit de vengeance, mais avec beaucoup de satisfaction, je rédigeai une courte lettre à mon général, maintenant à la retraite, pour lui signifier ma fierté d'avoir, pour une fois, eu raison de maintenir une position à laquelle je croyais.

L'histoire ne s'arrête pas là, car l'avenir nous réserve toujours des surprises. Je présidais, à mon tour, un jury d'entretien à notre prestigieux concours. Parmi les candidats, je vis arriver un lieutenant-colonel, brillant chasseur et qui était le fils de mon général examinateur...

Son entretien se passa de la meilleure des manières, mais je ne pus résister à lui poser une dernière question : « *Que pensez-vous, mon colonel, de la féminisation dans l'Armée de l'air ?* » Autre période, autres mœurs, évolution des mentalités, sa réponse parfaitement justifiée me rendit confiance dans l'avenir de notre armée. ■





Le général St Cricq passant en revue la promo 70.

Souvenir de Salon de 1965 à 1976

Jacques Humblot (55 - Gouachon-Noireaut)

Il n'y a pas que les poussins qui gardent un souvenir impérissable des années de Salon. Ce récit d'un long retour à l'École, côté instructeurs, ravivera à de nombreuses promos le souvenir de leurs avions, de leurs autorités, des croisières effectuées et du passage inoubliable de rares hautes autorités.

Le témoignage du général Saint-Cricq sur son commandement de notre École est paru dans *Le Piège* n° 223. Le général y raconte les changements qu'il promu en 1969 et 70 pour l'enseignement. Cependant il ne cite pas un changement notable concernant les élèves pilotes EA et EMA en 3^e année, ainsi que les élèves pilotes de l'Armement, IA et IETA. Il s'agissait de leur faire passer les épreuves théoriques du PP-1, pilote professionnel de 1^{re} classe.

Étant moi-même titulaire du PP-1 et du PL (pilote de ligne) théoriques, j'ai « rempli » à Salon où j'étais instructeur depuis 65. J'échappais ainsi à un exil insulaire dans le Pacifique. Une section d'instruction du personnel navigant, la SIPN, fut alors créée par Jacques de Labarrière (†; 53 - Brunschwig), rattachée et logée à la division des vols (DV) dont les baraques Fillod me rappelaient l'Algérie.

Les anciens d'une bonne douzaine de promotions se souviennent certainement encore des vitesses V1 et VR, des distances accélération/arrêt ou des calculs de performances sur les courbes Caravelle. Yves Tronquet (†; 38), professeur à l'ENAC, me fut d'une aide précieuse.

Dans ces années, la flotte aérienne installée à Salon était importante. Outre les Fouga Magister Marboré 2 puis 4 tout neufs, on comptait une demi-douzaine de Dakota, remplacés par des Noratlas, des Mystère IV, des Broussard, et un aéroclub avec des Morane 500 (Fieseler Storch) remorqueurs de planeurs. N'oublions pas la PAF sur Fouga - et plus tard sur Alphajet - et l'équipe de voltige acrobatique. La PAF se réservait l'espace local de midi à 13 heures, spectacle aérien quasi-quotidien.

Dans les années soixante les promotions PN s'exerçaient au « tracé air » de navigation sur les Dakota qui, pour certains

week-ends, emmenaient les élèves alsaciens à Strasbourg, les Bretons à Rennes, etc. Bonnes occasions pour les brigadiers et autres cadres de longs vols de nuit aller-retour. Tous ces avions faisaient de Salon le paradis des « crevards », dont j'étais; le champion dont je me souviens était le colonel Michel Maerten (50 - Schloesing) commandant la base et second de l'École.

Sur Fouga, c'étaient toujours les mêmes axes de voltige que nous astiquions déjà en 56-57. Les vols basse altitude se succédaient sur le Massif central, les Alpes, la Côte d'Azur. Avec les « gros bidons » dont le pétrole baissait à vue d'œil, je me « caillais » à 30000 pieds en direction de Metz, Tours, Bordeaux, Rennes, « Zara », pour y amener un commissaire ou un mécanicien en mission.

J'ai deux souvenirs particuliers. Le premier est un vol d'essais sur un Fouga aux couleurs de la PAF: en vol j'admirais mes ailes bleues. Le second c'est à l'occasion d'une revue aéronavale du Président Pompidou, en place arrière du commandant Jean Foltzer† (55), leader de 32 Fouga au-dessus de la rade de Toulon.

À propos de Président en revue, le général de Gaulle sur la Pelletier d'Oisy reste inoubliable. Et, pour des inspections j'ai vu dans mon modeste bureau le général Delfino et le général Mitterrand.

L'affectation à Salon-de-Provence offre l'avantage d'une région dans laquelle on a envie de s'installer. Je l'étais déjà, mais le Fouga m'a permis quelques reconnaissances aériennes sur mes terres du Var, largement survolées par l'aéronavale de Hyères: HSS frère de mon cher H-34, Étendard, Aquilon, etc. Un Magister chez ses cousins Zéphyr.

L'École de l'air permet aussi un autre tourisme *long range* intitulé voyage d'études. Elle m'a donné trois fois cette chance. Une première qu'a eue ma promo de visiter

l'Amérique du Sud en 1956 sur deux Arma-gnac, magnifiques quadrimoteurs français. Fêter ses vingt ans à Rio de Janeiro, quelle chance à l'époque !

J'ai ensuite eu l'honneur d'être l'aide de camp du colonel Pineau (parrain de la 78) qui menait une croisière en Afrique noire en 1966 sur DC-6. Nous faisons, lui et moi, les visites, avec cadeaux de courtoisie aux autorités, en DS climatisée de l'ambassade. Il fait chaud sous ces latitudes.

Enfin le général Chesnais, ayant eu vent, par deux officiers de l'École de l'air suédoise en visite (avec plusieurs Saab L-29), que je les avais très bien reçus à Pélissanne en famille, me convia sur la croisière qu'il conduisit vers l'Indonésie. En 1972, deux DC-6 nous transportèrent en Iran, du Shah avec présence américaine marquée, Bombay puis Calcutta, Singapour, Djakarta (c'est bath avia). L'École de l'air indonésienne nous accueillit à Yogyakarta avec une impressionnante *drumm party*. L'étape suivante était Bali. Nous y apprîmes que la route vers Nouméa nous était barrée par l'Australie, fâchée par un récent essai nucléaire. Adieu donc la Nouvelle-Calédonie mais à nous les Balinaises en attendant le retour, qui se fit par Ceylan et Djibouti.

Encore un souvenir notable quand, en 1974, le général Archambeaud mène une visite sur le porte-avions Clémenceau. Mon ami le L.V. Sabas, ancien commandant d'un escadron de la DV de Salon, me propose un vol sur Breguet Alizé. Le catapultage et l'apportage entrecoupés d'un survol des côtes bretonnes sont saisissants. Vu d'en haut, un porte-avions en pleine mer c'est tout petit.

En 1976, je m'envole, tel un biplace, de la place Pelletier d'Oisy vers la place Ballard. Douze des trente glorieuses à l'École de l'air, il y avait des idées et du pétrole, du sup-air. ■



Comment le Casa CN235 a conquis l'Armée de l'air

Paul Menon-Bertheux (O4 - Cardot)

Chef pilote du Vercors, notre camarade évoque l'arrivée et le rôle du CN235 dans l'Armée de l'air.

Retrait du Nord 262 et vieillissement du Transall

En 1985, le retrait achevé des Noratlas et celui, futur, des Nord 262 (prévu dans les années 2000) laissent entrevoir un risque de surdimensionnement de la bête de somme de l'Armée de l'air, le Transall, pour une partie des missions du Commandement du transport aérien militaire (COTAM). Il est donc décidé de mener des études pour un appareil de même gabarit que le Nord 262. Trois avions se disputent le secteur du biturbopropulseur robuste :

- le DHC-5 Buffalo canadien, petit avion particulièrement adapté aux terrains sommaires, n'est pas pressurisé et son avionique est dépassée. Il est rapidement écarté ;

- l'ATR 42 « militarisé », plus grand, plus moderne, bien pressurisé, s'impose assez rapidement, mais nécessite une modification substantielle : l'ajout d'une rampe sur sa tranche arrière ;

- enfin, le Casa CN235, issu d'un consortium ibéro-indonésien (aujourd'hui chez

Airbus Military Aircraft), fait son premier vol en 1983. C'est un appareil léger, pouvant transporter une quarantaine de passagers, et ayant une capacité de poser sur terrains non préparés. Il offre déjà la possibilité de larguer hommes et matériels. Il est choisi par de nombreuses armées, essentiellement pour son faible coût à l'heure de vol et pour ses nombreuses options.

L'offre espagnole

Les Espagnols, achetant pour le compte de leurs forces terrestres un grand nombre d'hélicoptères français, demandent une compensation industrielle par l'achat de CN235 au début des années 1990. Ainsi, le Casa français est la résultante à la fois de besoins identifiés et de nécessités d'exportation industrielle. Cependant, le consortium ATR développe l'ATR 42N, qui possède une porte sur le côté, solution qui ne convient toujours pas aux forces armées. Le projet d'ATR est donc abandonné au profit du Casa et les livraisons commencent rapide-

ment : le 28 février 1991, le premier CN235, le n° 43, se pose au CEAM de Mont-de-Marsan. Le n° 45 le suit le lendemain.

Le Casa fait l'objet d'une campagne d'essais pour lui permettre de remplir les missions dites « basses » de son illustre cousin, le C160 : missions logistiques, aérolargage de routine et largage de petits colis. Pour la première fois, il se pose au Tchad et au Mali, pour réaliser des essais « temps chaud » et pour vérifier sa capacité à se poser sur des terrains sommaires, puis il va se mesurer aux froids extrêmes de la base de Thulé, au Groenland. L'Armée de l'air le cantonnant aux missions les plus simples de son transport aérien, un équipage de conduite à deux est jugé suffisant, et le mécanicien « navigant » devient « mécanicien soutier » : il est éloigné de la partie « conduite », tout en conservant des prérogatives de remise en œuvre, indispensables pour conserver la souplesse d'emploi de l'avion. Il faudra attendre 1993 pour voir arriver les exemplaires suivants : les numéros 65 et 66 en mars 1993, les 71 et 72 en septembre.



L'arrivée dans les forces

Le 1^{er} août 1993, l'escadron de transport léger Vercors est recréé sur la base aérienne 110 Guy de la Horie de Creil, réveillée pour l'occasion (elle avait été mise en sommeil pendant une dizaine d'années). Il met en œuvre trois CN235 et également trois hélicoptères Fennec. La prise de commandement a lieu le 28 septembre 1993. Le général Alain Bernier (58-Blériot), commandant le COTAM à l'époque, utilisera pour la première fois le surnom de « Transallito » (petit Transall) pour le Casa, sobriquet qui lui colle à la peau depuis ! Quelques missions sont effectuées pour le COTAM à partir de septembre, mais l'escadrille avion est considérée opérationnelle au 1^{er} janvier 1994. À ce moment, elle met en œuvre six avions Casa CN235-100. L'histoire opérationnelle du Casa peut alors commencer.

Un changement de profil, pour un changement de cap

Le CN235-100 acquis par la France est la seconde version de l'appareil. À l'étranger (et particulièrement en Espagne), le CN235-100 est utilisé sur l'ensemble du spectre des missions de logistique tactique : parachutisme, aéro largage de palettes par tranche arrière, capacité de surveillance maritime, poser sur terrains non préparés, voire sommaires... Le Transall et l'Hercules couvrant déjà toutes ces missions, le Casa français n'étend pas son périmètre pendant ses premières années dans les forces françaises.

Le Casa CN235-200

En 1994, et jusqu'en 1998, les six Casa mis en œuvre par l'ET Vercors assurent une activité régulière d'environ 250 heures par



Deux CN-235 du CEAM en vol de formation.

mois et passent les 10000 heures de vol en novembre 1997. Cette même année, Casa stoppe la fabrication de la version -100, et ne propose plus qu'une version améliorée, -200. Deux ans plus tard, une troisième version du Casa est conçue, la -300, qui sera présentée aux experts français en 1999.

La version -200, plus performante, pose le problème d'une double flotte au sein de l'escadron. Le rétrofit est donc enclenché et se termine pour les six premiers avions en décembre 1999. Trois nouveaux CN235-200 auront été livrés à cette période.

Les pilotes passent leur première qualification en simulateur, sur une version de CN235-100, dernier vestige de sa présence dans nos forces. Puis, en vol, ils apprennent à piloter sur CN235-200. La différence entre le CN235-100 et le CN235-200 est flagrante. Le train avant est renforcé, et le profil d'aile est modifié, ce qui permet d'abaisser les vitesses d'approche et par conséquent la longueur nécessaire pour l'atterrissage et le décollage. En revanche, l'avion est un peu moins maniable et moins réactif. Sa struc-

ture est également renforcée, ce qui permet d'augmenter la masse maximum au décollage de 15,8 t à 16,5 t, opération qui nécessitait auparavant une dérogation du commandement. La charge offerte maximum gagne donc 700 kg.

L'avionique est également modifiée : le véritable changement est OMEGA¹ et l'installation d'une centrale à inertie recalée par GPS. Cette modification permet de se conformer aux exigences de précision du ciel européen. Les deux premiers avions perçus (le 43 et le 45) possédaient déjà cette centrale, qui n'avait pas été installée sur les autres machines. La centrale est d'ailleurs identique à celle du C-130 Hercules et elle est toujours utilisée aujourd'hui sur les CN235-200.

De l'ETL à l'ET

L'escadron de transport léger Vercors est placé, comme ses homologues, sous le commandement du COTAM pour assurer des missions de transport logistique, d'évacuation sanitaire « secondaire » et de l'entraînement. Il n'est pas encore question de missions de guerre, leur périmètre restant à définir. Quant à l'aéro largage, seul le para dit de « routine » est prévu pour le moment, et « en isolé » (c'est-à-dire avion seul). L'alerte à six heures est activée dès 1994, et n'a jamais été levée depuis.

Le 1^{er} novembre 1996, le Vercors perd son qualificatif « léger » pour devenir escadron de transport à part entière. Ses missions ne s'étoffent pas pour autant, mais quelques détachements sont organisés (Tahiti, où le



Un Casa du Vercors au Niger lors de l'opération Serval.

Photos © Anthony Jeuland/Sipa Air

Photos © Airbus Military

- Casa est attendu pour remplacer la Caravelle, Djibouti, etc.).

En 1998, le périmètre des missions s'élargit enfin aux missions « au voisinage immédiat des opérations », et le Casa peut larguer des petits colis par les portes latérales sur ces théâtres. Ce mode d'action permet de ravitailler des troupes avec des colis légers, maniables par deux hommes en soute; il n'est en revanche toujours pas question de larguer des palettes par la tranche arrière, comme sur Transall. Cette dernière technique est employée par de nombreuses forces aériennes possédant le Casa mais un accident aérien en Indonésie en 1997 pendant un entraînement de largage douchera pour longtemps les velléités d'emploi dans les forces françaises. Les équipages entretiennent tout de même leur capacité de poser sur terrains non préparés, en se posant sur la piste sommaire de la base de Bricy le 20 août 1998. Mais le Casa montre un avantage de taille en se posant sur le terrain de l'île d'Yeu en 1999, après le naufrage de l'Erika: le terrain est trop souple pour supporter le poids du Transall.

L'évasan, la mission principale.

Le domaine de l'évacuation sanitaire (évasan) est un domaine privilégié pour le Casa. Contrairement au Transall, cet avion bénéficie de son propre circuit d'alimentation électrique déporté, ce qui lui permet d'assurer l'alimentation d'appareils médicaux pendant de longues heures. En outre-mer, cette capacité conjuguée au vol longue distance et à l'atterrissage court sur des pistes non balisées de nuit, l'ont depuis longtemps rendu indispensable, en particulier en Polynésie française.

Dès 1997, le Casa participe à ce titre à des exercices de coopération interalliés d'évacuation massive, comme *Cooperative bear*, qui mettent en œuvre de nombreux avions de transport en version sanitaire venant de pays de l'OTAN et d'ailleurs.

Du tactique sur Casa?

Dès ses débuts au sein du COTAM, le Casa est sollicité sur les théâtres d'opération de l'armée française, au titre de transporteur léger ou de moyen d'évacuation sanitaire (évasan), et ce malgré le flou sur sa doctrine d'emploi en opérations. Il est également utilisé lors d'exercices au Sénégal, (*Guidimakha 98*) en Turquie ou en Égypte (*Bright Star* en 2001), mais ne sera associé que très tard aux exercices majeurs en France: il participe à son premier exercice en tant qu'observateur en 2005!

Turquoise, le baptême du feu

Pourtant, son baptême du feu s'est déroulé dans ce qui fut sans doute une des OPEX les plus difficiles de l'armée française de ces 30 dernières années: l'opération Turquoise. De fin juin à fin août 1994, trois détachements se succéderont à Goma puis Bukavu, dans des conditions déplorables sur le terrain et dans l'environnement que l'on sait. Le Casa fera office de PC volant au profit des Jaguar décollant de Kisangani et effectuera des missions d'évasan. Fin juillet 1994, suite aux bombardements par le Front populaire rwandais de l'aérodrome de Goma, les équipages se relocaliseront sur Bukavu et y termineront leur détachement. Le Casa renouera avec l'Afrique dix ans plus tard, pour ses premiers détachements au Gabon, mais il n'ignorerait plus jamais le turquoise.

OPEX et déploiements

Si l'expérience et la logique prééminence du Transall sur les terres d'Afrique compliquent la donne pour le Casa en métropole et en OPEX, il en va tout autrement en outre-mer. Le Casa en devient LE spécialiste, ce qui lui permettra de prétendre au titre d'avion le plus déployé de toute l'histoire récente de l'Armée de l'air... mais cela ne s'est pas fait sans aventures.

De Tahiti à la Réunion: le turquoise, l'autre couleur du Casa

L'outre-mer est le cadre naturel du CN235 français. Son faible coût d'exploitation en regard de ses capacités en ont fait le choix naturel pour armer les sites ultramarins, à commencer par Tahiti.

Une arrivée rocambolesque à Tahiti

L'ETOM 0082 Maine de Tahiti assure le ravitaillement des sites nucléaires français à l'aide des Caravelle, avions de ligne à réaction des années 1950, achetés en 1976. L'arrivée des CN235 leur permet de prendre une retraite bien méritée et le convoyage de deux appareils vers la Polynésie est prévu pour le mois de juin 1995.

Le jeune avion possède un rayon d'action de 1 500 nm (2 780 km) environ, ce qui exclut évidemment le passage par le Pacifique. Le 12 juin 1995, les avions n° 65 et 72



Préparation pour une Evasan lors de l'opération Serval au Mali.

partent donc de Creil vers leur nouvelle affectation. Le convoyage est magnifique: Le Caire, Mascate, Colombo, Singapour, et Bali en sont les principales étapes.

Le 13 juin 1995, Jacques Chirac prend solennellement la parole et décide de... reprendre les essais nucléaires français. L'Australie en prend ombrage et, lorsque les deux CN235 se posent à Bali, elle annonce à la France que « la sécurité des avions militaires français posant sur son sol ne sera pas garantie ». En réalité, elle leur interdit son espace aérien... L'incident ne se réglant pas, il est décidé, après une semaine à Bali, de faire faire demi-tour aux deux avions... C'est donc un premier convoyage avorté qui inaugure la carrière ultramarine des Casa!

Deux Transall sont envoyés sur place pour faire la jonction entre le retrait des Caravelle et l'arrivée des Casa. Ils y resteront six mois. L'Australie n'offrant toujours pas les conditions suffisantes pour le survol de son territoire aux avions français, seule la voie du Pacifique est désormais possible, avec un écueil de taille: le Casa ne peut théoriquement pas effectuer une si longue traversée. En effet, les deux étapes Los Angeles - Hawaï, puis Hawaï - Papeete, sont d'environ 2 200 nm en direct! Les enjambées du Casa étant limitées à 1 500 nm, il faut trouver une solution. Un bac souple contenant 3 000 lbs (1 700 l) de kérosène, et relié au circuit carburant de l'avion, est alors conçu en *crash program* afin de permettre la traversée.

Les deux avions sont convoyés en même temps, à travers l'Atlantique, le continent nord américain puis le Pacifique: Istres, Dakar, Recife, Fort-de-France, La Nouvelle-Orléans, Los Angeles (international!), Hilo au sud de l'archipel d'Hawaï, puis Papeete. Un Transall d'accompagnement est déclenché pour suivre cette épopée, servir de soute de maintenance en cas de problème (une équipe de mécaniciens accompagne les





Photos © Airbus Military

Largage de petits colis par les portes latérales.

équipages) et d'aide à la navigation. En effet, la traversée se fait encore à l'OMEGA, assez peu précis... Des récepteurs GPS sont tout de même utilisés.

Cette deuxième tentative de traversée, couronnée de succès, a été cette fois-ci marquée par une succession de dépannages du... Transall! Dès la deuxième étape, le convoi se dérouta à Agadir. Puis le C-160 doit couper un moteur au beau milieu de l'Atlantique. Enfin, concluant le triomphe du jeune challenger, c'est bien le Casa qui se posera en premier sur Papeete, laissant l'honneur à l'équipage du Transall de payer l'apéritif sur le sol tahitien... Le départ du Transall de remplacement se fait peu après, et le Casa peut alors assurer son sacerdoce.

La liaison avec les sites nucléaires français reste la mission principale de l'ETOM 82 Maine, avec un taux de remplissage bien plus élevé, et une appréciable économie de fonctionnement grâce au nouveau venu. Le CN235 permet également de poser sur les petites pistes des atolls voisins et assure ainsi le ravitaillement ou l'évacuation des équipes sur place, dans le cadre des missions de souveraineté. C'est notamment le cas lors des passages de cyclones. Cette capacité, bien qu'assez appréciée, est en réalité peu utilisée: environ 85 % de l'activité de l'ETOM ont pour client la Direction des centres d'expérimentations nucléaires (Dircen).

Les Casa tahitiens sont intégralement maintenus sur place; des contractuels locaux assurant la maintenance la plus lourde, tandis que l'entretien régulier est assuré par les mécaniciens militaires.

La confirmation d'une vocation: l'arrivée à Nouméa

À Nouméa, les missions de l'ETOM 52 Tontouta sont plus variées qu'à Tahiti, et deux Transall assurent le ravitaillement de cette partie de la Polynésie française, la mis-

sion de SURMAR et des exercices de coopération dans la région. La région couverte est tellement gigantesque que les avions peuvent également faire office de PC volant, voire de relais radio pour les services maritimes! Trois CN235 sont appelés à remplacer les deux C-160. Les avions sont convoyés entre février et mars 1998. Mais ces convois, particulièrement prisés par les pilotes de Transall (ils avaient lieu tous les six mois), deviennent, à l'instar de Tahiti, choses très rares sur Casa, où la maintenance est en totalité assurée sur place. Ainsi, les avions n° 66, 105 et 107 n'ont jamais revu le territoire métropolitain depuis leur départ! Les modifications vers le format -200 ont été effectuées sur place dès 1999.

Le Casa arrivant hors période de relève de personnel, les équipages et équipes techniques présents sont formés sur leur nouvelle machine. Comme à Tahiti, l'économie est substantielle entre un C-160 très gourmand et souvent surdimensionné, et le petit Casa sobre et rapidement disponible, avec une maintenance de proximité. Toutefois, il montre rapidement ses limites sur les terrains non préparés. Un énorme cyclone ravage la Papouasie en octobre 1998 et le Casa, fraîchement arrivé, est mandaté dans le cadre de NOTOU 98 pour rayonner sur les terrains sommaires de l'île depuis Port Moresby, la capitale. Le Casa se contente de poser sur trois terrains seulement, laissant aux Caribou australiens ou américains, les posers sur les terrains les plus abîmés. La critique est rude pour le nouveau venu, d'autant que les sites français disséminés sur les îles autour de Nouméa ont mis quelque temps pour s'habituer à une plus petite soule et ne l'ont pas caché aux pilotes et soutiers!

Toutefois, les équipages sont régulièrement sollicités pour participer à des exercices tactiques interalliés de grande ampleur

comme EXIA ou PAR. L'exercice français annuel Croix du Sud, qui mobilise la totalité des forces de Nouvelle-Calédonie, est aussi un bon moyen de présenter l'avion sous son meilleur jour. Sans concurrence directe, le Casa peut ainsi démontrer l'ensemble de ses capacités... Largages de matériel et de petits colis sont donc effectués sur place.

Comme dans tous les sites d'outre-mer, les Casa basés à Nouméa sont en première ligne pour intervenir sur les catastrophes humanitaires qui sont malheureusement fréquentes en zone tropicale et la multiplicité de leurs interventions fait vite oublier leurs débuts limités en Papouasie. Parmi les plus notables, on peut citer le pont aérien vers le Vanuatu suite au cyclone Pam en 2015 et le détachement aux Fidji après le passage de Winston en 2016.

Enfin, la mission de surveillance maritime Surmar fait là-bas partie du panel des missions du Casa. Les traversées entre les îles lui permettent d'ailleurs de faire de la surveillance d'opportunité, voire de sauver des vies: en 1999, au cours d'une liaison de routine, un équipage repère des silhouettes sur un îlot inhabité. Il en informe le « Cross », le PC marin. Surpris, car n'ayant pas reçu de message de détresse, celui-ci dépêche une vedette sur place. Un second Casa larguera un message aux naufragés pour les rassurer et leur dire qu'ils seront secourus... Ces Robinsons avaient chaviré et attendaient, sans avoir pu prévenir les secours, depuis trois jours sur leur îlot!

La dotation du Ventoux

L'augmentation du nombre de machines s'accompagne d'un déploiement déjà bien entamé des CN235 vers l'outre-mer, mais également en métropole: l'escadron de transport et d'entraînement Ventoux, réactif à Mont-de-Marsan en 1999, est alors retenu pour recevoir la nouvelle machine. Cependant, si le Vercors a été réveillé spécialement pour l'arrivée du Casa, le Ventoux est déjà présent depuis trois ans sur la base de Mont-de-Marsan lorsqu'il perçoit les trois premiers de ses huit avions. Ces nouvelles machines côtoieront pendant quelques années les N262 qui seront intégralement retirés du service en 2004.

L'escadron Ventoux aura par ailleurs, un peu plus tard, la complexe tâche d'accueillir la troisième version du Casa CN235, la -300, au début des années 2010. Mais en 1999, il se cantonne encore au -200, comme son homologue picard... tout en préparant les détachements et sites ultramarins futurs, à commencer par la Martinique. ■

(à suivre)

Les tribulations d'un poussin de la 65 du temps de la guerre froide

Roger Le Doaré (65 - de Tricornot de Rose)

... Ou quand les événements internationaux ont raison d'une carrière de navigateur Mirage IV pour lui donner une suite plus diplomatique et non moins riche.

C'était vers le mois de décembre 1967, comme Saint-Exupéry, « nous étions de jeunes barbares que nos jouets neufs émerveillaient encore ». Les PN de la promo avaient commencé leur lâcher sur Fouga depuis quelques semaines. Ce vendredi-là ce fut mon tour.

Le temps, en ce milieu d'après-midi, commençait à changer mais le QFU (la piste en service) restait face au nord pour mon décollage, comme à l'accoutumée depuis quelques semaines. Tout se passa correctement pendant le vol et le feu vert me fut donné pour le lâcher. Le temps de refaire le plein et je tournerais enfin seul autour du terrain. Au moment de repartir le QFU changea. Le moniteur me posa la question de confiance: « Vous le sentez ce QFU? »

La piste face au sud était un peu inhabituelle à Salon où le mistral soufflait depuis trois mois. Je préfèrai finalement refaire un tour en double avec ce QFU.

Je le fis sans trop d'encombres mais la nuit commençait à tomber et la semaine s'acheva ainsi. Ce QFU rébarbatif et l'absence momentanée de mon moniteur attiré aboutirent à une série de vols en double de moins en moins satisfaisants au fur et à mesure que les moniteurs prenaient du galon. Un jour, conscient de mon pilotage approximatif, je décidai d'arrêter malgré les encouragements réels de la promo et de l'encadrement, mais le vent avait tourné...

Dernier vol, dernier clin d'œil à Salon

En me rappelant, lors d'un vol de ravitail-

lement sur C135, la vision d'un splendide Mirage IV reluisant dans sa livrée d'argent d'alors, mon choix de partir navigateur dans les FAS devint inéluctable. Pour me remonter le moral j'avais quelques pensées consolatrices du genre: on parle plus des grands navigateurs que des grands pilotes. J'aurai un chauffeur de maître, etc.

Ainsi une nouvelle carrière commença.

S'il fut déconcertant et démoralisant d'être le premier à quitter la promo, l'arrivée à l'école de navigation de Toulouse, dans les semaines qui suivirent, de quatre autres collègues, me permit de supporter avec plus d'abnégation cette forme de désillusion qui ne prendrait fin que le jour de mon lâcher sur Mirage IV.

Un autre moment de gloire fut, quelques mois plus tard, ma première prise d'alerte.

En bout de piste, dans cette cathédrale voutée éclairée d'une irréaliste lueur trop blanche, mon premier Mirage IV armé m'attendait. L'appareil semblait immense dans son écrin. Sous lui un long cylindre le distinguait de tous ceux sur lesquels j'avais volé: l'AN 22. Il y avait là de quoi détruire quatre fois Hiroshima.

Exercice Rami (sortie de l'abri avec la bombe jusqu'au décollage...)

La semaine précédente j'avais moi-même, dans un rituel quasi-maçonnique, revêtu un tablier spécial et transporté à bout de bras une boule cuivrée contenant quelques kilogrammes de plutonium pour préparer la future bombe d'alerte. Cela semble irréel et artisanal et pourtant chaque équipage participait alors à ses débuts au montage de



L'auteur en équipage.

la bombe. L'implosor d'un côté et le cœur à part (heureusement!) sur son chariot, la bombe ainsi écorchée n'était pas moins menaçante et impressionnante. Ceci se passait sur la base au DAMS (dépôt d'armes et munitions spéciales).

Dix ans de ma vie se passèrent ainsi entre les vols et les alertes réelles en 15 minutes, environ une semaine par mois, jusqu'à ce que les sous-marins nucléaires viennent alléger cette mission de dissuasion.

Pendant des jours nous apprenions par cœur, en salle de guerre, ces *runs* vers l'objectif comme si nous préparions un improbable mais possible voyage au-delà du rideau de fer, comme une routine et sans état d'âme, certains de la réalité de notre dissuasion. Nous ne savions pas que cette posture aboutirait un jour à la fin de l'URSS



et que, d'une façon tout aussi improbable, le point zéro de notre mission deviendrait une attraction touristique aujourd'hui intacte.

Bientôt ces mêmes sous-marins allègèrent tellement nos missions que les neuf escadrons Mirage IV commencèrent à fermer et les avions se regroupèrent sur quelques bases, laissant peu de chances au navigateur direct que j'étais de prendre le commandement d'un escadron.

Le vent venait de tourner pour moi, une nouvelle fois. Je partis dans la RAF poursuivre une carrière plus prometteuse. Mon passé de navigateur bombardier m'offrit le privilège royal de faire mes heures d'abonné sur Vulcan, jusqu'au jour où les Argentins décidèrent de reprendre les Malouines aux Anglais. Contraints de riposter ceux-ci envoyèrent (sans moi!) mon escadron (le 44^e) bombarder la piste de Port Stanley, mais ceci est une autre histoire que j'ai déjà racontée.

Sur Vulcan

Cet intermède international me valut de revenir à Londres comme attaché, quelques années plus tard. La guerre froide semblait alors éternelle.

De retour en France dans la FATAAC comme chef des moyens opérationnels, puis second de la base de Nancy-Ochey, je revivais cette ambiance guerrière lors de tous les exercices (Datex et autres). Je m'imposais de croire à notre invulnérabilité en visitant les bases de Pluton et d'Hadès, ces armes nucléaires tactiques du champ de bataille censées soulager les fantassins engagés en premières lignes dans un nuage de radiations propres...

Mais un jour de novembre 1989, l'impensable arriva. Le mur de Berlin venait de s'ouvrir. Je pris le train des Forces françaises à Strasbourg et allai enfoncer mon bout de mur à Berlin. La lézarde ressemblait à une fissure du rideau de fer. Irai-je vraiment un jour jusqu'à mon objectif? Comment alors orienter ma carrière vers ce but: partir en Finlande comme attaché.

En Finlande, à la frontière soviétique

Mon passé diplomatique m'offrit cette affectation inespérée. Une fois sur place je me rendis compte que la guerre froide n'était pas finie. Quand je voulus voir enfin la frontière russe, les Finlandais ne me permirent pas d'aller au-delà. Pourtant, à l'ouest d'Helsinki, les pays Baltes retrouvaient un brin d'indépendance. L'état-major des armées, dans sa grande bonté, m'offrit la création du poste d'attaché de défense en Estonie, au milieu des troupes soviétiques en repli. Je mettais ainsi un pied en URSS, l'objectif n'était plus qu'à quelques centaines de kilomètres!



Le joyau dans sa livrée d'argent.

Quelques semaines plus tard l'un des attachés soviétiques à Helsinki nous annonça résigné: «*Everything is out of control!*» La guerre froide venait de fondre brutalement. Bientôt un nouvel écusson apparaissait sur sa manche «**РОССИЯ**» (Russie).

Mon affectation étant alors sur le point de se terminer, l'heure était venue de réaliser mon rêve le plus fou: aller jusqu'à mon objectif par tous les moyens. En fait ce fut par la mer que je me retrouvai un beau matin de juin sur la passerelle d'un ferry finno-russe sur la Baltique. À quelques dizaines de mètres sous l'altitude prévue de mon run initial vingt ans plus tôt, je revivais le paysage appris par cœur.

À gauche sur l'île de K, j'effectue mon dernier recalage radar, en allumant celui-ci furtivement. Le pilote augmente la vitesse au-delà des 500 kts et compense la correction du dernier recalage. Sur la console de droite, je vérifie que le voyant armé est allumé. En ayant décodé le boîtier après la transmission de l'ordre gouvernemental, j'ai armé la bombe en arrivant aux lignes hostiles. À 20 nautiques, le pilote bascule l'autorisation de tir, le voyant paré s'allume. Nous occultons nos rideaux anti-flash. Seul le DOA (dispositif optique asservi) me donne une idée de la vision extérieure. Sur le réticule apparaît bientôt une superbe flèche dorée reluisant dans le soleil du

matin, le point Zéro. J'occulte mon DOA. Ensuite tout s'accélère: le voyant de cabrer s'allume, l'avion passe à 4G. Neuf secondes plus tard, une certaine décharge, au propre comme au figuré, nous signale que la bombe est partie. Nous passons sur le dos et redescendons le plus bas possible en accélérant. Quelques secondes plus tard un grand flash, mais aucune turbulence; nous sommes à près de 600 kts et le souffle a du mal à nous rattraper à cette vitesse.

Une vérification du carburant restant confirme nos craintes. Le ravitailleur qui nous attend (peut-être) au large de la Norvège est bien trop loin. Je sors l'enveloppe de secours, des coordonnées, une mini carte avec un lieu en finnois.

J'ai déjà vu cet endroit mais c'était dans une autre vie. Mais c'est bien sûr... le vieux monsieur qui parlait si bien le français et venait à l'ambassade le 14 juillet à Helsinki, habitait là...

La boucle était bouclée... Mon rêve ne fut jamais aussi irréel que lorsqu'il devint réalité.

Ne cherchez pas mon objectif: il a été rayé de la carte après la chute de l'URSS.

Ainsi s'achève l'odyssée d'un poussin de la 65 qui, à son petit niveau, gagna la Paix en feignant de faire la Guerre... ■



Photos DR

En Finlande, la tenue AA légèrement modifiée.

Une aventure extraordinaire : la traversée de l'Himalaya à moto

(suite et fin)

Alain Esmilaire (63 - Deshayes)

Le périple motocycliste de notre camarade s'achève à Manali, non sans quelques émotions et ultimes incidents.



La route vers Manali : un empilement de virages en épingle à cheveux.



Une chute à moto, heureusement sans gravité.

En quittant Sarchu le lendemain matin nous apprécions le beau temps qui nous accompagne car la piste est plutôt sévère sur une dizaine de kilomètres. Pour nous réveiller sans doute. L'ascension du Baralacha la est éprouvante mais le décor est grandiose avec les glaciers que nous pouvons apercevoir au-dessus de nous. Les machines souffrent mais grimpent sans rechigner, sauf celle de Thinless qui, au col, requiert les soins attentifs de Raja dont les mains expertes procèdent au changement express de la couronne arrière qui a perdu quelques dents dans la bataille!

Nous redescendons sur une route beaucoup plus tranquille. Imperceptiblement le paysage change et devient plus alpin au fur et à mesure que nous perdons de l'altitude. La végétation réapparaît. Nous quittons le monde minéral. Dans la vallée de la Bhaga, vers le fond de laquelle nous nous dirigeons, la densité des habitations est en nette progression. L'impression générale est pour-

tant mitigée: les constructions sont sans recherche, les finitions inexistantes. Est-ce par manque d'argent? De motivation? Sans doute aucune de ces deux raisons mais plutôt par manque de moyens logistiques.

Dans le hameau où nous stoppons pour déjeuner la vie s'organise autour de minuscules boutiques. Il y a là tout le nécessaire: restaurants, épicerie, boucherie, coiffeur, etc. Dans les cuisines des restaurants les chefs s'affairent pour nous régaler... Nous repartons très optimistes après cette pause déjeuner réussie pour attaquer les derniers kilomètres qui nous séparent de Keylang.

Une fois traversée la passerelle au-dessus de la Bhaga nous déchantons assez vite. La piste redevient mauvaise et traîtresse. La poussière très abrasive est omniprésente, les camions paraissent au bord de l'apoplexie dans les nuages de fumée noire qu'ils nous crachent à la figure, les trous d'eau sont nombreux et profonds. Un radier avec un

très fort courant nous attend un peu plus loin. Trahi par une grosse pierre plate invisible et glissante, Gérard s'offre un bref bain de siège dans l'eau fraîche. Sa Bullet ne semble pas plus émue que lui si on en croit le doux ronron de son moteur qui ne s'est pas interrompu. Tout le monde repart aussitôt en rêvant (surtout Gérard) au bon thé bien chaud qui nous attend à Keylang.

La descente continue ensuite sur une belle route qui rappellerait presque le Val d'Aoste ou la route de Falzarego dans les Dolomites. Il y a des sapins, il n'y a plus de poussière ni de fumée de camions... Le bonheur absolu en quelque sorte! Nous rejoignons enfin Keylang qui prépare la fête du village.

Il y a de l'animation avec quelques chaudes rencontres sportives (volley) entre des équipes bruyamment supportées par leurs fans, le montage d'un manège manuel (l'électricité est rare dans ces zones reculées) que les enfants semblent attendre avec une grande impatience. Toutes les bou-





Scènes de la vie dans la vallée de la Bagha : une porteuse de fourrage, un dentiste très affairé.

tiques sont ouvertes, ainsi que les bistrot. Le tout est extrêmement pittoresque et rafraîchissant. La rue principale nous réserve quelques scènes cocasses...

Nous approchons de la fin du voyage. Demain c'est la dernière étape, nous aurons rejoint Manali. Les sentiments sont partagés entre l'envie de poursuivre ce fabuleux voyage et le besoin de rentrer au bercail. On parle déjà de revenir un jour!

Après une nuit confortable nous reprenons la route. L'itinéraire de départ très prometteur nous emmène quelques kilomètres au-dessus de Keylang, sur une route très « fréquentable ».

L'illusion n'est que de courte durée. Nous voilà soudainement plongés au purgatoire. Nous baignons dans un nuage de poussière opaque soulevée par les innombrables camions qui arrivent en sens inverse. La visibilité est très faible, la route parfois très étroite est en mauvais état. Nous avançons avec la plus extrême prudence dans cette ambiance hostile en écarquillant autant que possible les yeux pour distinguer les véhicules devant nous. Loin devant je distingue ce qui semble être un embouteillage. La poussière et la fumée des camions rendent les lumières blafardes... Est-ce l'enfer?

Derrière un poids lourd arrêté, que je passe prudemment par la droite, je distingue une moto par terre avec deux silhouettes s'affairant à la redresser. En arrivant plus près je reconnais Marilynne et Gérard, venu à son secours; pas de bobo... Ouf! Décidément ce sera chaud jusqu'au bout.

Dans de telles conditions la moyenne horaire a pâle figure. Nous faisons une pause en fin de matinée avant d'attaquer l'ascension du col du Rothang. Le soleil veut bien nous faire un amical salut à cet instant. Comme le panorama est envoûtant nous apprécions... et nous faisons bien car ce qui nous attend après c'est du solide, mais nous ne le savons pas! Avec le flux ininterrompu des camions qui descendent du Rothang, le départ est délicat. Sabine, qui en a ras le bol de se faire frôler, pose sa moto par terre en attendant qu'une âme charitable vienne à son secours

pour la sortir de ce chaudron. Elle finira par nous rejoindre dix minutes plus tard.

Plus nous montons plus nous nous enfonçons dans les nuages qui bouchent l'horizon maintenant. La température a brusquement chuté et il pleut. Mais, bonne surprise, la route devient un vrai billard. Voilà bien longtemps que nous n'avions pas glissé sur un tapis volant... c'est très agréable.

En avons-nous fini avec les épreuves? On verra. Nouvelle bonne surprise en arrivant au col malgré la circulation intense: le restaurant qui nous accueille a très bonne mine! Nous allons pouvoir reprendre des forces pour affronter la dernière tranche, tranche de choix s'il en est, la descente du Rothang... Nous sommes à près de 4000 mètres. Il y a beaucoup d'animation. On pourrait presque se croire au sommet d'un des grands cols des Alpes en été (Falzarego, Pordoi, Stelvio, Albula, Furka, Grossglockner...) où l'on a souvent du mal à trouver une petite place pour se garer, même en moto. Aussitôt le dernier naan avalé nous basculons de l'autre côté du col, versant Manali. Rapidement nous comprenons que la réputation de cette route n'est pas usurpée. Bien qu'il y ait quelques portions en parfait état (à quel prix!), le revêtement souffre beaucoup avec le trafic intense des poids lourds. Certains reportages font état d'accidents fréquents. Il ne doit pas faire bon s'approcher du bord qui a tendance à s'effondrer... Par ailleurs la vue plongeante sur l'empilement des épingles à cheveux n'incite personne à tenter le moindre excès de vitesse. Nous croisons un camion en détresse dans le sens montant, en équilibre côté vide. Une de ses roues a dû mordre un peu trop le bas-côté qui s'est effondré. Des secouristes peu sujets au vertige tentent de le stabiliser à l'aide de pieux en bois fichés dans le sol juste en dessous. Le chauffeur, sans doute au bord de la jaunisse, doit attendre avec angoisse que la grue puisse le sortir de là. Nous poursuivons sans nous attarder en jetant un coup d'œil lorsque nous passons dessous un peu plus loin pour nous assurer que les pieux en bois tiennent bon!

La descente est technique. Les épingles succèdent aux épingles ultra serrées. On arrête de les compter, il y en a trop. La pente de la route est importante et le frein moteur de la Bullet est extrêmement efficace. Finalement la pente faiblit et les virages s'élargissent enfin. Nous arrivons à Manali. Notre hôtel nous paraît somptueux. Nous allons pouvoir faire une belle toilette. Nous serons malgré tout obligés de ramener la poussière incrustée dans nos vêtements.

Nous profitons de la fin de journée pour aller faire une visite à l'atelier de Raja dans les hauteurs du village. Dernière occasion de profiter de nos Bullet dans les rues étroites virevoltantes et ascendantes qui y mènent. L'exercice est une revigorante récréation. On en profite au maximum. Raja est tout heureux de nous accueillir dans son temple de la mécanique. Nous le félicitons très chaleureusement pour sa compétence technique et sa gentillesse aussi. Il nous a montré tout au long de notre *trip* qu'il connaissait son sujet par cœur comme on pouvait connaître nos récitations lorsque nous étions à l'école! Aucune virgule ne lui échappe!

La cérémonie de clôture que nous réserve notre *team* accompagnateur en soirée est très émouvante et c'est les larmes aux yeux que nous recevons nos écharpes blanches, témoignages des liens d'amitié que nous avons tissés tout au long des kilomètres parcourus. Merci Sanu, Merci Thinless, Merci Raja, Merci Karma, Merci aussi à tous ceux dont j'ai eu l'imprudence de ne pas noter le nom. Vous avez été adorables. Nous ne vous oublierons pas et surtout nous espérons vous revoir un jour prochain.

Avant de prendre, le lendemain, le bus qui nous ramènera à New Delhi nous profitons du reste de temps libre pour visiter le charmant et très coloré village de Manali.

Conclusion

Dans l'avion qui me ramène en France je repense avec une grande émotion à ces familles nomades des hauts plateaux qui nous ont accueillis avec fierté et générosité, je repense à ces innombrables chauffeurs de poids lourds qui sillonnent par tous temps les dangereuses pistes de haute altitude pour ravitailler les villages perdus. Leurs cabines sont leurs résidences principales; ils voient leurs familles rarement mais y pensent sans cesse. Ici pas d'honneurs, pas de costume, pas de cravate, chacun travaille très dur pour tous les autres, la solidarité est bien réelle.

Un grand merci à tous pour cette leçon de vie! ■

Un piègeard à la tête d'une chaire «Défense et Aérospatial» à Sciences Po Bordeaux

Daniel Bastien (71 - Blanckaert)



À travers cet article, l'auteur souhaite informer les lecteurs du *Piège* d'une initiative originale (dans un pays où les centres de réflexion sur les questions de Défense sont très peu nombreux et concentrés sur la capitale), celle de la mise sur pied, au sein de Sciences Po Bordeaux, d'une chaire «Défense et Aérospatial», fait unique en province, avec, qui plus est, l'un de nos camarades comme responsable exécutif.

C'est en septembre 2014, lors de l'université d'été de la Défense qui s'était tenue à Bordeaux, qu'a été annoncée la création d'une chaire «Défense et Aérospatiale» à Sciences Po Bordeaux. Cette chaire est opérationnelle depuis le 1^{er} décembre 2014. Installée en province mais à dimension nationale, elle n'est pas sortie du néant; elle est l'aboutissement d'une démarche originale de notre camarade Jean-Marc Laurent (79 - Caroff de Kervezec)¹. Celui-ci a en effet souhaité, à l'issue de sa carrière dans l'Armée de l'air, partager son expérience avec de futurs cadres en formation et le monde de l'enseignement supérieur, tout en poursuivant une réflexion sur la défense et son volet aérospatial. Cette dynamique s'inscrit dans le cadre d'une collaboration entreprise avec Sciences Po Bordeaux alors qu'il était à la tête du Commandement du soutien des forces aériennes à Mérignac, et qu'il assumait, en parallèle, les fonctions d'officier général de la Zone de défense et de sécurité sud-ouest. Cette coopération avec Sciences Po Bordeaux avait initialement pris la forme d'un cours sur la défense que Jean-Marc Laurent propose toujours, mais élargi depuis à l'économie et à l'industrie de défense, et qu'il dispense par ailleurs à l'université de Bordeaux et à l'École nationale des arts et métiers de Bordeaux.

La chaire, adossée à Sciences Po Bordeaux en partenariat avec l'université de Bordeaux, n'aurait pu voir le jour sans l'adhésion et l'implication de grands mécènes industriels (Dassault Aviation, Safran et Thales). Ils ont immédiatement apporté leur soutien au projet alors porté par la fondation Bordeaux Université, opérateur unique du mécénat pour le campus bordelais. Très naturellement, c'est notre camarade, initiateur du projet, qui s'en est vu confier l'animation, en tant que responsable exécutif.

Objectifs de la chaire

Cette chaire s'attache à développer une meilleure connaissance et une meilleure compréhension globale du domaine de la défense et de l'aérospatial, aussi bien auprès des étudiants, des chercheurs, des professionnels civils et militaires du secteur, que du grand public. Pour cela, elle met en place des actions pluridisciplinaires de recherche, de formation, et de diffusion des savoirs. L'initiative s'attache à favoriser, par ces actions, le développement du savoir sur les questions politiques, stratégiques, opérationnelles, économiques mais aussi sociologiques en matière de défense, avec, notamment, un focus sur son volet aérospatial. Au-delà, cette chaire a l'ambition de contribuer à la création d'un véritable ré-

seau interdisciplinaire et interprofessionnel entre les acteurs impliqués dans les questions de défense, qu'ils soient universitaires, industriels et, bien entendu, issus de l'institution de défense. L'objectif, à terme, est que cette initiative donne naissance à un véritable pôle de ressources sur la défense dans l'esprit de la démarche du ministère de la Défense, et plus particulièrement de la DGRIS², en la matière.

Si la chaire est adossée à Sciences Po Bordeaux et si elle bénéficie directement de la dynamique de l'agglomération bordelaise et de l'Aquitaine en matière de forces, de services étatiques et d'industries du secteur de la défense et de l'aérospatial, elle coopère avec plusieurs composantes de l'université de Bordeaux, et entretient une relation avec l'Institut national polytechnique de Bordeaux dont, en particulier, son École nationale supérieure de cognitive.

Elle a aussi un partenariat avec le CEAM de Mont-de-Marsan où Jean-Marc Laurent intervient régulièrement sur la stratégie au profit des auditeurs de cet *Air Warfare Center*³ français, des officiers des forces qui viennent y suivre un cours tactique de très haut niveau.

Enfin, elle s'est ouverte à l'international, d'abord avec l'Allemagne, dans le cadre d'une réflexion préalable au futur Livre blanc allemand, puis avec le Canada, à tra-





Ouverture de la chaire « Défense et Aérospatial » avec les principaux mécènes.



Le général Laurent anime une séance de travail.

Photos DR

vers un partenariat étroit sur les relations internationales entre Sciences Po Bordeaux et l'université Laval de Québec.

Fruit d'une démarche collaborative, cette chaire entend contribuer à fédérer la communauté universitaire, le monde de la Défense et l'industrie aéronautique et spatiale, en leur offrant un outil permettant de croiser les regards sur le contexte sécuritaire, selon une approche globale. Elle entend aussi être un vecteur de diffusion de la connaissance sur les questions de défense.

Pourquoi une chaire sur la défense et... l'aérospatial ?

Pourquoi donc associer l'aérospatial à cette chaire qui aurait pu se satisfaire du seul vocable « défense » ? Parce que l'aérospatial est à la convergence de tous les milieux opérationnels : terre, air, mer, espace mais aussi cyberspace, qui s'appuie largement sur le segment spatial. Nul doute, dans ces conditions, que les grands enjeux de la défense du futur passeront par la maîtrise encore plus étendue de l'espace aérien, confins atmosphériques compris. Le secteur aérospatial est par ailleurs le porteur des grandes dynamiques de recherche et de développement d'avenir de la défense, en Europe, aux États-Unis mais également dans les grands pays émergents. Par ailleurs, et ce n'est pas la moindre des raisons d'associer l'aérospatial à « défense », l'aérien et le spatial sont au cœur de la quasi-totalité des initiatives des coopérations européennes sur le plan industriel. Enfin, la chaire prospère au cœur du Pôle défense d'Aquitaine dont le volet aérospatial, opérationnel ou industriel, constitue l'essentiel des activités.

Une formation initiale et continue

Sur le plan pédagogique, la chaire concentre ses efforts sur l'ingénierie de formation⁴. Il s'agit notamment d'accompagner les établissements dans l'impulsion et le développement de nouvelles formations, initiales et continues, afin de former les cadres

de demain et d'actualiser les connaissances des cadres actifs.

À l'heure actuelle, la chaire a accompagné le service formation continue de Sciences Po Bordeaux sur le développement et la mise en place d'un Cycle d'études supérieures défense et aérospatial (CESDA), ouvert à des auditeurs industriels et militaires. Elle travaille désormais avec l'université de Bordeaux sur le développement d'un cycle de formation initiale. D'autres « formules » de formation sont en réflexion, comme des « écoles d'été ». Dans tous les cas, il s'agit de croiser les idées dans une logique interprofessionnelle, et de donner aux participants les clés de compréhension du secteur « Défense et Aérospatial ».

Les études et la recherche

Sur le plan de la recherche, la chaire entend contribuer, sans prétention, à son niveau et avec les moyens qui sont les siens, à l'effort national de recherche stratégique, dont les travaux du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale ont rappelé l'impérieuse nécessité.

Elle s'investit ainsi dans des travaux de recherche prospectifs et stratégiques sur les grands enjeux sécuritaires du moment et sur les concepts de défense innovants, en particulier dans le domaine aérospatial. Parallèlement, elle soutient les activités de recherche et d'études d'étudiants et de chercheurs du campus universitaire bordelais. Ces travaux de recherche servent aussi à alimenter les modules de formation, qu'elle contribue à développer, et à nourrir ses démarches de diffusion.

Actuellement, la chaire travaille sur l'anticipation stratégique. Plus précisément, elle explore les processus de surprise et de ruptures stratégiques dans le but d'identifier une méthode de scénarisation prospective sur le plan sécuritaire.

La diffusion des savoirs

Afin de fournir un outil d'information et

de compréhension du secteur « Défense et Aérospatial » à un large public (étudiants, entreprises du secteur, acteurs institutionnels...), la chaire s'est fixé pour objectif de publier ses travaux de recherche et d'organiser des rencontres (conférences, colloques, interventions dans les médias) pour échanger avec des publics variés, à différents niveaux de confidentialité (communauté scientifique, étudiants, professionnels...). À cet égard, l'année 2015 a fait l'objet de plusieurs rencontres organisées ou co-organisées par la chaire avec des partenaires comme l'université d'été de la défense, la chaire « Économie de défense » de l'IHEDN-Paris ou des centres d'études et de recherche politique français ou étrangers.

Saluons le caractère innovant de cette chaire universitaire pluridisciplinaire et interprofessionnelle consacrée à la défense et à l'aérospatial, et souhaitons bonne chance et plein succès à notre camarade qui a réussi à convaincre un large panel de partenaires sur la pertinence de son ambitieux projet, et à les fédérer pour mettre sur pied un centre de réflexion sur la défense et l'aérospatial en région, mais à dimension nationale, voire internationale. Puisse cette excellente initiative en susciter d'autres de même nature dans d'autres « grandes » capitales régionales... ■

1- Qui avait dirigé le Centre d'études stratégiques aérospatiales et avait travaillé à l'ex DAS (Délégation aux affaires stratégiques).

2- Direction générale des relations internationales et de la stratégie.

3- Le sigle CEAM, désormais, signifie Centre d'expertise aérienne militaire (c'est-à-dire, pour les Anglo-Saxons : *Air Warfare Center*).

4- L'ingénierie de formation comprend : les méthodes et pratiques de l'analyse de la demande et des besoins de formation, la conception d'un projet de formation, la définition des méthodes et moyens à mettre en œuvre, la coordination et le suivi de la formation, l'évaluation de la formation ainsi que les modes de validation envisagés.

L'Europe spatiale à la recherche des ondes gravitationnelles

Marius Le Fèvre (54 - Hélot)

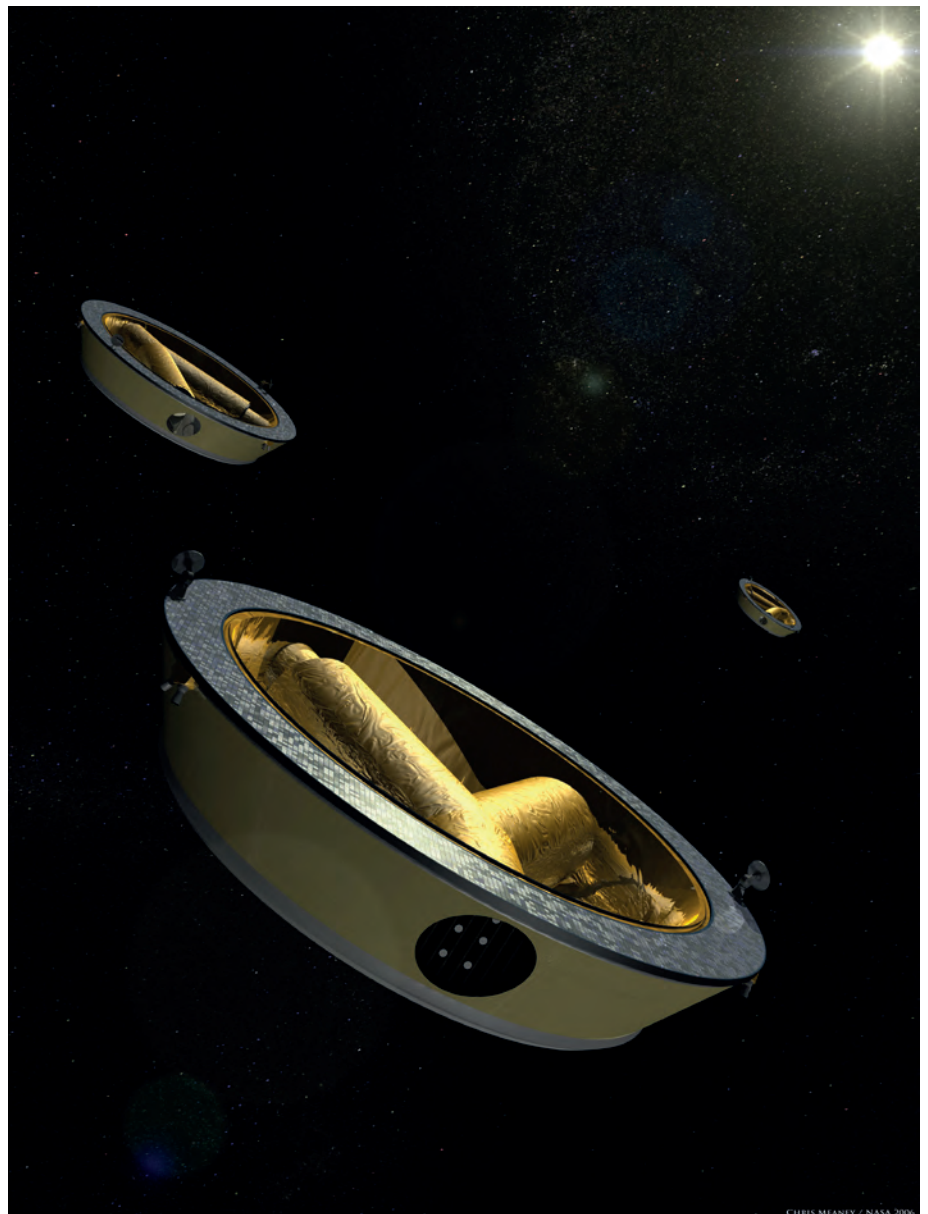
L'auteur, ancien chercheur à l'Agence spatiale européenne, revient sur la découverte des ondes gravitationnelles et évoque les recherches européennes sur le sujet.

Dans ses travaux sur la relativité générale, Einstein considère que la masse des astres courbe l'espace qui les environne. Dans ces conditions, la lumière qui passe à proximité de ces corps très massifs va suivre un parcours plus long que si elle s'était déplacée en ligne droite. Elle mettra donc un temps plus long pour parvenir à un observateur lointain. Pour Einstein, l'espace et le temps sont liés.

Si un astre massif est soumis à une forte accélération, l'espace temps autour de lui va subir des modifications qui vont se traduire par de légères perturbations. Celles-ci vont se déplacer à la vitesse de la lumière. Ce sont les ondes gravitationnelles qu'Einstein a prédites dans sa théorie sur la relativité générale publiée en 1915. Les sources d'émission de ces ondes gravitationnelles sont des astres très massifs comme les trous noirs ou les étoiles à neutrons. Elles sont aussi à l'origine des événements les plus violents que l'on puisse trouver dans l'Univers.

Prix Nobel

En 1974, deux astrophysiciens américains, Joseph Taylor et Russell Hulse, étudient un couple d'étoiles à neutrons en orbite l'une autour de l'autre. Ils constatent que la période orbitale entre ces deux étoiles diminue légèrement d'un millième de seconde par an. Le mouvement de ces deux étoiles très massives, doit donner lieu à une émission d'ondes gravitationnelles représentant une très grande dépense en énergie. La perte de cette énergie se traduit par une diminution de la distance entre les deux étoiles et donc par une diminution de leur période orbitale. Les calculs prouvent qu'il y a bien une correspondance entre la diminution de la vitesse orbitale et l'énergie nécessaire pour créer des ondes gravitationnelles. La preuve de l'existence de ces



Expérience eLISA : trois satellites espacés de 50 millions de kilomètres pour détecter les ondes gravitationnelles par interférométrie laser.

ondes est ainsi apportée de façon indirecte. Ces deux physiciens reçoivent le prix Nobel en 1993.

Il est très difficile d'observer directement ces ondes car les perturbations qui en résultent sont extrêmement faibles. Les laboratoires construits sur Terre pour les détecter sont des interféromètres géants. Une source émet un rayonnement laser qui est divisé en deux faisceaux. Ceux-ci sont dirigés dans deux directions perpendiculaires et réfléchis par des miroirs. Au retour, les deux faisceaux sont recombinaés. Le signal obtenu est analysé et permet de savoir si la durée de propagation dans les deux faisceaux a légèrement varié ou non. Ces détecteurs comportent des bras perpendiculaires énormes de plusieurs kilomètres.

Le laboratoire américain LIGO (Laser Interferometer Gravitational-wave Observatory) a enregistré le passage d'une onde gravitationnelle en septembre 2015. C'est une première mondiale. Cet événement, d'une durée de 2 dixièmes de seconde, a permis d'identifier la source qui est à l'origine de cette onde. Il s'agit de deux trous noirs massifs entrés en collision, situés à 1,3 milliard d'années-lumière. C'est la première fois qu'un signal nous parvient d'un trou noir, la force d'attraction d'un tel astre est si importante que même la lumière ne peut s'en échapper.

Programme européen eLISA

Les scientifiques cherchent à détecter ces ondes car elles doivent leur apporter des informations encore inédites sur les trous noirs, les pulsars ou encore sur les premiers instants de l'Univers, autant de phénomènes

qui ne peuvent pas être étudiés par les détecteurs traditionnels. C'est pourquoi l'Agence Spatiale Européenne (ESA) a décidé de réaliser un programme ambitieux pour observer, depuis l'espace, ces ondes gravitationnelles. C'est le projet eLISA comme *evolved Laser Interferometer Space Antenna*.

Il se compose de trois satellites en orbite héliocentrique, formant un triangle équilatéral d'un million de km de côté. L'un des satellites joue le rôle de « père » et les deux autres celui de « fils ». Les liaisons entre père et fils sont assurées par des faisceaux laser infrarouge. Le centre du triangle suit la Terre avec un retard de 20°, soit environ 50 millions de kilomètres. Le plan formé par ce triangle est incliné de 60° par rapport à l'écliptique. Ces dispositions lui permettent de faire un tour complet en une année. Le satellite principal comporte la source d'émission et les moyens pour analyser le faisceau une fois recombinaé. Les deux satellites secondaires jouent le rôle de miroirs.

Une des principales difficultés est d'éliminer toutes les forces extérieures qui interviennent sur chaque satellite, comme le vent solaire et la pression de radiation. La référence de la mesure interférométrique est un cube, en or et platine, de 46 mm de côté. Elle fait office de masse inertielle. Un dispositif complexe permet de s'assurer que chaque satellite reste bien positionné.

Le passage d'une onde gravitationnelle perturbe les distances des deux bras d'eLISA. Pour être à même de déterminer ces perturbations minimales, la précision de la mesure de la position de la masse de référence doit être de l'ordre du picomètre et celle de la tra-

jectoire des satellites de l'ordre de quelques nanomètres ! Pour se faire une idée de la performance recherchée, il suffit de la comparer à la taille d'un atome d'hélium qui est de 62 picomètres. Le projet eLISA doit travailler dans une bande de fréquences complémentaires de celles des laboratoires terrestres et avec une sensibilité comparable.

LISA Pathfinder lancé en 2015

Le développement d'un tel projet nécessite de bien maîtriser un certain nombre de nouvelles technologies, en particulier les accéléromètres capacitifs, les micro-accélérateurs, les compensateurs de traînée des satellites. La mise au point de toutes les technologies nécessaires s'annonce longue et le lancement de ces satellites est programmé pour 2034.

L'ESA a développé un programme préparatoire avec le satellite LISA Pathfinder, lancé depuis Kourou le 3 décembre 2015 par une fusée Véga. Le satellite est à poste, en orbite autour du point de Lagrange L1, à 1,5 million de km de la Terre. Les opérations prévues ont débuté.

L'objectif principal est de mesurer la position relative des deux masses étalons de 1,96 kg chacune. Elles sont séparées seulement de 38 centimètres au lieu du million de km pour la mission eLISA et sont maintenues en position grâce à un faible champ électrostatique. Ce champ, contrôlé avec une grande précision, va être progressivement réduit puis complètement annulé. En effet, en phase opérationnelle, les masses ne doivent subir aucune force le long de l'axe qui les relie. Elles devront alors être parfaitement immobiles. ■

Parlons français – Piqûre de rappel n°41

Lucien Robineau (51-Jeandet)

Tribune de la gourmette

Au JORF du 13 avril cette cascade magnifique de singuliers féminins : « Mme (...), magistrate lieutenant-colonelle, cheffe du bureau (...) ». On sait, depuis la Gaule romaine, qu'une langue évolue et que ses transformations, patientes, réfléchies et logiques, se font selon l'usage. Celui des bons auteurs, des savants et des érudits, suivant la progression de la science, des techniques, de l'industrie et des mœurs, pas celui des analphabètes ou des voyous. En tout cas jamais, jusqu'à ce siècle, par décret. Le français de Voltaire n'était plus tout à fait celui de Ronsard, lequel ne ressemblait que de loin à celui d'Éginhard ou de Villehardouin. En ce temps de repentance à tout va, on semble regretter d'avoir lu dans une comédie que « du côté de la barbe est la toute-puissance » et, par excessive culpabilisation

des mâles, on féminise tout ce qui passe, ignorant que le neutre est masculin chez nous. Il fut déjà dit ici qu'il y a des limites au ridicule. Ce que Bernard Pivot illustre en demandant comment traduire en féminin moderne la phrase : « Ce tribun est un fin gourmet ».

Supplément gratuit

Diab! Sous le titre : « L'Église en mode start-up », on a pu lire le 4 février 2016, dans une revue jusqu'à présent respectable : « Une soirée suivie en direct, tweetée par une autre start-up et retransmise en live sur KTO ». Le Diab! s'habillerait en soutane ?

1- Bernard Pivot, Au secours, Les mots m'ont mangé, Allary Éditions, 2016.



Russie/États-Unis : vers une nouvelle guerre froide ?

Charles Mainguy (49 - de Seynes)

Président du Cercle d'études et de réflexion sur la Défense (CERD), l'auteur nous livre une analyse pertinente sur l'état des forces militaires des deux puissances et les nouvelles tensions qui surgissent entre elles.

Établir un bilan comparatif entre les puissances nucléaires américaines et russes ne serait pas pleinement significatif, les deux pays n'ayant pas la même stratégie. Contrairement à ce qui se passait du temps de la guerre froide, la Russie considère qu'elle n'a plus la supériorité dans le domaine des forces conventionnelles et que ses forces nucléaires doivent compenser cette infériorité. Les trois composantes de la triade nucléaire font l'objet de rénovations importantes et, de surcroît, les forces nucléaires tactiques rarement évoquées, indépendantes des accords START, seraient calculées pour faire face aussi bien à la Chine qu'à l'Europe ? Un exemple de disparité est donné par les 10 porte-avions des USA, aux ambitions mondiales, alors que la Russie dispose d'un seul, mais sa flotte de bombardiers lourds stratégiques est plus importante en nombre que celle des États-Unis.

Au plus haut niveau, les deux présidents ont une vision différente de leur mission. Barack Obama s'est présenté aux élections, avec une volonté pacifique déterminée, allant jusqu'à soutenir la suppression totale des armes nucléaires, ce qui lui a valu le prix Nobel de la paix. Cette haute distinction semble plus généralement attribuée à de grands réalisateurs, qu'à des auteurs de grands projets. Mais elle pourrait lier plus fortement le président américain à ses louables intentions. Le président Vladimir Poutine a une politique qui semble plutôt viser à redonner la stature de l'empire soviétique à la Russie. Poutine est aussi réputé pour son aptitude à prendre des risques. Il l'a prouvé, ne serait-ce que dans la façon

dont il a su se maintenir au pouvoir en contournant la constitution. Dans ce domaine de la décision, en cas de confrontation grave avec les États-Unis, l'avantage serait au président russe.

Il faut cependant nuancer. Actuellement, les Américains dépensent neuf fois plus que les Russes pour leur défense. Politiquement, le seul moyen pacifique de pression dont dispose l'Occident, ce sont les sanctions financières dont souffre actuellement la Russie, couplées au faible prix du pétrole et à la mévente des matières premières. La chute du rouble qui en résulte (près de 50 %) ne laisse pas insensible le citoyen russe et encore moins les nombreuses minorités de l'empire. La récession s'aggrave : dans le 2^e trimestre 2015, en données annuelles, le PNB a perdu 4,6 % de sa valeur, après un pourcentage de croissance annuelle aussi élevé dans les premières années 2000. Au premier semestre de l'année 2015, les ventes d'automobiles ont diminué de 36 %. La production industrielle, en perte de vitesse depuis six mois, a chuté de 4,7 % dans le seul mois de juillet. Les entreprises les plus touchées réduisent sévèrement les salaires. Seules les dépenses militaires sont maintenues à niveau, à plus de 20 % des dépenses de l'État ou 4 % du PNB prévus pour 2015, mais déjà réduites de 5 % en cours d'année.

Doublent du budget de la défense russe

C'est en 2007 que Poutine a décidé de rénover sa défense nationale. Selon le Jane's, le budget militaire a déjà doublé (+18,4 % pour la seule année 2014). Les équipements modernes doivent passer de 10 % du parc à

70 %. En fait, le T50, le futur avion de combat furtif, n'apparaîtrait au plus tôt que vers la fin de la décennie. Et l'avenir du bombardier PAK-DA semblerait incertain. Le gros de la flotte actuelle, fixée à 1 000 avions (selon *Air&Cosmos*, après élimination des appareils anciens), serait composé essentiellement de Su-27 et de Mig-29 rénovés.

L'Armée de terre devrait être réduite de 1,2 million d'hommes à environ un million et l'effectif du corps des officiers divisé par deux. La priorité est donnée à l'entraînement d'un corps de sous-officiers, qui peine à se mettre en place. La conscription est maintenue, mais l'armée doit devenir professionnelle à 40 %. Dans ce pays sous-peuplé, le recrutement de 60 000 recrues valides par an s'avère difficile et l'effectif de l'Armée de terre serait plus proche de 700 000 que d'un million.

Enfin, la pression financière augmentant, le budget général programmé pour 2016 diminue. Seul le budget de défense serait augmenté d'un très modeste 0,8 %. Le nombre des bombardiers stratégiques, proche de 200, est supérieur à celui des États-Unis, mais des lacunes significatives sont signalées par la presse russe. Notamment, il n'y aurait qu'une vingtaine d'avions ravitailleurs Il-78 en service. La trentaine d'avions supplémentaires commandée montre la limite des ambitions russes en matière d'intervention à grande distance et l'intérêt porté à l'implantation de bases extérieures. Les États-Unis ont plus de 450 ravitailleurs en service, sans compter quelque 175 appareils affectés aux forces de réserve. La Russie a des drones utilisés dans l'Armée de terre (500?), mais pas de drones MALE





Des Tu-160 basés à Mourmansk effectuent régulièrement des missions de bombardement sur la Syrie en contournant les îles britanniques.

ou HALE. Un budget de 10 G€ sest prévu pour compenser cette lacune.

La démonstration russe en Syrie, à partir de fin septembre, a surpris les Américains par l'ampleur des progrès accomplis en matière d'armes de précision lancées d'avion. Mais la Marine resterait largement «une collection de reliques de la guerre froide», sauf en ce qui concerne les sous-marins. Citons un exemple. Le sous-marin SNLE Typhon, lancé en 1981, est le plus gros sous-marin du monde (> 25 000 tonnes en plongée). Remarquablement silencieux et rapide, il est de la classe des SNLE américains Ohio. Il a été construit à six exemplaires et un seul reste en service. Il est en cours de remplacement par le SNLE Borei, prévu à huit exemplaires. Mais il est difficile de faire un point précis, car nombre de nouvelles unités sont abandonnées en cours de construction, ou ne sont achevées qu'en très petit nombre. Le Yasen, ou projekt 885 (SNA de 9 800 tonnes), dérivé du SNA Akula, également un engin très moderne, a été transféré à la Marine russe en 2014, 20 ans après sa mise en chantier.

Autre supériorité russe, la défense aérienne qui, comme sa flotte de sous-marins nucléaires ou comme ses armements tactiques, missiles de croisière ou balistiques, est nombreuse et variée. Autre talent qui impressionne les Américains, ce sont les capacités russes de nuisance dans le domaine de la guerre électronique, non seulement dans le brouillage des radars, des communications ou des missiles, mais également dans la perturbation des activités civiles, à l'instar de la démonstration faite en 2007, en Estonie : attaque des réseaux électriques, réseaux bancaires et autres commodités de la vie moderne. Contre toute évidence, la Russie, comme la Chine, a toujours nié toute responsabilité dans ce type d'agression.

Depuis 2007, les Américains ont pris de sérieuses précautions pour parer aux risques identifiés, mais en l'absence de nouvelles agressions spectaculaires, le Pentagone s'interroge sur leur efficacité. La destruction d'un grand nombre de centrifugeuses en Iran par le virus Stuxnet, montre qu'il réfléchit aussi aux moyens de riposte et de dissuasion.

Les États-Unis estiment avoir acquis une grande expérience dans la guerre hybride à laquelle ils sont confrontés, mais reconnaissent que l'avance dont ils bénéficient actuellement, diminue.

L'intervention russe en Syrie

Après trois semaines d'intervention en Syrie, la Russie peut déjà se féliciter des résultats acquis. Elle a démontré qu'avec des moyens limités, elle était capable d'obtenir des résultats spectaculaires. La trentaine d'avions de combat engagés et une vingtaine d'hélicoptères ont accompli un nombre de missions d'attaques spectaculaire. Le seul 12 octobre 2015, elle aurait fait 88 sorties et frappé 85 cibles, obligeant Daech à revoir son dispositif en repli et en dispersion. Elle aurait aussi permis à l'armée syrienne de faire quelques conquêtes, ce qui est moins certain.

Non seulement elle a montré une disponibilité excellente, supérieure à 90 %, mais surtout, pour la première fois, elle a utilisé des armes guidées de précision, montrant les progrès technologiques acquis depuis le début de la modernisation de la Défense, décidée par Poutine en 2007, et le rattrapage des forces américaines, qui étaient très en avance dans ce domaine. Même si la majorité des bombes tirées étaient des bombes ordinaires, la variété des armes guidées employées, témoigne de la volonté de faire une démonstration : le missile Kh-25 à

Les États-Unis viennent de lancer un successeur au bombardier furtif B-2.



Photos DR

guidage laser ou la bombe guidée Ka 500S guidée par satellite Glonass. Vingt-six missiles de croisière ont même été tirés par la flotte de la mer Caspienne : il s'agit bien d'une démonstration. Parmi les bombes non guidées, on note l'usage de bombes à fragmentation antipersonnelles OFAB-100 et OFAB-200, des bombes cargos RBK-500 dotées de sous-munitions SPDE-D et des bombes thermonucléaires ODAB-500PMB. Elles n'ont attiré les foudres d'aucun des défenseurs au secours des populations civiles. Elles ont pourtant été utilisées sans souci de la convention de 1980, sur l'interdiction ou la limitation de certaines armes conventionnelles. Selon la déclaration du général Andreï Kartoplov, chef des opérations à l'état-major général, le 16 octobre 2015, les forces aériennes russes auraient attaqué 456 objectifs de l'État islamique, dont 272 points fortifiés, depuis le début des opérations le 30 septembre.

Ce message clair sur les capacités des armées russes, a été accompagné d'une autre démonstration, l'attaque des forces d'opposition syriennes, dites modérées, et aidées par les Américains. La Russie prétendant ne faire aucune distinction entre Daech et ces opposants. Faut-il en déduire le peu de considération que la Russie attache à la stratégie américaine ou, vis-à-vis de Daech, que l'objectif principal poursuivi par la Russie est la défense du régime de Bachar el-Assad et non l'État islamique ?

La population musulmane de la Russie est de l'ordre de 20 millions, principale- ▶

ment répartis dans des «républiques» plus ou moins autonomes, comme la Tchétchénie ou le Tatarstan, la plupart des États du Caucase et, plus loin, les anciennes républiques soviétiques de l'Asie centrale, où l'État islamique doit faire l'objet d'une certaine faveur, qu'il s'agirait de ne pas trop heurter.

Dernière information, c'est le 9 novembre 2015 que des Mirage 2000 français ont détruit un centre de distribution du pétrole passé aux mains de Daech. Hasard ou coïncidence? Dans les déclarations entendues de personnalités interrogées à la télévision

le lendemain de l'attaque terroriste du 13 novembre à Paris, cette opération avait été télécommandée de Syrie.

Témoignage ultérieur d'une volonté de démonstration spectaculaire de force, la Russie a fait décoller de la région de Mourmansk deux bombardiers stratégiques Tu-160 (275 tonnes), dont il lui resterait environ 15 exemplaires (?), les a acheminés autour de la Norvège et des îles britanniques et les a fait entrer en Méditerranée par le détroit de Gibraltar, pour attaquer des objectifs en Syrie, avant de retourner

en Russie par une voie plus directe, soit un trajet de 13 000 km. Les Américains ont bien compris le message et ont aussi battu un record en novembre avec 3 000 missions en Syrie et en Irak.

Nous sommes au début d'une nouvelle phase de l'affaire syrienne. Si l'intervention en Syrie se confirmait comme une victoire russe, Daech ne manquerait sans doute pas d'activer ses partisans dispersés en Russie ou dans ses approches, pour soulager la pression exercée sur l'État islamique dans la région de Damas. ■

Les aveugles pilotent !

Marcel Poulet (52 - Dartois)

Notre camarade, ancien président de la commission humanitaire et solidaire de l'Aéroclub de France, nous présente l'association des Mirauds volants qui permet aux malvoyants de connaître les joies du pilotage.

Nous savons que le pilotage d'un avion est accessible aux personnes paraplégiques. Ceci leur est possible grâce aux appareils équipés d'un malonnier¹. Les médias nous informent fréquemment de leurs performances, à un tel niveau qu'elles sont aptes à exécuter de la voltige. De plus, un arrêté du 24 décembre 2003 leur accorde la qualification de pilote professionnel.

Ce que nous savons moins, est la possibilité donnée aux personnes aveugles ou amblyopes profondes d'avoir la satisfaction de piloter un avion, un planeur, un ULM. Certes, elles ne peuvent jamais être seules à bord et sont donc accompagnées d'un pilote assurant la sécurité. Car si le ciel peut apparaître comme un grand espace de liberté, ont y est rarement tout seul; même avec beaucoup de douceur, chacun sait comment se termine un câlin entre deux avions.

La pratique de ces vols particuliers a évolué depuis une dizaine d'années. Au début, un instructeur transmettait «à la voix» les informations de vol et de navigation. Un code permettait de les donner avec rapidité et précision tout en laissant au pilote handicapé de la vue la plus grande liberté possible concernant les décisions à prendre en vol. Puis un groupe d'ingénieurs de Thales



Une stagiaire malvoyante au simulateur Soundflyer.

a conçu le dispositif Soundflyer, véritable tableau de bord sonore et vocal. C'est un appareil informatisé transmettant aux pilotes les éléments nécessaires au vol: des notes de musique donnent les indications d'attitude de l'avion (assiette, inclinaison). Quant aux informations concernant le cap, les vitesses aérodynamique et ascensionnelle, elles sont communiquées verbalement par le système. Depuis peu, des ingénieurs de la société SynNext ont fait évoluer cet équipement d'une version à l'autre en y incluant notamment des dispositifs sonores et vocaux de guidage au décollage et à l'atterrissage. Autre amélioration, et non des moindres, la diminution du poids de 6 kg à 770 g, pour des performances bien supérieures à la version précé-

dente. Ce Soundflyer n'appartenant pas à la structure de l'appareil peut s'adapter à tout avion, planeur ou ULM. Un simulateur de cet appareil permet l'entraînement au sol. Toutes ces réalisations sont dues à l'action d'une personne aveugle, Patrice Radiguet: le président fondateur de l'Association européenne des pilotes handicapés visuels, plus connue sous le nom des Mirauds Volants. Les objectifs de cette association sont globalement de permettre aux personnes handicapées de la vue d'accéder à la culture aéronautique: conférences, visites, bibliothèques, modélismes, et bien sûr à des stages de pilotage. Ceci fait que les Mirauds Volants totalisent actuellement près de 2 400 heures de vol, dont un pourcentage de participation féminine bien supérieur à celui des voyants. C'est aussi la seule association au monde proposant d'apprendre à piloter aux personnes aveugles ou profondément malvoyantes. Depuis sa création, en février 1999, l'association a participé à la formation de 167 pilotes handicapés de la vue. ■

1- Commande de vol supplémentaire, permettant l'usage du palonnier avec une main, par un pilote ne pouvant pas se servir de ses jambes (nom composé de «main» et «palonnier»).



Veillée des poussins à Ancelle

Pierre Grand'Eury (53 - Brunschwig)

Bien connu pour ses nombreux recueils de poèmes, notre camarade nous livre cette pièce de prose tout aussi poétique que nostalgique.

La veille du départ, la promo des poussins qu'il était chargé d'encadrer lui propose d'organiser une veillée aux abords du chalet.

Le temps est particulièrement serein. Jamais le ciel ne lui a semblé autant chargé d'étoiles, l'air aussi léger et pur. Regroupés autour d'un brasero, les poussins répètent leur chant tradi, *Les Rapaces*. Puis un grand silence se fait, comme si chacun ressentait le besoin de se replier sur soi-même, de se rendre disponible à accueillir dans son cœur cette sérénité qui tombe des étoiles : un profond recueillement, inattendu, devant la beauté du lieu.

En bon organisateur de stage, Bertrand a prévu de leur lire quelques pages de Pierre Clostermann extraites de son livre *Le Grand Cirque* – livre que tout le monde devrait lire et qui a largement contribué à la naissance de sa vocation à l'École des Pupilles de l'Air. Toujours ce besoin de perpétuer le souvenir de ceux qui ont donné leur vie pour la libération de la France. Non, nous n'avons pas le droit de les oublier. Nous avons choisi le même métier, nous avons la même passion du vol qui fut la leur ; ce sont, au sens littéral du terme, *des frères d'arme*.

Ouvrant le livre au dernier chapitre, Bertrand, transcendé par la conscience qu'il a de parler au nom de tous les aviateurs morts pour la Patrie, en entame solennellement la lecture :

« Puis ce fut l'armistice, comme une porte qui se ferme. Huit jours incompréhensibles – un indéfinissable mélange de joies et de regrets. Manifestations bruyantes coupées de grands calmes intermittents, et, surtout, ce silence inaccoutumé, épais, pesant sur l'aérodrome, sur les avions bâchés, les escadrilles mortes et les pistes vides. La

détente des nerfs bandés fut effroyable, douloureuse comme une naissance. C'était à en hurler.

Ce soir là, au mess, c'était une extraordinaire veillée funèbre. Les pilotes étaient affalés sur leur siège – pas une conversation, pas un chant.

Vers onze heures du soir, Bay brancha la radio. La BBC transmettait un reportage sur les rues de Londres et de Paris où la foule bruyante donnait libre cours à sa joie. . .

Tous les yeux se tournèrent vers l'appareil et dans ces yeux il y avait comme de la haine.

C'était si clair et si nouveau pour moi que, surpris, j'interrogeai Ken du regard. J'entends alors un choc et une cascade de verre brisé. Quelqu'un avait lancé à toute volée une bouteille vers tout ce bruit, vers tous ces gens qui venaient sans pudeur nous imposer les manifestations de leur soulagement et de leur délivrance. »

Sautant quelques lignes, Bertrand enchaîne :

« Je levai à nouveau les yeux vers Ken. Point besoin de paroles, nous nous comprenions. Une demi-heure – une heure peut-être – passa. Et alors, je le jure, j'ai soudain senti qu'ils étaient là, autour de nous dans l'ombre et la fumée de cigarettes comme des gosses – des gosses que l'on a punis injustement et qui sont tristes. . .

Mackensie, Jimmy Kelly, Mouse Manson, le petit Kid, Bone, Sheperd, Brooker, Gordon et aussi des uniformes sombres, aux galons ternis : Mouchotte, Mezillis, Béraud, Pierrot Degailtous, tous ceux qui étaient partis un beau matin avec leur Spitfire, leur Tempest, et qui n'étaient pas revenus.

Well, Pierre, that's the end of it... they won't need us anymore.

Nous partîmes nous coucher et je refermai doucement la porte, pour ne pas réveiller le barman qui dormait sur son tabouret et aussi – Bertrand ralentit le rythme de sa lecture, prend



un ton plus grave – pour ne pas réveiller les autres. »

Pendant un très long moment, une chape de plomb tombe sur l'esplanade du chalet – Ô temps ! suspends ton vol. Un Poussin se glisse discrètement dans la nuit et revient quelques secondes plus tard, portant religieusement jusqu'au pied du mât le drapeau prévu pour le lever des couleurs du matin. Après l'avoir accroché aux deux anneaux de fixation prévus à cet effet, il le hisse, lentement, suivant des yeux sa montée vers le ciel d'un regard extraordinairement emprunt de respect, à la limite des larmes. Les autres poussins et Bertrand saluent, au garde-à-vous, le pavillon aux trois couleurs des cocardes des fuselages de leurs glorieux anciens.

Profitant du recueillement de ses camarades, un poussin s'éclipse discrètement, se dirige vers la salle de repos où il sait trouver le piano dont il joue à la perfection. Alors qu'une faible brise venant du Nord déploie le drapeau, perle de la profondeur de la nuit, pour se perdre dans l'infini du cosmos, la sonate *Clair de lune* ! ■

La France d'aujourd'hui et de demain : un défi et non une crainte

François Rivet (70 - Delfino)

Le bel article «*La France*» de Jean-Paul Salini (cf. *Le Piège* n°224) n'a suscité que des commentaires admiratifs. François Rivet prend cependant le contre-pied de son pessimisme sur l'immigration et nous montre qu'on peut ne voir que le verre à moitié plein.

Je voudrais redonner espoir à notre camarade Jean-Paul Salini (48-Bra-chet) qui s'est exprimé avec beaucoup de culture et beaucoup de franchise sur la France, dont il parle avec une affection com- plice dans le numéro 224 du *Piège*.

Notre pays a connu, depuis l'épopée gau- loise combattue par Jules César, de trop nombreuses guerres, parfois au détriment de nos voisins européens, de peuples colo- nisés mais aussi pour défendre notre sol et notre population. La France a donné au monde la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, elle est à l'origine du concept de l'État-nation qui reste un modèle encore vivant aujourd'hui, elle continue à être une des principales puissances mondiales, tant du point de vue économique que politique. Ce sont des Français qui ont été les prin- cipaux artisans de la création de l'Europe dont les institutions et le fonctionnement sont très fortement issus des nôtres.

Ce ne sont pas les attentats brutaux, sanglants et criminels récents commis sur notre sol envers nos compatriotes qui ar- rêteront sa marche en avant. L'arrivée de personnes étrangères venant travailler ou se réfugier dans notre pays a toujours été une source d'enrichissement social, écono- mique et culturel. Et il ne s'agit pas là de «choc des ethnies» car, que ce soit l'assimilation ou l'intégration, c'est la volonté politique qui permet de vivre ensemble, d'avancer ensemble vers un mieux-être so- cial. Regardez les maires de grandes villes européennes comme celui de Rotterdam, qui est fils d'immigrant marocain, et celui de Londres, fils d'immigrants pakistanais.

Et ce n'est pas non plus une question de nombre d'immigrés car ces deux pays en ont accueilli bien plus que le nôtre.

Alors il ne faut pas, bien sûr, nier la réalité comme le dit notre camarade et pour cela il faut la reconnaître. Nos difficultés sociales et politiques d'aujourd'hui comme d'hier n'ont certainement pas pour cause l'arrivée de personnes étrangères qui viennent sou- vent faire les travaux ou les métiers dont nous nous détournons : regardons dans nos rues, regardons les personnes qui rendent les services à la personne, de l'aide-ména- gère à la nourrice. Et dès lors que la chance de s'intégrer leur est donnée, à eux ou à leurs enfants, elles réussissent dans tous les secteurs de notre société. Notre école a un rôle fondamental et tout doit être fait pour les accueillir au mieux d'où qu'ils viennent. La richesse créée par le travail de leurs pa- rents, dès lors qu'ils ne sont pas exploités par des personnes qui ne les déclarent pas¹, financent cet accroissement de capacités scolaires.

La majeure partie des immigrés n'a pas la nationalité française mais le nombre de personnes nationalisées augmente forte- ment ces dernières années malgré des pro- cédures rendues plus contraignantes². Ce qui montre cette volonté d'intégration.

La France qui se revendique avec fierté pays des droits de l'homme a toujours eu tendance à discriminer l'étranger au vil- lage, à la région, au pays, et aujourd'hui cette discrimination s'exerce aussi en Europe; souvenons-nous de l'épisode du plombier polonais³ qui allait venir prendre le travail des Français dès lors que son pays allait in-



tégrer l'Europe; regardons comment nous traitons les populations roms originaires de pays européens comme la Roumanie, la Bulgarie et la Hongrie. Cette discrimi- nation pour l'étranger n'est pas originale et existe dans tous les pays quel que soit leur niveau de développement politique. Ce qui mine notre pays c'est cette schizophré- nie qui nous fait avec justesse revendiquer notre devise nationale : «*Liberté Égalité Fra- ternité*», léguée par la révolution française et officialisée après la révolution de 1848 puis l'avènement de la troisième république, tout en ayant peur de l'appliquer aux étrangers, réfugiés, immigrants qui viennent dans notre pays.

C'est ce qui fait sans doute qu'aujourd'hui, certains s'en réjouiront, notre pays n'est certainement pas le plus attractif pour l'immigration; nous sommes loin derrière le Royaume-Uni pour lequel les migrants s'entassent à Calais, l'Allemagne qui, outre sa forte proportion de personnes issues de l'immigration, s'est ouverte au réfugiés sy- riens et éthiopiens, l'Italie et l'Espagne pour ne parler que de nos voisins. Nous connais-



sons tous ces villages français qui se prononcent contre l'immigration et où aucun étranger ne réside...

Alors pourquoi ce pessimisme exprimé par notre camarade qui, après un paragraphe où il décrit avec nostalgie mais avec bonheur les petits riens qui enjolivent notre vie, nous fait part de sa grosse inquiétude : « Si nous ne parvenons pas à franciser toutes ces populations étrangères, que va-t-il advenir de tout ce que j'ai aimé; de notre civilisation, de nos amours, de nos écrits, de nos idéaux, de nos croyances... »

Il est une autre façon de voir l'avenir de notre pays en constatant que ces immigrés (à ce propos il s'agit pour nos compatriotes, ne nous le cachons pas, de personnes de religion musulmane), dans leur immense majorité, viennent en France pour travailler, avec des enfants qui vont à l'école de la République apprendre notre civilisation, pour contribuer à notre littérature. Toutes les études montrent qu'ils sont encore plus attachés à la réussite individuelle que des

personnes de milieu français comparable et qu'ils font preuve d'un légitimisme très fort vis-à-vis des institutions républicaines. Mais il est vrai que le passage au renfermement confessionnel, voire à la révolte, peut arriver rapidement, dès lors que l'on contrarie cette envie de participer sur un pied d'égalité à l'avenir de la collectivité nationale, en discriminant à l'embauche (soulignons là l'exemplarité républicaine de nos armées), en les reléguant dans des quartiers « réservés » par un refus de toute mixité sociale de l'habitat dans tous les quartiers comme le font beaucoup de villes qui n'appliquent pas la loi.

Notre histoire, évoquée avec justesse par notre camarade, nous montre que la France est d'abord un projet politique de rassemblement de ses habitants dans le cadre d'un contrat social apaisé garanti hier par la royauté et l'empire, aujourd'hui par la République et sa constitution. Il nous faut la respecter et la faire respecter, en particulier son préambule faisant allusion aux

droits de l'homme et son article 1 : « La France est une République indivisible, laïque, démocratique et sociale. Elle assure l'égalité devant la loi de tous les citoyens sans distinction d'origine, de race ou de religion. Elle respecte toutes les croyances... » Ce n'est pas tâche facile mais quel plus beau défi pour notre pays et pour les Français? ■

1- Il faut rappeler que l'accès au RSA, comme à la sécurité sociale, n'est possible que si la personne dispose d'un logement et d'un travail déclaré. Il paye alors des cotisations et des impôts finançant ces dispositifs comme tout Français.

2- En 2015, le flux annuel des acquisitions de la nationalité française par décret et par mariage avec 86 608 nouveaux Français est en hausse de 12,0%. Les acquisitions par décret augmentent de 6,9% et les acquisitions par mariage de 27,0%.

3- Il faut noter que la forte immigration polonaise entre les deux guerres a permis à notre pays de reconstituer son agriculture et ses mines; bien que de religion catholique, ils pratiquaient leur culte de manière séparée et avaient leur propre clergé, et ont eu à souffrir de ce qu'on appelle aujourd'hui des « ratonnades ».

Un mémorial pour les aviateurs

André Mérola (54 - Héliot)

Notre camarade fait le point sur le projet de mémorial pour les aviateurs dont il est l'initiateur.

Je voudrais, à ce jour, remplir une promesse faite il y a quatre ans! Vous avez bien sûr oublié. Je n'ai même pas la prétention de croire que vous l'aviez remarquée à l'époque.

Dans le numéro 208 du *Piège* paru en mars 2012, sous le titre de « Mémorial », je vous invitais à réfléchir sur une idée, partagée avec quelques camarades de la « 54 », concernant la création d'un mémorial dédié au souvenir des disparus de l'Armée de l'air en service aérien commandé. Il faut noter que nous avons fait partie de ces promotions sensibilisées et particulièrement touchées par ces trois drames, de la guerre froide, de l'Indochine et de l'Algérie, accompagnés de nos camarades ORSA, sous-officiers, pilotes, navigateurs, mécaniciens.

L'époque - plutôt antimilitariste - n'incitait pas à s'apitoyer et les remises de décorations posthumes aux Invalides n'étaient pas dans l'air du temps. Nos pauvres amis disparaissaient, discrètement, presque sans gloire, au



Le mémorial sera érigé au Musée de l'Air et de l'Espace (ici la salle des cocardes). Photo MAE

mieux pleurés par une famille et entourés de leurs camarades bien sûr; dans un hangar décoré de bleu blanc rouge, triste et glacial. Mais ce pouvait être à jamais perdus dans le trou improbable d'une forêt indochinoise, dans les rochers de quelque *djebel*, ou sur une sombre colline teutonne. Que

d'amis brutalement effacés après une dernière plaisanterie, un dernier sourire, un dernier regard.

Bref, à la fin de l'article je vous avais promis de vous tenir au courant de l'évolution de ce projet. Quatre années ont passé; n'est-il pas grand temps de tenir ma promesse? ▶

L'association du Mémorial

Je voudrais revenir en arrière pour répondre à la question que vous vous posez certainement : pourquoi quatre ans d'attente ? Nous venons de voir qu'une association était nécessaire. Le général Denis Mercier avait souhaité et donné son aval à sa création. Mais celle-ci a bien tardé.

La difficulté, décevante, a été longtemps d'en trouver un président. En septembre 2014, au cours d'une cérémonie à Cognac, j'ai eu la chance de croiser le général Yvon Goutx (EMA 73). Ancien du La Fayette, de la 7, du 1/33 cher à Saint-Ex et... à moi-même, investi dans le monde associatif, volant sur « son » Fouga Magister, (5 500h de vol,) auteur de deux livres remarquables¹ dont l'un préfacé par le général Job, ancien CEMA. Passionné par l'histoire de l'aéronautique, il était le candidat idéal ! J'ai tremblé qu'il ne refuse, comme d'autres, mais il n'a pris que quelques jours pour accepter cette lourde, lourde charge.

Dès lors, tout s'est accéléré ! Avec le général Perret et quelques amis, et bien que président virtuel d'une association encore informelle, il a su redonner, par sa passion, un élan qui faiblissait. Leur fichier Excel comprend déjà 4 000 noms.

Enfin, officiellement, l'association du Mémorial des Aviateurs est née le 15 février 2016.

Créée pour « *assurer dans le temps, les recherches historiques et la mise à jour de la borne mémorielle, elle contribuera à l'animation et à l'entretien du Mémorial des Aviateurs morts en service, ayant appartenu à l'Armée de l'air et aux unités aériennes créées avant le 2 juillet 1934 dont elle est héritière* ». C'est cette association qui sera cet « essentiel » du Mémorial. Sans elle le monument ne serait qu'un objet de plus sur l'esplanade du Musée de l'air. Elle lui donnera une âme, en un mot, la vie. Elle aura la charge de garder et d'entretenir le souvenir de nos amis disparus.

À ce titre, elle doit devenir nôtre. Nous devons nous sentir tous concernés ; elle ne doit pas être une association issue de la décision de quelques chefs. Elle doit sortir de nos souvenirs, de notre cœur. Nous devons nous l'approprier. Mais aussi, elle ne sera vivante et crédible que si nous sommes nombreux à participer ! Que puissent s'organiser des rencontres de promo, d'unités, des cérémonies officielles mais aussi l'accueil de familles, pour ne pas oublier.

Tout est imaginable... à condition que vous vous engagiez !

Allez, dans un tiroir de votre bureau il y a certainement une carte de visite qui traîne, une enveloppe, un timbre et un chèque de 10 euros (somme ridicule choisie simplement pour vous montrer que ce n'est pas votre argent qui compte). En une minute vous notez votre nom, prénom, adresse postale et mail, numéro de téléphone (pour ceux, prêts à donner de leur temps, un peu, beaucoup, on vous recontactera)... et vous adressez le tout à :

Association du Mémorial des Aviateurs², 5, rue Christophe Colomb, 75008 Paris.

N'attendez pas demain, vous auriez déjà trouvé un argument pour attendre, réfléchir, oublier. Notre président (pas celui-là, ce serait trop facile il en donne à tout le monde, l'autre, le nôtre) m'a assuré que les dix premiers adhérents auraient droit à un selfie. Moi j'ai pris le premier, dépêchez-vous pour les neuf autres !

À vous de jouer ! Adhérez !

1- Auteur de *Le ciel est mon désir* et *L'Envol du Qatar* aux éditions Lavauzelle

2- Courriel : memorialdesaviateurs@gmail.com

► Car tout est en train d'aboutir et va maintenant, je l'espère, vous intéresser plus directement.

À l'époque, grâce au général René Perret (63-Deshayes), président des Ailes brisées et dès le départ passionné par l'idée, notre projet fut présenté directement au chef d'état-major. Le général Stéphane Abrial (73-Marchal) l'a fait sien immédiatement et en a confié l'étude à son cabinet juste avant son départ en été 2012. Puis, reprise par ses successeurs Jean-Paul Paloméros, Denis Mercier et maintenant André Lanata, l'affaire a considérablement évolué. L'Armée de l'air a choisi finalement une approche beaucoup plus ambitieuse et fédératrice que je vous résume rapidement.

Le Mémorial des Aviateurs est dédié à l'ensemble des aviateurs morts en service, depuis les débuts de l'aéronautique militaire. La constitution de la base de données répertoriant tous ces disparus (estimés

sans grande certitude à environ 100 000 noms) va être un travail considérable sur de nombreuses années. Ce mémorial va comprendre :

- le monument lui-même, situé sur l'esplanade du Musée de l'air et de l'espace au Bourget. Son financement est acquis et il a déjà fait l'objet d'un appel d'offres en janvier. Cinq artistes sont en compétition et le gagnant sera retenu cet automne. Le monument doit être sobre, d'une grande modernité, avec l'épithète suivante : « *L'Armée de l'air, en hommage à tous les aviateurs décédés en service.* » L'inauguration est envisagée à l'été 2017 ;

- la borne mémorielle. Elle sera installée au Musée de l'air et de l'espace dans le hall de la cocarde. Ambition : une base de données estimées à plusieurs dizaines de milliers de nom et le maximum de renseignements sur chacun d'eux. Noms accessibles à partir d'un site ou de la borne, par

différentes clefs, grâce à un logiciel à créer. Vaste, vaste programme qui ne sera probablement, comme toute recherche historique, jamais terminé.

Voilà, en gros l'affaire ! Ai-je oublié quelque chose ?

Oui, le principal : vous passez probablement cent fois par an devant le monument aux morts de votre ville ou village. Qu'est-il alors plus qu'un bloc de pierre ou de métal qu'on ne regarde plus et qui même, souvent, fait sourire par sa naïveté ? Mais voilà que, quelquefois, un groupe d'anciens combattants vient se pencher sur lui, et alors tout s'anime, l'émotion est là, il est brutalement justifié.

L'Armée de l'air a voulu un mémorial ; le principal, l'essentiel, est, maintenant, à travers une association, de lui donner une âme, de faire de cette chose qui va se construire, le symbole vivant des valeurs dont nous sommes fiers. ■



Carnet de vol 2016

Vecteur de communication accompagnant le gala d'entraide de l'AEA et de l'AEMA, le *Carnet de vol 2016* s'intitule *Les aviateurs de Verdun et d'aujourd'hui*.

Verdun est la première bataille de l'histoire qui commença par une lutte pour la supériorité aérienne et 1916 est une année charnière qui consacra l'aviation militaire dans la préparation et l'exécution des combats.

Cette évolution dans l'art de la guerre a permis d'affirmer la responsabilité des aviateurs, combattants d'une aéronautique militaire naissante, de prendre conscience de leur spécificité et de leur identité au sein de l'armée française.

La conclusion logique de cette reconnaissance du rôle primordial du facteur aérien débouchera quelques années plus tard sur la création de l'armée de l'air. Depuis et grâce à la démonstration des pionniers de la grande guerre, le combat pour acquérir la maîtrise de l'air est devenu le gage indispensable de la victoire.



Au profit de l'Entraide des associations, achetez ou faites acheter ce document de haute qualité et de très belle facture, au tarif de 40 €.

Bon de commande

> à adresser à votre délégué de base, accompagné du chèque de règlement libellé à l'ordre de l'AEA
> ou à expédier à : AEA-AEMA - 3 rue Nationale - 92100 Boulogne-Billancourt
(achat direct possible sur le site internet : www.aea.asso.fr)

Nom	Prénom	Qualité	Nb de carnets souhaités	Prix unitaire TTC	Total
		AEA AEMA Autres		40€	

Adresse: _____

La promotion 65 rend hommage à son parrain

Gérald Chaber (65 - de Tricornot de Rose)

Le 12 mai dernier, à l'occasion du centenaire de sa disparition, l'Armée de l'air rendait hommage au commandant de Tricornot de Rose. Une importante représentation de la promotion 65, qui l'avait choisi comme parrain, était présente. Le texte qui suit a été lu lors de la cérémonie à laquelle assistaient, outre nos camarades de la 65 et leurs épouses, le général Philippe Lavigne (85-Houdemon) commandant la BAAC, M^{me} le sous-préfet de Reims, le colonel Sébastien Michel (92-Majouveau) commandant la base de Saint-Dizier, le maire de Jonchery, ainsi que le général Charaix (78-Pineau), ancien commandant des FAS.



Photos DR

Silence et recueillement devant la stèle.

Voici 100 ans la France en guerre perdait un de ses plus illustres combattants du ciel qui avait uni son destin à des millions d'autres dans une Union sacrée où chacun engageait la destinée du pays à l'aune de son existence.

Charles de Tricornot de Rose, saint-cyrien, officier de cavalerie, premier breveté aviateur militaire en 1911, pilote d'essais, spécialiste des armements aériens, est mobilisé ici, à Jonchery-sur-Vesle, en août 1914, d'où il dirige ses escadrilles tout en effectuant de multiples missions dans les batailles de 1914 et de 1915.

Visionnaire dans le temps d'une aviation militaire naissante, dont bien peu imaginent le développement, Charles de Tricornot de Rose conceptualise très tôt le combat aérien. Or, ici même, dans le ciel de Jonchery-sur-Vesle, la première victoire aérienne de l'histoire remportée par le pilote Frantz et son observateur Quénauld, le 5 octobre 1914, valide ses conceptions sur le combat aérien.

La guerre n'a pas un an au moment où il crée, à Rosnay, à 6 km d'ici, la MS 12, première escadrille de chasse qui remporte rapidement plusieurs vic-

toires aériennes. C'est l'époque du tir à travers l'hélice blindée avec Roland Garros sur monoplace Morane N puis l'avion de chasse biplace armé, le bébé Nieuport 11, amélioré ensuite avec la synchronisation Alkan en mars 1916.

Mais voici Verdun où se cristallise la volonté allemande d'écraser l'armée française au moyen d'une artillerie démesurée que protège une puissante flotte aérienne de 280 appareils. Choc de deux pays, choc de deux volontés et pour la première fois choc de deux aviations en masse.

En ce 21 février 1916, alors

qu'un déluge de feu fracasse le front, une nuée de croix noires bouscule les 36 avions défendant Verdun. Dans son QG de Souilly, à la tête d'une infanterie écrasée mais toujours combattante, d'une artillerie réduite et d'une aviation moribonde, le général Pétain, défenseur de Verdun, appelle le commandant de Rose, le seul aviateur capable de lui « balayer le ciel » et de lui rendre les moyens de se battre.

En cet instant, Charles de Tricornot de Rose reçoit entre ses mains le destin de Verdun. Ou il reprend possession du ciel, guide l'artillerie française et permet aux renforts d'arriver,





Détente et sourires après les minutes de gravité.

ou alors, dominé, il ne peut que couvrir un nécessaire abandon de Verdun, ce qui serait pour la France, plus qu'une défaite, une humiliation. Verdun, symbole national dont de Rose en porte alors le bouclier.

D'abord c'est le poilu héroïque, accroché à son « cerceuil de vase », qui donne à de Rose le temps de rassembler en quelques jours le meilleur de l'aviation française: 70 avions de chasse, 15 escadrilles, les As de l'aviation française, en tout

270 navigants. De Rose les lance immédiatement dans la bataille aérienne en groupes de chasse de 6, 12 ou 24 appareils, étagés en plusieurs altitudes, occupant le ciel en permanence par roulement avec un ordre clair: l'offensive à outrance.

À Verdun, en pleine bataille, il forge un nouvel outil aérien, la chasse, dont l'action offensive combat, repousse, dissuade l'aviation allemande.

La chasse combat... Les affrontements sont intenses, les

pertes sévères, mais peu à peu elle s'impose.

La chasse repousse... Elle contient l'ennemi, puis reprend la maîtrise du ciel de Verdun à la mi-mars 1916, protège l'aviation de campagne et redonne à l'artillerie française son efficacité.

La chasse dissuade... Son ascendant sur l'aviation allemande dissuade celle-ci de bombarder les arrières et la Voie sacrée par où renforts et munitions arrivent en continu. Sous ce bou-

clier aérien le train et le camion montent au front, l'artillerie se dépense, le poilu tient, Verdun ne tombe pas.

Mais voici que le 11 mai 1916 le commandant Charles de Tricornot de Rose se tue au cours d'un vol de démonstration à Villemontoire, au sud de Soissons. Il laisse à l'aviation française des concepts stratégiques et tactiques qui sont adoptés par le Grand Quartier Général puis par le *Royal Flying Corps* britannique et mis en œuvre, avec succès, pendant la bataille de la Somme de juillet 1916.

Voici 100 ans... En ces jours dramatiques où s'est joué le sort du pays, le commandant Charles de Tricornot de Rose a été l'un des acteurs décisifs d'une victoire chèrement payée par les forces vives de la France. Chef aérien, combattant courageux, esprit novateur, il a affirmé le rôle de l'aviation militaire et ouvert la voie vers une future Armée de l'air indépendante.

Voici 100 ans. ■

Mots croisés

Paul Platel (49 - de Seynes)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
I													
II													
III													
IV													
V													
VI													
VII													
VIII													
IX													
X													

Horizontalement: I - A un homonyme plutôt gai. II - Prendre sous le charme - Comme un félicid nocturne. III - Coup dur pour un Japonais - Ne vaut rien - Est en Allemagne. IV - Trop la faire est dangereux - C'était la fille du Roi. V - Au bord du quai - Thérèse ou Bernadette - Bien exposée. VI - Faisait pipi chez les Grecs - Sa piste est exceptionnellement longue - Pour une voiture de sport. VII - Ypres pour les Flamands - Charlemagne y allait à la chapelle - Son poil est roux. VIII - Célèbre Mancelle - Blancs pour les cadres. IX - Sorte de vieille vache - On y fait des enchères. X - Collés avant la mise en boîte.

Verticalement: 1 - A un homonyme plutôt triste. 2 - Investie. 3 - Marque une association - Religion dangereuse pour le peuple. 4 - Territoires grecs - Donne le temps ou le lieu. 5 - Interrogatif - Se sert d'une arme ou d'un carnet de chèques. 6 - Tout au bout - Ils sont à moi - Un être décapité. 7 - Ses objectifs sont précis - On y a passé la main. 8 - Excès de vertu. 9 - À l'origine du caoutchouc - Fait avec. 10 - Quand on l'entend, c'est la mer - La maison de Mistral - Accusés d'être des matraqueurs. 11 - Lumière divine - Ne pourra donc pas conduire. 12 - Se prend dans les voiles. Son niveau a été atteint. 13 - Rend beau.

Solutions page 68

Napoléon, de la légende à l'anti-légende

Daniel Bastien (71 - Blanckaert)

Jusqu'en 1870, le peuple français a admiré l'œuvre napoléonienne puis a, par la suite, tout fait pour l'oublier. La conférence à laquelle a assisté notre camarade explique cette démarche.

Le 4 avril 2016, près de 95 membres, conjoints et amis de l'AEA, ont assisté, sur la base de Mérignac, à une conférence de très haute volée donnée par le général (Terre) D. Caussou, sur la légende napoléonienne. En préambule, le conférencier s'est attaché à souligner, nombreux exemples à l'appui, le paradoxe selon lequel la légende napoléonienne est encore très vive dans nombre de pays, alors qu'elle a quasiment déserté le nôtre. La question était de savoir comment nous en étions arrivés là. Avant d'y répondre le conférencier est revenu sur trois des principaux épisodes qui ont le plus participé à conforter la légende: le retour de l'île d'Elbe en 1815, le retour des cendres en 1840, et le retour d'un Bonaparte au pouvoir en 1848.

Le retour de l'île d'Elbe

Si, après la défaite de Waterloo, la majorité des Français apprécie une paix enfin revenue, l'exil forcé de l'Empereur décontenance une partie de la population, les plus humbles notamment, qui voient en Louis XVIII un regrettable retour en arrière... comme si la révolution n'avait servi à rien. Napoléon, alors âgé de 45 ans, qui

avait dicté sa loi à toute l'Europe, se trouve un peu à l'étroit sur l'île d'Elbe. Il s'est convaincu que «le pays l'attend». Il réussit le tour de force de déjouer la surveillance dont il fait l'objet pour quitter l'île, et débarquer à Golfe-Juan. Sa conduite tient en trois points: aller vite, contourner les obstacles, et surtout ne pas faire feu. Au départ, tous ceux qui voient arriver Napoléon sont stupéfaits.

La population, passés les premiers moments de surprise, acclame cette légende vivante qui a réussi à débarquer et qui, c'est certain, va rabaisser leur caquet aux nobles et aux membres du clergé! Quand Napoléon atteint Digne, le 4 mars 1815, c'est du délire. À Sisteron, il est porté en triomphe. La ferveur populaire est à son comble. Pour la suite de ce périple, l'effet de surprise aura disparu. Les comportements vont toutefois être assez tranchés: la population va donner libre cours à l'enthousiasme, mais les autorités militaires, incrédules elles aussi mais disciplinées, ont reçu des ordres pour l'arrêter et sont résolues à obéir. Mais au col de Laffrey, peu avant Grenoble, Napoléon, seul, face au 5^e de ligne du général Marchand, venu l'arrêter, leur dit: «Soldats du 5^e; je suis

votre empereur, reconnaissez-moi! S'il en est un parmi vous qui veuille tuer son empereur, il peut le faire, me voilà.» Le panache du geste a raison de la retenue disciplinaire... Instantanément, la troupe le porte en triomphe. La première unité constituée qui a été portée au-devant de l'empereur pour l'arrêter, se rallie. Il en sera de même pour les suivantes.

Appel au maréchal Ney

Louis XVIII comprend que seul le maréchal Ney, rappelé au service, est en mesure d'enrayer l'hémorragie de la troupe. Ney promet d'ailleurs au roi de ramener Napoléon «dans une cage de fer». Mais, rapidement, Ney comprend que s'il demandait à la troupe d'ouvrir le feu sur «le petit caporal», elle ne le suivrait pas. Aussi, le 14 mars, à Auxerre, Ney rallie-t-il Napoléon. La route de Paris est donc ouverte et, désormais, les choses vont très vite. Napoléon, apprenant la fuite du roi, brûle les étapes. Quand, le 21 mars, il se présente vers 21 h 00 aux Tuileries, c'est une bousculade indescriptible. Napoléon vient assurément de remporter sa plus belle campagne. Son projet, considéré comme fou par tout autre que par lui, s'est dé-

roulé comme prévu. Il est même à Paris avec 10 jours d'avance, il n'a pas tiré un seul coup de feu, et il a rallié toute la population d'un pays qu'il avait quitté en vaincu et en proscrit. Mais il n'était pas tout à fait seul; le peuple était avec lui et sa légende le précédait partout. Légende qui date du siège de Toulon où, en 1793, un jeune capitaine convainc les responsables politiques que la façon de faire de son général est inefficace et que lui, en revanche, sait ce qu'il faut faire... et le prouve. Cette légende a, ce qui n'était pas prévu, laissé les Invalides accessibles pendant 8 jours après la cérémonie (s'y pressent plus de 200 000 personnes par jour!). Mais le retour des cendres fait apparaître, encore une fois, un fossé entre le peuple et les élites! Ce retour des cendres va, en fait, raviver la légende et contribuera pour partie à un événement tout à fait surprenant: l'élection d'un inconnu, Louis-Napoléon Bonaparte (le futur Napoléon III), à la présidence de la République, et le retour de l'empire. Depuis la mort de l'Aiglon en 1832, Louis-Napoléon se considère comme l'héritier de l'empereur. Après une période d'exil en Angleterre, élu à l'Assemblée, piètre orateur, il s'ex-



prime peu et prend rarement part aux votes. Mais la «Napoléon mania» se développe dans le pays. Après la révolution de février 1848, qui met fin à la monarchie de Juillet, pour les élections présidentielles qui se profilent, la classe politique fait l'impossible pour lui interdire l'accès à la présidence; mais il se déclare candidat et est élu triomphalement... sur son seul nom! En 1851, Louis-Napoléon arrive au terme de son mandat et il faudrait une révision de la constitution pour qu'il puisse prétendre à un second mandat. Pour cela, il lui faudrait les 2/3 des voix du Parlement, ce qui est quasiment impossible. Et pourtant, cette révision sera ratifiée par la rue à une très forte majorité. Le peuple a court-circuité les élites; la légende est à son sommet. Un an plus tard, à la suite d'un autre plébiscite, le second Empire est établi, et Louis-Napoléon devient Napoléon III, empereur des Français.

L'anti-légende

À travers ces trois pages d'histoire, le conférencier a démontré la force exceptionnelle du phénomène, son impact sur la vie politique au XIX^e siècle et sa durée étonnante. On a pu aussi assister à un divorce entre l'immensité de la population et la classe dirigeante, cette dernière ne se retrouvant pas dans la légende; elle se sent même victime de la légende qui lui a imposé le retour de l'île d'Elbe, le retour des cendres et le retour de l'empire. Cette dernière retrouve le pouvoir en 1870, et va tout faire pour que cela ne se reproduise plus. L'anti légende va dès lors se développer et aussi se nourrir de deux pages tragiques de notre histoire: la Grande Guerre et la Seconde Guerre mondiale.

L'après 1870. La classe dirigeante, qui avait été court-circuitée par le peuple, décide que les familles «ayant régné sur la France» seront condamnées à l'exil¹. Le suffrage universel sera



Napoléon retour de l'île d'Elbe au col de Laffrey.

conservé dans son principe mais le chef de l'État, lui, sera élu par les chambres². Le recours au référendum³ sera considéré comme suspect puisque Napoléon I^{er}, comme Napoléon III, y a eu recours pour asseoir sa légitimité. Mais, au-delà de ces mesures défensives, on passera à l'offensive, et c'est à la légende elle-même qu'on s'en prendra. La légende, par nature, fait la part belle au «positif» de l'homme; désormais, on s'attachera à réduire Napoléon à la dimension d'un «capitaine heureux» à qui on imputera d'ailleurs la responsabilité exclusive des guerres post révolutionnaires.

L'après Grande Guerre. La III^e République, à travers la guerre 1914-1918, se trouve associée à la plus grande catastrophe démographique de notre histoire⁴. Certains estimeront utile, pour l'éducation des masses, de noircir le bilan et la responsabilité de Napoléon. Dorénavant, les Français, marqués par les horreurs de la guerre, porteront un regard plus sévère et moins romantique vers l'empereur. L'image, désormais

imposée, est celle d'un Napoléon «boucher de l'Europe», qui aurait porté, lui aussi, un coup majeur à la démographie française.

Enfin, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la légende va subir les effets négatifs dus à l'émergence d'un nouveau regard sur l'histoire. N'en sommes-nous pas arrivés (les médias, certains intellectuels et la classe politique aidant) à considérer comme suspect tout ce qui pourrait être prétexte à la fierté nationale. C'est, aussi, l'émergence d'une sensibilité politique qui considère comme suspecte l'idée même d'un homme providentiel. Dans tous les cas, tout ce qui est à consonance napoléonienne est donc à rejeter. Pour arranger le tout, le temps consacré à l'enseignement de cette période de l'histoire, dans nos écoles, a été et continue d'être régulièrement rabaissé. En ce début de XXI^e siècle, dans notre pays tout au moins, la légende napoléonienne a vécu...

Cette conférence a permis aux auditeurs de comprendre comment, en l'espace de quelques

générations, alors que peu d'hommes dans l'histoire de l'Humanité ont suscité autant d'admiration que Napoléon, à qui notre pays doit une multitude d'institutions⁵ qui se sont imposées à ses successeurs et qui, aujourd'hui encore, assurent, pour l'essentiel, la pérennité de l'État, on soit passé d'une légende napoléonienne bien ancrée dans la population, à une anti-légende carrément institutionnalisée. ■

1- C'est le général de Gaulle qui, après la Seconde Guerre mondiale, mettra un terme à une telle exclusion.

2- C'est le général de Gaulle qui, en 1962, rendra au chef de l'État la légitimité du suffrage universel.

3- C'est encore le général de Gaulle qui rendra ses lettres de noblesse à la pratique du référendum.

4- Près de 1,7 million de morts et plus de 4,2 millions de blessés pour une population de 39,6 millions.

5- Ne lui doit-on pas, pour n'en citer que quelques-unes : le Sénat, le conseil d'État, l'administration préfectorale, la Banque de France, les chambres de commerce, le Code civil, les conseils de Prud'homme, la Cour des comptes, les juges d'Instruction, le baccalauréat... mais qui, chez les plus jeunes notamment, le sait?

Conférence sur l'Atlantide



L'île de Santorin.

Daniel Bastien (71 - Blanckaert)

Le mythe de l'Atlantide a donné naissance à un grand nombre d'interprétations, dont certaines cherchent à en faire un lieu qui aurait réellement existé. Cette conférence à laquelle a assisté notre camarade apporte des arguments au débat.

Le 14 mars 2016, 90 membres, conjoints et amis de l'AEA ont assisté, sur la base aérienne de Mérignac, à une conférence donnée par M. Des Courtils, professeur d'histoire de l'art et d'archéologie à l'université de Bordeaux-Montaigne. Il s'agissait de savoir si l'Atlantide, ce royaume merveilleux décrit par le philosophe grec Platon vers 360 av. J.-C., est surtout un mythe, fruit de son imagination, ou si, au contraire, cette «histoire» reposerait, en fait, sur une certaine réalité.

Une île magnifique, immense, peuplée de fiers marins, avec des villes à l'architecture somptueuse, située « devant les Colonnes d'Hercule [Gibraltar] », sur laquelle s'était formé, il y a plus de 10000 ans, « un empire grand et merveilleux » et qui, à la suite d'un violent cataclysme, s'enfonça sous la mer... C'est ainsi que le pourtant sérieux Platon décrit l'Atlantide dans *Le Timée*. Pour son récit, il se réfère à Critias l'ancien, un contemporain de Solon (640-560 av. J.-C.), homme politique athénien, lequel lui aurait confié avoir appris cette histoire d'un prêtre égyptien rencontré en Égypte, lui-même l'ayant découverte dans les archives d'un temple!

Dans l'hypothèse où cette île aurait bien existé, on relève toutefois, dans la description

qu'en fait Platon, certaines invraisemblances: sa taille, « plus grande que la Lybie (l'Afrique du Nord) et l'Asie (l'Asie Mineure) réunies », très fortement exagérée; le niveau de civilisation: le récit de Platon place cette cité 10000 ans plus tôt, or, à l'époque évoquée, l'humanité sortait tout juste de l'âge de la pierre taillée et ne pouvait avoir atteint un degré de civilisation aussi avancé que celui décrit; sa localisation: « devant les Colonnes d'Hercule », est une façon de parler qui renvoie l'Atlantide dans des régions alors inexplorees par les Grecs, une donnée invérifiable. Tout converge donc pour dire qu'il s'agit d'un mythe. Ce n'est d'ailleurs pas le seul mythe (ou allégorie) que l'on doit à Platon: on lui doit celui « de la Caverne¹ » et celui « d'Er le Pamphylien² ».

De nombreux auteurs pensent que Platon a eu recours au mythe de l'Atlantide pour faire passer un message: alors que la cité d'Athènes, au IV^e siècle av. J.-C., est en crise, Platon, penseur politique, est désespéré de voir Athènes se satisfaire d'un régime démocratique en crise. Il décrit donc, au travers de la cité des Atlantes et de son organisation politique, un idéal qu'il conviendrait d'atteindre... une utopie...

Les historiens, toutefois, se

partagent entre deux écoles: ceux qui pensent que Platon fait une pure description philosophique et politique, fruit de sa seule imagination, et ceux qui estiment qu'il y a un fond de vérité dans ses écrits, basés sur une réalité ancienne en partie rapportée oralement, et donc très certainement déformée.

L'hypothèse Santorin

Parmi les différents lieux étudiés par les archéologues pouvant correspondre, ou tout au moins s'approcher de l'île merveilleuse ainsi décrite, il en existe un qui focalise leur attention³: il s'agit de l'île de Santorin, en mer Égée, constituée des restes du cratère d'un volcan émergent de l'eau, dont nombre de caractéristiques concordent assez largement avec la description de l'île du mythe. Sous les strates constituées d'accumulations de cendres volcaniques, on a en effet trouvé sur cette île les traces d'une civilisation raffinée datant, non pas de 10000 ans avant Platon, certes, mais de 1500 à 2000 ans av. J.-C., donc bien avant lui tout de même. Les vulcanologues, après des études poussées sur ce volcan, s'accordent à dire que celui-ci a fait l'objet d'une éruption d'une extrême violence vers 1630 av. J.-C., c'est-à-dire 1300 ans avant Platon. La description de Platon

correspond assez bien au phénomène cataclysmique ayant marqué l'île de Santorin quant à son enfoncement, sinon total, comme dans le mythe, au moins partiel.

À quelques détails de datation et de degré de civilisation près, les archéologues s'accordent généralement à dire que les caractéristiques et l'histoire de cette île coïncident assez largement avec la cité merveilleuse du mythe. Aussi, si l'Atlantide est bien un mythe, Platon, sans qu'il s'en soit forcément douté, pourrait très bien s'être appuyé sur une catastrophe ayant effectivement existé en mer Égée bien avant lui. Il est cependant clair que dans sa description de la cité du mythe, il a largement fait appel à son imagination pour en enjoliver les caractéristiques, et faire de ce monde merveilleux le modèle idéal dont Athènes, dans son esprit, aurait largement gagné à s'inspirer. ■

1- Dans lequel il expose sa théorie de l'acquisition des connaissances.

2- Considéré comme le premier témoignage d'expérience de mort imminente, et qui participe de la croyance dans la réminiscence et la transmigration des âmes.

3- D'autres sites situés notamment dans les Açores, les Canaries, sur la dorsale Atlantique, et même en mer du Nord (île d'Heligoland)... ont été également étudiés, mais sans résultat probant.



Les activités du deuxième trimestre 2016

Jean-Pascal Delcourt (83 - Fleischel)

11 mai 2016

Une rencontre des anciens présidents de l'association a eu lieu à l'initiative de Jean-Marc Denuel, président de l'AEA, au siège de l'association. Cette réunion a été l'occasion d'échanges fructueux sur les évolutions futures de l'association.



De gauche à droite : Pierre Wiroth (63), président AEA 2002-2004 ; Pierre Niclot (71), président AEA 2010-2013 ; Jean-Marc Denuel (77), président en titre depuis 2014 ; Pascal de Chassey (51), président AEA 1989-1993 ; Jean-Claude Lebrun (55), président AEA 1993-1997 ; Michel Forget (46), président AEA 1985-1989.

24 mai 2016

L'assemblée générale de l'AEA s'est tenue à l'École militaire. Après les questions budgétaires, deux sujets touchant de près notre association ont été abordés : la mise en place au second semestre d'un nouveau site Internet et les premières orientations du groupe de travail sur l'avenir de l'AEA. Le compte-rendu complet sera publié dans le numéro 226 du *Piège*.



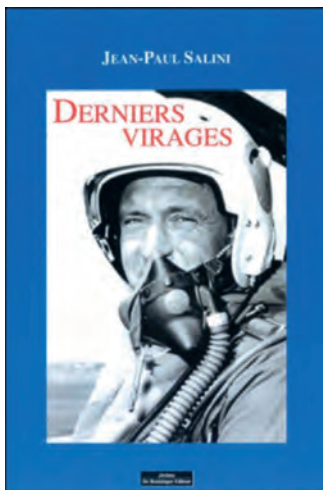
Jean-Marc Denuel (77) et Dominique Clavier (81), nouveau vice-président « Reconversion ».

10 juin 2016

Le gala 2016 de l'association des anciens élèves de l'école de l'air et de l'école militaire de l'air a eu lieu le 10 juin 2016 au Théâtre du Merveilleux des Pavillons de Bercy. Le numéro 226 du *Piège* reviendra sur cet événement traditionnel et vous proposera quelques photographies. Ci-dessous les résultats du tirage de la tombola :

n° du lot		n° du billet
1	Séjour d'une semaine pour 2 personnes	204
2	Aller-retour deux personnes pour les Antilles ou la Réunion	877
3	Aller-retour deux personnes pour les Antilles ou la Réunion	359
4	Montre de luxe Bell & Ross boîtier noir sport	245
5	Montre de luxe Frédéric Constant	664
6	Prestation de loisir haut de gamme	643
7	Téléviseur Samsung 121 cm	991
8	Séjour de prestige Relais & Châteaux	263
9	Tablette tactile iPad	227
10	Séjour de luxe Relais & Châteaux	424
11	Séjour de luxe Relais & Châteaux	287
12	Séjour Relais & Châteaux	037
13	Séjour Relais & Châteaux	375
14	Carte cadeau	342
15	Carte cadeau	968
16	Carte cadeau	112
17	Carte cadeau	313
18	Maquette d'avion	099
19	Livre de collection Airbus	398
20	Livre de collection Airbus	058

Les livres de l'été



Derniers virages

Jean-Paul Salini (48-Brachet)
 Jérôme Do Bentzinger Éditeur
 8, rue Roesselmann 68000
 Colmar (03 89 24 19 74); ou
 27, rue du Fossé des Tanneurs
 67000 Strasbourg (03 88 35
 91 16) 15,5 x 24 cm, 280 pages,
 25 euros

Nous sommes nombreux à apprécier la plume alerte et libre de notre camarade qui nous donne à réfléchir ou à sourire et nous conte souvent des épisodes tragiques ou épiques de notre Armée de l'air. À cet égard, ce livre est du Salini pur jus.

On entre dedans sans tambours ni trompettes: pas de préface, ni d'avant-propos, ni même d'introduction puisqu'on met tout de suite les pieds dans le plat de résistance, en l'occurrence l'Indochine. Toute la suite est récits, anecdotes, réflexions et invitations à la réflexion. Et régal de revivre des tranches oubliées, entendues ou vécues quand elles sont écrites avec couleurs et légèreté, qu'il s'agisse de nous parler des taxi-girls de Cao-Bang ou de décrire ce monstre à piloter qu'était le Bearcat.

Il n'est plus question ni de régal ni de légèreté quand il s'agit

de conter un accident aérien, jusque dans les détails les plus durs, mais l'absence de concession nous rappelle avec acuité que le quotidien des pilotes de l'époque de la Guerre froide comprenait les pertes en service aérien.

Comme le dit l'auteur en dernière couverture du livre: «Les morts ne s'en vont jamais seuls. Chaque fois qu'on perd un être cher il emporte avec lui une partie de nous-mêmes. On meurt chaque fois un peu avec ceux-là qu'on aime. Et de leur côté, ils survivent un peu tant qu'on se souvient d'eux... C'est pour que ce souvenir dure un peu, un tout petit peu, que j'ai écrit ce livre.» Nul doute qu'avec ce beau livre ils vivent encore. *AD*

Nos armées au temps de la V^e République

Général Michel Forget
 (46-Saint-Exupéry)
 Éditions Economica

24x15cm 194 pages, 27 euros

Depuis qu'il a quitté le service actif en 1983, le général Michel Forget se consacre à des études sur la défense.

Son dernier ouvrage présente l'évolution des armées au temps de la V^e République. C'est l'occasion d'évoquer les événements majeurs qui ont eu lieu tant en France que dans le monde et qui ont eu une influence sur le format de nos armées: fin de la guerre d'Algérie, montée en puissance de la dissuasion nucléaire, fin de la guerre froide, professionnalisation des armées, lutte contre le terrorisme.

Jusqu'à la fin des années soixante-dix, alors que la croissance atteignait 6 %, nos armées ont connu une période faste. Les lois de programme étaient exé-



cutées sans restriction majeure et les équipements étaient renouvelés comme prévu. À partir de la présidence de François Mitterrand, la défense n'a plus été protégée. Elle a plutôt servi de variable d'ajustement et a vu ses crédits diminuer au profit d'autres secteurs. Les lois de programmation militaire se succédaient à un rythme soutenu pour prendre en compte les grandes évolutions géopolitiques et les crises économiques et financières. Nos armées se sont cependant adaptées pour conserver tout leur savoir-faire, leur expérience et leur efficacité. Mais la situation est maintenant très difficile car le format défini par le Livre Blanc de 2013 ne permet plus de répondre à toutes les sollicitations, tant au niveau des hommes que des matériels. En effet, depuis une dizaine d'années, nos armées ont subi des abattements considérables dans une indifférence quasi générale tandis qu'elles ont été soumises à l'influence de gestionnaires et de comptables soucieux d'obtenir des économies à tout prix.

Cet ouvrage, très documenté, sera très utile à tous ceux, mi-

litaires, historiens ou universitaires, qui veulent approfondir leurs connaissances sur l'évolution des armées françaises au cours des 50 dernières années. *RdG*

Aventures aériennes en Nouvelle-Calédonie

Antoine Sadoux (91-Koenig)

Amicale de l'aéronautique militaire calédonienne

35 cm x 25 cm, 140 pages, 35 €

Actuel commandant de la BA186 à La Tontouta, notre camarade publie un superbe ouvrage sur une histoire fort méconnue: le développement de l'aviation civile et militaire dans le Pacifique sud en général et en Nouvelle-Calédonie en particulier. Ouvrage superbe, ce livre l'est à plusieurs titres.

Tout d'abord par la forme, avec le parti pris d'utiliser un papier à fort grammage dans un format à l'italienne qui met en valeur les admirables aquarelles de Tiennick Kérével. Car plutôt que d'utiliser des photos, l'auteur a fait appel à ce talentueux peintre de l'air, qui apporte une touche de poésie sans céder au réalisme des dessins. Ensuite par le fond, car le colonel Sadoux nous raconte en 19 chapitres, la passionnante aventure de la « colonisation » de ce lointain continent par une poignée de pionniers de l'aviation au long cours. Du premier hydravion Vought VE-7H de



l'USS Milwaukee à survoler le « Caillou » en septembre 1923 à l'A400M qui y fit une escale en mars 2015, il détaille tous les événements aéronautiques concernant l'aviation militaire, commerciale ou légère, les hélicoptères ou les compagnies aériennes. Les grandes figures comme le capitaine Max Dévé, le héros du raid Paris-Nouméa sur le Couzinet 33 Biarritz, et bien sûr, le lieutenant Paul Klein, parrain de la BA 186, ne sont pas ignorées.

Au final nous avons là un magnifique ouvrage qui enthousiasmera tous les amateurs de « beau livre » et d'aviation et sera la fierté de leur bibliothèque. Cet ouvrage est en vente en ligne sur le site : <http://www.boutiquedesartistes.fr/aventures-aeriennes-en-nouvelle-caledonie.html>

Renseignements antoine.sadoux@orange.fr. JPC

L'Armée de l'air en Afrique du Nord (Tome I et II)

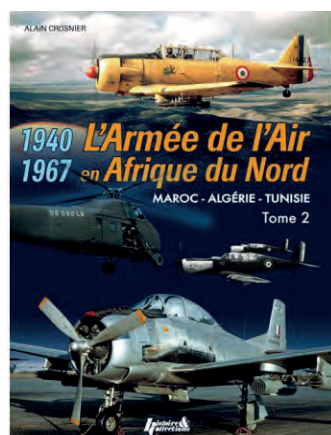
Alain Crosnier

Histoire et Collections

Tome I : 240 pages, 44,95 € ;
tome II : 192 pages, 39,95 €
les deux tomes reliés au format 21,5 x 30,7 cm

Publié en deux tomes, cet ouvrage fait l'inventaire des unités aériennes présentes au Maroc, en Algérie et en Tunisie de juin 1940 à l'été 1967.

Au cours de cette période, ce sont des centaines d'appareils de l'Armée de l'air qui ont été basés en Afrique du Nord pour protéger ces territoires, que ce soit au cours de la Seconde Guerre mondiale ou de la guerre d'Algérie.



Après un rappel des événements de juin 1940 et novembre 1942, le premier tome est consacré à la réorganisation de l'Armée de l'air en Afrique du Nord afin de reprendre le combat contre les forces de l'Axe. Un regard approfondi est porté ensuite sur les écoles et centres d'instruction avant de développer les unités de chasse rennaisantes.

Le second tome est, lui, largement dédié à l'aviation légère d'appui, au bombardement et à la reconnaissance, à l'aviation de transport et aux hélicoptères pour finir sur les formations de soutien.

Ces deux ouvrages, richement illustrés (plusieurs milliers de photos), se révèlent

être un exceptionnel document de référence sur cette période de l'histoire de l'Armée de l'air. Ouvrage de mémoire, les anciens navigants et mécaniciens de ces unités y retrouveront l'ambiance opérationnelle des années passées sur le sol africain. Il contentera également les amateurs curieux. JB

Appelés et volontaires en Algérie pour les Commandos de l'air

Jean Guigon & Pierre Aubin

La guerre d'Algérie à 20 ans

(témoignage d'un appelé observateur-mitrailleur sur T-6)

Daniel Cadet

Xénophon Atelier Fol'fer

16 cm x 24 cm, respectivement 216 et 144 pages, 20 €

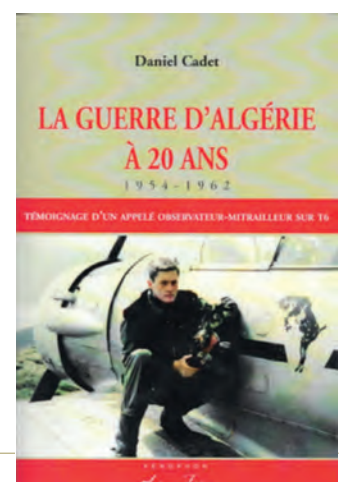
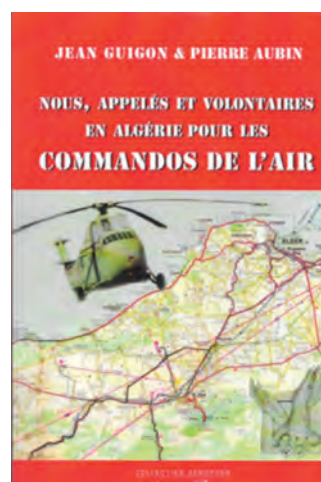
Cette originale maison d'édition publie deux ouvrages sur la guerre d'Algérie qui ont la particularité d'être écrits par des appelés qui ont participé à ces combats au sein d'unités de l'Armée de l'air.

Le premier porte sur les 27 mois de service militaire effectués entre mai et août 1958,

par deux appelés du contingent au sein du prestigieux CPA 20 commandé par notre camarade Claude Lajoux (54-Héliot) qui en a écrit la postface. Ils nous décrivent par le menu la dure vie des appelés de l'époque (un mois de permission en métropole pour 26 mois en Algérie), loin des obsessions troubles des politiques. Entraînements, crapahuts dans le djebel, héliportages et sauts en parachute sont le quotidien de ces jeunes qui servent la France sans arrière-pensée. Au fil des pages ils nous font revivre les embuscades, les fouilles, donnant des bilans détaillés, tout en rendant hommage aux morts et aux blessés. Cet ouvrage, qui comporte une riche iconographie d'une centaine de pages, passionnera tous ceux qui ont vécu ces années de feu.

Le second ouvrage est plus ambigu en ce sens qu'il mélange témoignage sur des opérations aériennes et pamphlet politique.

En effet l'auteur ne cache pas ses sympathies pour les partisans de l'Algérie française, ◀



► au point de consacrer à leurs thèses contestables, plus de la moitié de son ouvrage. En revanche la partie « aéronautique » est tout à fait digne d'intérêt. Affecté sur T-6 à l'EALA 6/72 de Kenchela, notre observateur-mitrailleur détaille par le menu la vie de cette escadrille, ses missions quotidiennes les tactiques d'attaque, les rapports entre appelés et militaires de carrière, les accidents, qui ne manqueront pas de rappeler de bons (et moins bons) souvenirs à beaucoup de nos camarades. Agrémenté de nombreuses photos de l'auteur, ce livre de mémoires aurait dû se limiter à cet aspect, sans aborder les options politiques très équivoques qu'il défend. *JPC*

Ciel de gloires

Histoire des as au combat

Pierre Razoux

Éditions Flammarion

15x24, 384 pages, 23 €

Historien et directeur de recherche, expert du Moyen-Orient et auteur de plusieurs ouvrages de référence sur les conflits contemporains dans lesquels la guerre aérienne a joué un rôle majeur, l'auteur nous retrace, en 17 tableaux, l'histoire des as au combat.

Chaque tableau a pour toile de fond une phase de guerre au cours de laquelle des avions ont été engagés, depuis la Première Guerre mondiale jusqu'à un conflit hypothétique entre la Chine et l'Inde. Les pilotes présentés sont imaginaires mais ils côtoient tous les grands noms des as de guerre: le Baron Rouge Manfred von Richthofen (80 victoires), René Fonck (75 victoires), les pilotes du Normandie Niemen, ou encore Giora Epstein, as israélien qui a obtenu 17 victoires en octobre 1973.

Au fil des épisodes, nous découvrons tout ce que la troi-



sième dimension a apporté à la conduite des opérations militaires et au développement de l'armement air-air ou air-sol, de la mitrailleuse au missile.

Nous vibrons également avec ces héros qui font preuve de qualités remarquables: « Comme autrefois dans le Colisée, c'est le combattant le plus habile, le plus chevronné, le plus agressif et le plus audacieux qui l'emporte. L'inconscient, même le plus courageux, ne survit jamais très longtemps. »

Le récit est tout à fait réaliste. Tout pilote de chasse s'identifiera aisément à l'un des personnages évoqués. *RdG*

Envoyez les hélicoptères !

Pierre Verborg (EMIA-92)

Éditions du Rocher

14,5 cm x 21,5 cm, 228 pages, 18,90 €

Le colonel Pierre Verborg, charismatique « patron » du 5^e RHC aux 3 300 heures de vol, nous raconte ses guerres, ou plutôt « sa » guerre en Libye de mars à octobre 2011. Les mois d'intervention contre les forces de Kadhafi menées par les hélicoptères de combat français à partir du BPC Tonnerre navigant au large de la Libye constituent en effet le cœur de cet ouvrage écrit



à la gloire (justifiée) de nos camarades de l'ALAT. Au-delà de la chronologie de ces combats de nuit menés par sa « meute » d'hélicoptères, l'auteur met en avant sa vision originale du combat aéroterrestre et sa complexité, ses initiatives de chef de guerre, parfois ses doutes et souvent ses craintes de ne pas voir rentrer ses hélicoptères au petit matin. Le colonel Verborg, (surnommé « Grizzli ») n'est pas le colonel Kilgore d'*Apocalypse now*!

Dans une seconde partie, il revient sur d'autres opérations, d'autres combats dans lesquels les hélicoptères de l'ALAT ont toujours su faire la différence: Kosovo, Côte d'Ivoire et bien sûr Mali. Au passage, on y apprend beaucoup sur les règles d'engagement, les fameuses ROE qui s'imposent désormais à tous les combattants occidentaux.

Reste que les lecteurs vigilants que nous sommes pourront être frustrés par l'absence d'explication sur le contexte politique et les raisons de ces guerres, tout comme le manque d'information sur les objectifs traités et les bilans. En dépit de ces réserves mineures, ce bel hommage aux pilotes d'hélicoptères est à lire, à déguster en écoutant la *Chevauchée des Walkyries*. *JPC*



José Falco Pilote de chasse

Dernier as de la guerre d'Espagne dans le ciel catalan

Pierre Challier

Éditions Privat, 15 x 24 cm, 180 pages, 19,50 €

Ce livre était l'un des 35 concurrents pour le prix Guynemer cette année. Son héros, as aux huit victoires, est décédé en mai 2014 à 97 ans. Officier républicain, il a connu la guerre civile dans son pays puis, après la défaite des « rouges », le camp d'internement de Gurs en France, dont il s'esquivera pour rejoindre le reste de sa famille, réfugiée en Algérie. Il y deviendra Français en 1953 et travaillera comme mécanicien civil dans la marine à Oran. Contraint en 1964 à s'abriter de nouveau en France, il est embauché par l'Armée de l'air à Toulouse. En 1975, à la mort de Franco, il est promu colonel. La guerre aérienne en Espagne fut, on le sait, un champ de manœuvre pour les matériels nouveaux des années trente: chasseurs, bombardiers et appareils de transport. Il est aussi intéressant qu'utile pour tout officier pilote d'en connaître le déroulement grâce aux souvenirs d'un acteur expert et franc.

P. de Chasse (51-Jeantet)



Pilotes du Normandie-Niemen

D'après le journal de Roger Penverne dans l'armée russe *Maryvonne et René Gaudart*

Éditions JPO

24x15 cm 491 pages, 24,35 €

Neveu et nièce de Roger Penverne, un des pilotes du Normandie-Niemen, les auteurs relatent les opérations de cette unité au cours des années 1944 et 1945.

Selon la volonté du général de Gaulle d'instaurer des relations directes avec les Russes, le groupe de chasse N° 3 Normandie est créé le 1^{er} septembre 1942. Il est composé de 60 volontaires, des mécaniciens et 15 pilotes, qui vont s'installer au nord-est de Moscou en novembre 1942. Il portera le nom de Normandie-Niemen sur décision de Staline le 31 juillet 1944. Une centaine de pilotes auront combattu sur le front germano-soviétique durant les années 1943, 1944 et 1945. En remerciement, Staline fera don à chaque pilote d'un avion Yack 3 avec lequel il rentrera en France en juin 1945.

Roger Penverne, arrivé à la fin de 1943 au sein du régiment de chasse, notait quotidiennement ses impressions. À partir de ces notes, les auteurs nous font ainsi découvrir, au jour le jour, la vie des membres de cette unité: les opérations aériennes, les victoires mais aussi les pertes, les moments de joie et de dé-

prime, les conditions de vie difficiles dans le froid hivernal, les relations parfois tendues avec les Russes.

Nous vivons au fil des mois le destin de ces volontaires parfois bien seuls sur le front de l'est. Passionnant! *RdG*

Un monde en paix

Une utopie réaliste?

Général Jean Cot (Cyr-54)

Éditions Charles Léopold Mayer

11,5 x 16,5 cm, 180 pages, 10 euros

Après une vie militaire de plus de 40 ans, particulièrement riche en parcours et en postes occupés, notre ancien chef de la 1^{re} armée puis commandant de la FORPRONU nous propose un petit livre particulièrement surprenant puisqu'il se veut volontairement optimiste sur l'avenir. Un pari à contre-courant de tout ce que nous offre l'actualité de ces dernières décennies.

Plus que des faits et des idées, ce livre - version actualisée de *Parier pour la paix*, paru en 2006 - nous offre un ensemble de réflexions sur la guerre et la paix qui s'inscrit dans la continuité des grands penseurs Machiavel, Nietzsche, Clausewitz... jusqu'à Teilhard de Chardin.

Assurément, ce petit livre est un grand livre qui répond au challenge suivant: montrer qu'un monde en paix est possible. La chute du mur de Berlin étant le premier signal fort dans ce sens même si, depuis, les conflits prennent d'autres formes dont celle de l'Islam radical. Tout l'intérêt du livre est donc dans l'originalité et l'anticonformisme du propos, mais il est aussi dans l'analyse des derniers conflits du xx^e siècle, des différentes institutions mondiales (ONU, FMI, OMC, FSM, HCR et autres ONG) et de la transformation de la société par l'information.

Qu'on adhère ou non aux idées



de l'auteur, on ne peut, après lecture, que se sentir plus instruit et mieux armé pour comprendre notre monde et la géopolitique. *AD*

Lt-colonel Joë Pouliquen

Compagnon de la Libération

René Lamouroux

Édité par l'auteur

(06 58 25 13 99)

24 x 32 cm, 310 pages, 45 €

Plus de 300 illustrations

dont 80 pleines pages

Joseph Pouliquen, dit Joë, (1897-1988) a vécu les deux guerres mondiales. Engagé à 17 ans, il est successivement artilleur dans les Dardanelles, fantassin dans les Balkans et grièvement blessé au Chemin des Dames en 1917. Remis mais déclaré inapte à l'infanterie, il réussit à devenir pilote et rejoint en juillet 1918 l'escadrille de bombardement BR 128 sur Breguet 14. À l'armistice, sergent, avec vingt missions de guerre, il est envoyé en Slovaquie pour aider les Tchèques face aux Hongrois, ajoutant une quinzaine de missions à son palmarès.

En 1939, vu son âge, il a le plus grand mal à retrouver un rôle opérationnel. Il finit par obtenir le commandement de la base de Palmyre ce qui lui permet de voler comme pilote ou observateur sur Potez 25 jusqu'à sa démobilisation en novembre 1940. Ne pouvant rejoindre l'Angleterre, il se retrouve à Beyrouth fin 41 au

terme d'une incroyable traversée d'ouest en est de l'Afrique. Accueilli par les FAFL, Pouliquen est nommé commandant du groupe de chasse « Alsace ». Peu de missions de guerre pour lui vu son âge et sa spécialité, mais ses subordonnés Tulasne, Ezanno et d'autres sauront faire. Les campagnes en Libye sont meurtrières mais victorieuses. Il est ensuite chargé de la mise sur pied de l'escadron Normandie en Russie qu'il rejoint, après escale en Iran, fin 42. Les Russes sont difficiles à apprivoiser, mais Joë saura gagner leur confiance. Remplacé en mai 1943 par Tulasne à la tête de l'escadron, il quitte Ivanovo pour l'Angleterre et parvient à être affecté comme second du groupe de bombardement « Lorraine » sur Boston. Il est alors autorisé à des missions de guerre comme mitrailleur!

Joseph Pouliquen a quitté l'Armée de l'air en 1946, avec 56 missions de guerre et 675 heures de vol. Il était juste de rendre hommage à cet homme indestructible, aussi modeste que tenace. Le livre de René Lamouroux, établi à partir des carnets de guerre du héros et de ses photos personnelles, rassemble les souvenirs de ses compagnons autour d'un texte sobre. C'est en même temps un livre superbe et passionnant sur cette épopée

P. de Chassey (51-Jeantet)



Carnet

Nominations

Au grade de général de brigade aérienne pour prendre rang du 1^{er} juin 2016

- M. le colonel du corps des officiers de l'air **Stéphane MILLE (86)**
- M. le colonel du corps des officiers de l'air **Éric CHARPENTIER (86)**

Au grade de commissaire général de 2^e classe pour prendre rang du 1^{er} août 2016

- M. le commissaire en chef de 1^{re} classe du corps des commissaires des armées **Christian PITIOT (83)**, nommé sous-directeur « métiers » de la direction centrale du service du commissariat des armées à la même date.

Élévation

Les rang et appellation de commissaire général hors classe sont conférés dans la 1^{re} section des officiers généraux du service du commissariat des armées pour prendre rang au 1^{er} juillet 2016 à M. le commissaire général de 1^{re} classe **Yves REYMONDET (77)**.

* *
*

Naissances

- Jules, fils de M. et M^{me} Bruno BUGLIO, petit-fils du général **Jean-Paul PICCO (59)** et M^{me}, le 28 janvier 2016
- Marie, fille de M. Patrice et M^{me} Quiterrie BOER, petite-fille du commandant **Arnaud DELAVAL (68)** et M^{me}, le 16 février 2016
- Raphaël, fils de M. Lilian JAILLET et M^{me} Sophie BRISSET, petit-fils du général **Jean-Vincent BRISSET (69)** et M^{me}, le 28 février 2016
- Lucas, fils de M. Patrick et M^{me} Martina DELAHODDE, petit-fils du lieutenant-colonel **Alain DELAHODDE (65)** et M^{me}, le 18 mars 2016
- Éline, fille de M. Thomas GUYOT et M^{me} Margaux CASAMAYOU, petite-fille du lieutenant-colonel **Jean-Pierre CASAMAYOU (70)** et M^{me}, le 5 mai 2016
- Gabriel, fils de M. et M^{me} SOULA, petit-fils du colonel **Jean-Philippe BRIBET (76)** et M^{me}, le 10 mai 2016

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

Décès

- Colonel **Louis DENOIX de SAINT-MARC (38)**, le 23 février 2014
- Lieutenant-colonel **Claude LABBE (54)**, le 31 juillet 2014
- Colonel **Georges RIVORY (38)**, le 12 août 2014
- Général Xavier **SIRGANT (44F)**, le 21 décembre 2015
- Lieutenant **Franck ESCLAPEZ (91)**, le 25 février 2016

- Colonel **François FELIX (62)**, le 25 mars 2016
- Colonel **Jean DAGAIN (39)**, le 27 mars 2016
- Général **Henri GUILLOU (39)**, le 29 mars 2016
- Commissaire général **Jacques NOËL (55)**, le 3 avril 2016
- Colonel **Georges VARIN (52)**, le 9 avril 2016
- Commissaire lieutenant-colonel **Jean-Pierre DABROWSKI (63)**, le 2 mai 2016
- Commissaire colonel **Jean BRUNEL (55)**, le 6 mai 2016
- Lieutenant-colonel **Jean CLAUSS (57)**, le 9 mai 2016
- Capitaine **Alain DURIF (57)**, le 19 mai 2016
- Colonel **Max SIMON (58)**, le 2 juin 2016
- Lieutenant-colonel **Jean PLANTIER (46)**, le 2 juin 2016
- Colonel **Jean CHAUVIN (47)**, le 3 juin 2016
- Capitaine **Pierre LAFARGUE (46)**, le 6 juin 2016
- Colonel **Edmond BLANCHE (37)**, le 8 juin 2016

- M^{me} Gabrielle MILANDRE, veuve du lieutenant **Joël MILANDRE (51)**, le 11 janvier 2016
- M^{me} Jacqueline DERELY, veuve du capitaine **Jean DERELY (42)**, le 14 mars 2016
- M^{me} Marie-Pierre FLAMENT, veuve du lieutenant-colonel **Daniel FLAMENT (61)**, le 21 mars 2016
- M^{me} Jacqueline BOURDET, veuve du lieutenant **Pierre BOURDET (40)**, le 22 avril 2014
- M. Thierry AUZEPY, fils du général **Christian AUZEPY (63)**, le 16 avril 2016

• M. Patrick Facon, le 29 mai 2016. Docteur en histoire, il a fait toute sa carrière au SHAA et au CESA. Ses travaux ont porté essentiellement sur l'histoire de l'Armée de l'air.

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

Solutions des mots croisés de la page 59

thétise.
Mas - CRS, 11 - Uriel - Boit, 12 - Ris - Egalée, 13 - Es-
7 - Iéna - Tâtes, 8 - Pruderie, 9 - Latex - Co, 10 - EG -
Opium, 4 - Nomes - En, 5 - Qui Tireur, 6 - Ut - Mes - Tre.
Verticalement: 1 - Jean qui rit, 2 - Entourée, 3 - Avec -
- Reimette - Cois, IX - Ure - Crie, X - Timbres-poste.
Étalée, VI - Uro - Istres - GT, VII - Ieper - Aix - Bai, VIII
III - Atemi - Nul - Ist, IV - Noce - Madame, V - Qu - Ste -
Horizontalement: I - Jean qui pleure, II - Envoyer - Gris.



CHECK LIST

- ✓ CASQUE
- ✓ GILET DE COMBAT
- ✓ PARACHUTE
- ✓ COUVERTURE GMPA



L'ENTRAIDE SOLIDAIRE GMPA, un accompagnement concret en cas d'accident de la vie

L'entraide et la solidarité font partie intégrante des valeurs associatives du GMPA. Au-delà des contrats d'assurances proposés à ses adhérents militaires, policiers et pompiers, le dispositif d'entraide et d'accompagnement de l'association peut leur venir en aide en cas de grandes difficultés.

EN QUOI CONSISTE L'ENTRAIDE SOLIDAIRE ?

L'entraide solidaire est un dispositif d'accompagnement social adapté à chacune des situations difficiles rencontrées par les militaires et leurs familles.

✓ L'accompagnement des adhérents et de leurs familles, touchés par un événement en opération

C'est la mission première du GMPA. Cet engagement se traduit par des aides financières, médico-sociales, un soutien des enfants et du conjoint en cas de décès, des aides à la reconversion.

✓ L'accompagnement en cas d'aléa de la vie

Le GMPA soutient ses adhérents et leurs familles touchés par un accident de la vie qui les a entraînés dans une situation précaire : maladie, perte d'emploi, accident, divorce...

✓ L'accompagnement des jeunes

Le GMPA soutient les moins de 30 ans, parfois fragilisés par le contexte social et économique, en les aidant financièrement à poursuivre leurs études ou dans le cadre d'une reconversion.

✓ L'accompagnement des seniors

Le GMPA propose à ses adhérents confrontés à la perte d'autonomie un accès prioritaire à près de 120 établissements spécialisés répartis dans toute la France.

QUI EST CONCERNÉ ?

Décès, invalidité, dépendance, accident de la vie, perte d'emploi... **L'entraide solidaire est destinée à tous les adhérents du GMPA** ainsi qu'à leur famille qui se trouvent dans une situation sociale difficile suite à un événement malheureux.

COMMENT LES AIDES SONT-ELLES ALLOUÉES ?

Tous les mois, **une commission dédiée**, composée de représentants des adhérents, étudie les dossiers **des personnes fragilisées** et décide des aides à mettre en place.

Au-delà du soutien financier, le GMPA, convaincu de l'efficacité du modèle partenarial, peut orienter ses adhérents vers l'un de ses **nombreux partenaires, associatifs ou privés**, experts dans leurs domaines respectifs en matière d'entraide et d'accompagnement médico-social.

ENTRAIDE SOLIDAIRE GMPA

- 7 000 bénéficiaires en 7 ans d'existence
- 1,7 M€ d'aides allouées en 2015
- 20 associations subventionnées
- Plus de 600 orphelins aidés chaque année
- Aide aux seniors : un accès prioritaire à 120 établissements spécialisés et 85 places réservées par an aux adhérents ou à leurs parents.





Armée de l'air - Dassault Rafale



Bell & Ross

TIME INSTRUMENTS

NEW BR03 DESERT TYPE · Boîtier 42 mm en Céramique · Bell & Ross France: +33 (0)1 73 73 93 00 · e-Boutique: www.bellross.com
Boutiques Paris · Rive Droite: Le Village Royal, 25 rue Royale · Rive Gauche: Le Bon Marché, 24 Rue de Sèvres