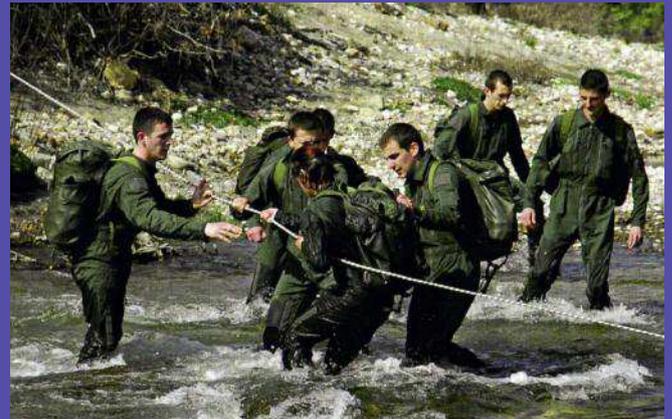


le piège

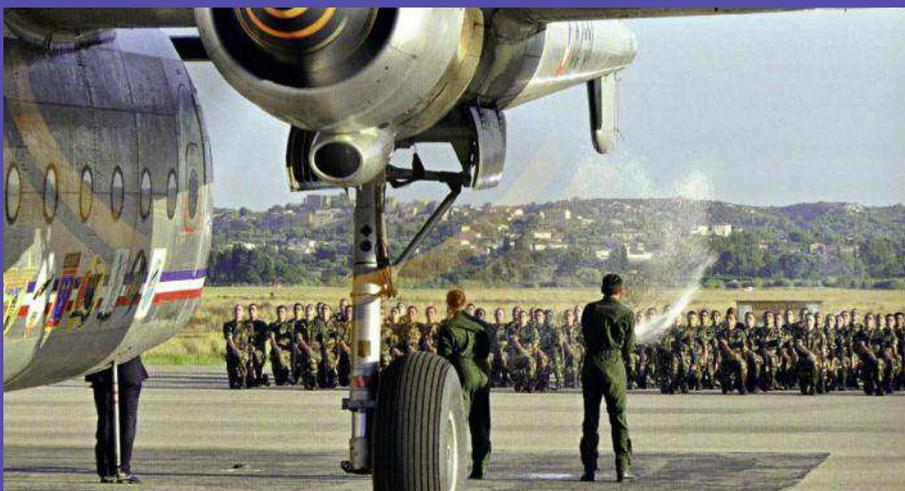
Revue des anciens élèves
de l'École de l'air



Les 70 ans du Normandie-Niemen



Photos extraites du livre :
Les Écoles d'officiers de l'Armée de l'air
Salon-de-Provence



Installée depuis 1937 à Salon-de-Provence, l'École de l'air forme depuis l'origine les officiers de l'Armée de l'air, passionnés d'aéronautique, prêts à mettre leur savoir et leur courage au service de la défense de leur pays.

Grande école militaire, elle perpétue une tradition d'excellence et jouit d'un grand prestige, en France comme à l'étranger. Ce livre propose de découvrir, aux travers des formations, du quotidien riche et de l'histoire mouvementée de l'École, une institution aux missions multiples, fidèles aux traditions et résolument tournée vers l'avenir.

31 x 24 cm - 144 pages - 32 € TTC
 Éditions Privat - 10 rue des Arts - BP 38028
 31080 Toulouse cedex 6

Le mot du CEMAA

En tant que chef d'état-major de l'Armée de l'air, c'est avec beaucoup de plaisir et de fierté que j'ai accepté d'écrire « le mot du CEMAA » pour ce numéro de décembre 2012 du *Piège*. Je suis particulièrement attaché à cette revue de l'association des anciens élèves de l'École de l'air, l'AEA, qui présente un véritable intérêt pour nous tous. Elle rapproche les différentes générations de piégards en associant l'expérience des plus anciens à l'imagination des plus jeunes. Récits opérationnels, anecdotes riches et passionnantes, réflexions stratégiques, projets novateurs, se côtoient ainsi au fil des pages pour créer une alliance gagnante au cœur de l'AEA qui reste ainsi toujours en phase avec notre actualité.

Cette dernière est particulièrement riche, comme le soulignent les nombreuses opérations dans lesquelles sont engagés les hommes et les femmes de l'Armée de l'air aujourd'hui. Si nos drones et nos avions de chasse ont quitté l'Afghanistan, nous avons depuis le 1^{er} octobre la responsabilité du commandement de l'aéroport international de Kaboul. C'est une mission complexe et exigeante qui est au cœur de notre expertise : gérer une plateforme aéroportuaire, en zone de crise, à des milliers de kilomètres de la métropole. Presque simultanément, nous avons déployé des *Mirage 2000D* au Tchad pour remplacer nos *Mirage F1CT* qui viennent d'être retirés du service. Dans le même temps, nous continuons à veiller sur la souveraineté de notre espace aérien à partir du centre national des opérations aériennes de Lyon Mont-Verdun, nous poursuivons notre mission de dissuasion, nous nous entraînons dans le cadre d'exercices multinationaux de grande ampleur, comme récemment *Volcanex*. Ces quelques exemples nous montrent que la source d'articles pour alimenter *le Piège* n'est pas près de se tarir !

Elle le sera encore moins dans l'avenir, avec les perspectives d'entrée en service de nouveaux matériels qui vont véritablement faire entrer l'Armée de l'air dans une nouvelle ère. En 2013, l'*A400M* arrivera dans les forces. Suivront, je l'espère, de nouveaux drones ainsi que les avions ravitailleurs de type MRTT. Ces nouveaux vecteurs, aux capacités remarquables, doivent nous conduire à imaginer de nouveaux concepts d'emploi, à nous inscrire dans des dynamiques interministérielles et interalliées prometteuses.

C'est pourquoi nous ne devons pas craindre les travaux actuels de rédaction d'un nouveau livre blanc sur la défense et la sécurité nationale qui jetteront les bases de la future loi de programmation militaire. Au contraire, nous devons profiter des nombreux atouts de l'Armée de l'air, de notre héritage, pour alimenter le débat d'idées en proposant de nouvelles voies, en faisant preuve d'imagination. Dans ce cadre, je suis persuadé que chacun d'entre nous, qu'il soit en activité ou pas, a un rôle important à jouer, pour montrer tout ce que l'Armée de l'air est en mesure d'offrir à notre pays et la valoriser au niveau qu'elle mérite.

Cette communauté à laquelle nous appartenons est unie par le partage d'une même passion, mais elle sait aussi se serrer les coudes dans les moments plus difficiles lorsque les circonstances s'imposent à

nous. Alors que les fêtes de fin d'années approchent, il est essentiel que nous puissions manifester notre solidarité envers les familles de ceux d'entre nous trop tôt disparus qui ressentent, encore plus difficilement en cette période, l'absence d'un proche. L'action de l'AEA est importante pour cela. En accordant des bourses d'études, des prêts, des récompenses, ainsi que des secours ou un soutien moral aux familles qui en ont besoin, l'association apporte la preuve que la solidarité qui a été au cœur de nos années en promotion à Salon-de-Provence ne s'est pas éteinte avec le temps. Je tiens à remercier pour cela les nombreux bénévoles qui s'investissent avec enthousiasme pour que perdurent ces liens indispensables et qui œuvrent avec efficacité pour faciliter le retour à la vie civile de nos camarades.

L'aide à la reconversion constitue une activité pour laquelle l'AEA peut s'appuyer sur le réseau des anciens qui ont déjà franchi le pas en quittant l'uniforme. C'est un atout sur lequel il nous faut capitaliser en complément des possibilités proposées par la DRHAA. Là aussi, il nous faut savoir faire preuve de toujours plus d'imagination et utiliser tous les leviers à notre disposition pour faciliter la reconversion de ceux qui le souhaitent.

Je sais pouvoir compter sur vous pour continuer à faire vivre cet esprit de solidarité et notre vie associative, pour continuer à porter l'Armée de l'air, pour qu'ensemble l'École de l'air soit toujours une pépinière remarquable d'officiers prêts à servir leur pays. C'est une école dont nous pouvons tous être légitimement fiers. Elle a toujours su s'adapter aux évolutions de son temps pour remplir efficacement sa mission. Aujourd'hui, dans un monde toujours plus mouvant, elle continue à se moderniser tout en gardant intactes nos valeurs les plus chères et les traditions qui nous rassemblent. Poursuivons ensemble notre action pour qu'il en soit toujours ainsi au sein de notre *Piège*, afin de toujours *Faire Face* !



Denis Mercier
(79 – Caroff de Kervezec)



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

Fondée en 1946,
reconnue d'utilité publique

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

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

Abonnement :

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

Rédaction :

Directeur de la publication :
Pierre Niclot (71)

Rédacteur en chef :

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

Réalisation :

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

Publicité :

EDIF - 102 avenue Georges Clemenceau
94700 - Maisons-Alfort

Dépôt légal

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



Couverture: © Sirpa Air

► sommaire



p9

Éditorial

Actualités

- 4 > Agenda de l'AEA
- 5 > Brèves
- 6 > Courrier des lecteurs
- 7 > Mots croisés
P. Platel (49)

Histoire

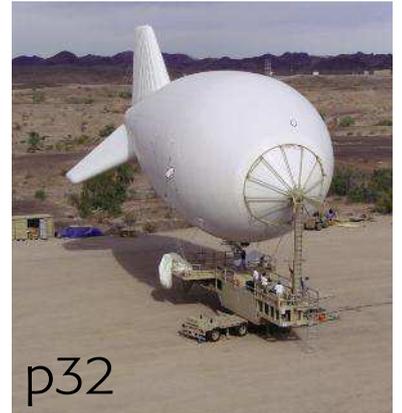
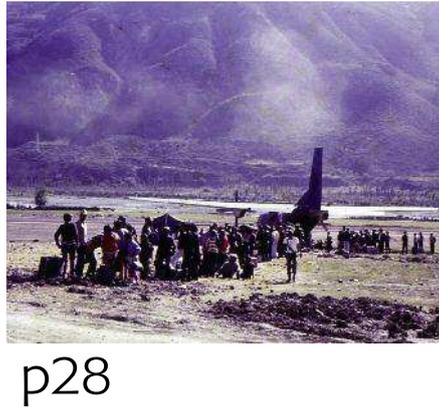
- 9 > Tripolitaine contre
Cyrénaïque
J. Fleury (52)
- 12 > Piqûre de rappel n°27
L. Robineau (51)
- 13 > 1956 : Méprise à Haïfa
P. Faure (45)
- 14 > Le commandant Goumin,
compagnon de la Libération
H. de Sacy (61)
- 17 > Histoires d'amerrissage
P. Simard (Saint-Cyr 37)
- 18 > Pilote de chasse à la
SPA 155 (1917-1918)
J.-C. Ichac (57)
- 20 > Juin 1941 : l'anéantissement
de l'aviation soviétique
C. d'Abzac

- 22 > Ma guerre en Russie
R. de La Poype

Récits

- 24 > Destruction d'un missile en vol
B. Goulesque (61)
- 27 > Laverdure
A. Marro (EMA 63)
- 28 > Les débuts humanitaires du
Transall
C. Lemieux (55)
- 30 > Le commissaire enquêteur
et l'engagement national pour
pour l'environnement
P. Leheup (72)
- 32 > *Big Brother* veille sur
l'Afghanistan
Traduction de M. Pochoy (57)
- 34 > Record d'altitude au Tchad
J. Montchanin (Saint-Cyr 64)
- 36 > *L'Alouette* et le ministre
Ph. Moreau (56)
- 39 > L'automatisation de la solde
du personnel de l'Armée de
l'air, 1962-1978
G. Burdin et J. Bouillaud (55)

le piège N° 211 - décembre 2012



41 > Souvenir du temps où les avions vrillaient
G. Le Bretton (63)

42 > Paniers roquettes sur *Mirage F1*
G. Le Bretton (63)

43 > Un peu de...
A. Delahodde (65)

Idées

44 > Privilégier la qualité
J. P. Salini (48)

47 > Chine: l'évolution de l'APL dans un contexte géostratégique en rapide transformation
M. Jan (59)

50 > Nouveaux moyens pour la nouvelle stratégie américaine
C. Mainguy (49)

51 > La guerre préhistorique
J.C. Favin-Lévêque (67)

Vie de l'AEA

55 > Journée d'information sur la reconversion

Vie des promotions

56 > La 54 en Maine-Anjou
J. de Soultrait (54)
Les 56 ans de la 56 en Lorraine
G. Lacaze (56)

57 > La 52 a 60 ans... et reste vivace
C. Sprung (52)
Une "impaire" "passe" à Cahors et ne "manque" pas son rendez-vous
L. Simon et J. Humblot (55)

58 > La 59, du Guesclin et la recette
C. Prasil (59)

59 > Une promo qui aime la Bretagne et les Bretons
A. Delahodde (65)

60 > La 67 dans la Grande Galerie de l'évolution
H. Tryer (67)

61 > Saint-Pourçain-sur-Sioule, vous connaissez?
R. Renard (74)

Vie des régions

62 > Visite du centre de formation en vol de l'ENAC de Biscarosse
D. Bastien (71)

63 > Les groupes français de bombardement lourd de la *Royal Air Force*
D. Bastien (71)

64 > Une mission au "Guyenne"

Vie de l'École de l'air

65 > L'École de l'air au C'Space
F. Aamchi (10)

Notes de lecture

66 > Les livres

Entre nous

68 > Carnet



agenda

Jeudi 10 janvier 2013

@19h00 : galette des Rois à l'École militaire

Venez nombreux pour cette occasion de convivialité et de détente autour de la traditionnelle galette des Rois, qui permet de réunir pour la nouvelle année les anciens élèves de toutes générations et les veuves de nos camarades.

Jeudi 14 février

Au Cercle national des armées

@ Journée d'information sur l'accompagnement vers une 2^e carrière

Le comité AEA/AEMA/ANCA/AOAC d'accompagnement pour une deuxième carrière (CAP2C) organisera le 14 février à Paris, une journée d'information sur cette étape importante de la vie professionnelle, à laquelle de plus en plus d'anciens élèves de l'École de l'air sont ou seront un jour confrontés. Comme pour les dernières éditions, par souci d'efficacité et d'ouverture, la journée sera organisée conjointement avec les associations similaires d'anciens de Saint-Cyr et de l'École navale.

Les inscriptions sont possibles directement sur le site <http://www.aea.asso.fr>

Jeudi 7 février et jeudi 11 avril

17h 15 : réunion du Conseil d'administration à l'École militaire

Jeudi 30 mai

17h 00 : Assemblée générale à l'École militaire

Ouvert à tous les membres, le rendez-vous annuel de l'AG est primordial pour la vie de notre association.

Vendredi 7 juin

@ Gala de l'AEA et de l'AEMA

En 2013, nous vous proposons de nous rejoindre dans le cadre prestigieux du Haras de Jardy, près de Versailles, pour une soirée inoubliable.

Un cocktail dînatoire sera servi dans le pavillon, formule toujours appréciée car elle favorise les échanges entre Piégeards et invités, tandis qu'un spectacle équestre époustouflant se déroulera dans le manège attenant. Plus tard,



une soirée dansante animée par un DJ permettra aux jeunes de toutes générations de poursuivre leurs échanges sur d'autres rythmes, jusqu'au petit matin.

Réservez votre soirée dès à présent !



Photos DR

brèves

Les 70 ans du Neu-Neu

Le 14 septembre 2012 à Mont-de-Marsan, le régiment de chasse 2/30 "Normandie-Niemen" a célébré ses 70 ans d'existence. La cérémonie militaire s'est déroulée en présence de hautes autorités dont le général Palomeros, CEMAA, son homologue russe le général Viktor Nikolaevitch Bondarev et Alexandre Orlov, ambassadeur de la Fédération de Russie en France.

Cette cérémonie à la mémoire des glorieux anciens du "Normandie-Niemen" a été l'occasion pour le général Palomeros de remettre les fanions des prestigieuses escadrilles SPA 91, SPA 93 et SPA 37 au personnel de l'escadron. Certains des appareils ayant équipé l'unité encadraient les troupes en armes : un *Yak3*, avion russe de la Seconde Guerre mondiale, un *Mirage F1*, ainsi qu'un *Rafale* peint aux couleurs des 70 ans du régiment de chasse.

Dans les rangs de la cérémonie se tenaient fièrement certaines figures historiques comme Georges Masurel, 91 ans, mécanicien-avion de novembre 1942 à octobre 1943 lorsque l'unité opérait depuis la base soviétique d'Ivanovo, à 250 km au nord-est de Moscou. Georges Masurel termina le conflit comme pilote au sein des groupes de chasse "Picardie" et "Ardennes".



Sirpa-Air





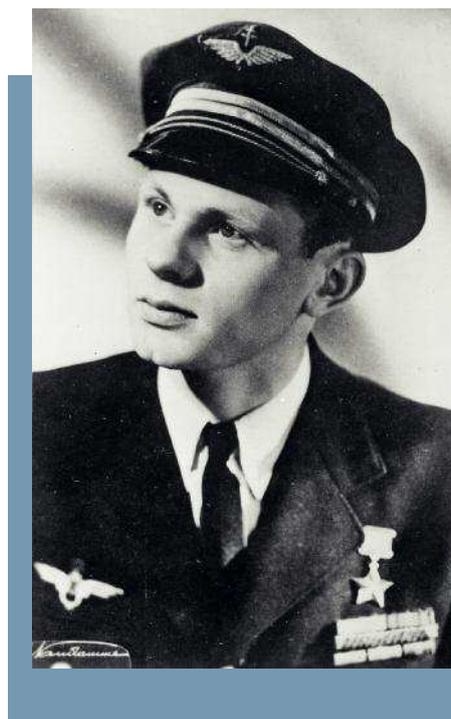
Adieu aux armes du général Abrial

Le vendredi 12 octobre, la cour d'honneur de l'École militaire a été le siège d'une prise d'armes présidée par l'amiral Guillaud, CEMA, pour marquer l'adieu aux armes du général d'armée aérienne Stéphane Abrial. On y remarquait la présence de nombreuses personnalités dont, pour l'Armée de l'air, le général Mercier, CEMAA, et le général de Rousiers, IGAA.

Le général Palomeros, successeur du général Abrial en tant que SACT (*Supreme Allied Commander Transformation*) à Norfolk, était également présent. L'ordre du jour lu par l'amiral Guillaud retraçait l'exceptionnelle carrière du général Abrial. Lors du cocktail qui a suivi, ce dernier a fait part, entre autres, de l'expérience unique qu'il a vécue aux États-Unis.

Il était le dernier Héros de l'Union soviétique français de la Seconde Guerre mondiale

Alors que le régiment de chasse 2/30 "Normandie-Niemen" vient de célébrer ses 70 ans, on apprend le décès, à l'âge de 92 ans, de l'une de ses plus belles figures, Roland de La Poype. Rallié dès juin 1940 à la France Libre, il participe comme mitrailleur à l'expédition de Dakar et à la campagne du Gabon avant de suivre l'entraînement de pilote de chasse. Il obtient sa première victoire aérienne au 602^e Squadron en août 1942. Volontaire pour rejoindre l'escadrille "Normandie", il arrive en Russie avec le premier contingent de cette nouvelle unité, en novembre 1942. Au cours des combats sur le front de l'Est, il abat 16 appareils ennemis. Au moment de son retour en France en juin 1945, il est capitaine, chef d'escadrille. Après guerre, il se lance dans l'industrie, notamment celle du plastique : il est l'inventeur du berlingot Dop et le concepteur de la carrosserie de la Méhari... Cet entrepreneur crée aussi le Marineland d'Antibes. Il avait été



SHD-Air

fait "Héros de l'Union soviétique" avec ses camarades Marcel Albert, Jacques André et Marcel Lefèvre ; il en était le dernier survivant.

Ses obsèques ont eu lieu aux Invalides le mardi 30 octobre.

Un très bel éloge lui a été rendu par Max Armanet, éloge que vous pouvez lire en suivant ce lien :

http://www.marianne.net/blogsecretdefense/L-elogie-funebre-de-Roland-de-La-Poype-par-Max-Armanet_a817.html

Vous trouverez en page 22, une partie du témoignage qu'il a laissé, en son temps, au Service historique de l'Armée de l'air.

Dernière minute ! Futur déménagement de l'AEA

L'assemblée générale extraordinaire du 28 novembre a autorisé notre président à prendre toutes dispositions pour participer, avec d'autres associations, à l'acquisition d'un local privé extérieur à la Cité de l'air, cela dans le cadre d'une SCI comprenant plusieurs composantes aéronautiques.

courrier

Un peu plus de polémique ?

Les vacances d'été ont fait que j'ai pris connaissance du n° 209 de notre revue *Le Piège* après la rentrée, courant septembre. Je m'y suis plongé avec d'autant plus de plaisir que certains camarades de promotion m'avaient vivement incité à lire tel ou tel article.

Je n'ai pas été déçu. Toutefois, je dois réagir à celui d'Alain Delahodde, publié page 55 : *Un peu de polémique pour changer*.

Il apparaît que les promos impaires ne souffrent aucune comparaison avec les paires, elles les écrasent !

L'auteur nous invite à consulter l'*ours*, en page 2. Ce que j'ai fait. Effectivement, l'absence de représentants de promos paires saute aux yeux. Existe-t-il un seul membre d'une promo paire qui écrirait Clémenceau au lieu de Clemenceau, 1^o au lieu de 1^{er} et qui, dans une adresse, mettrait une virgule après le numéro de la rue ?

C'est flagrant, beaucoup trop d'impairs !
Louis Maître (54 - Héliot)

Les supports de JATO étaient-ils consignés ?

Dans le passionnant récit de notre intervention à Suez¹ par Perseval (Saint-Cyr - 39), les F84F de la 1^{re} EC utilisent deux fois des fusées d'appoint JATO.

Au décollage de Brindisi, ils sont obligés d'aller larguer les supports JATO sur un champ de tir voisin, dans des conditions météo difficiles. À Saint-Dizier et à Luxeuil, nous devons aussi larguer les supports sur la base, mais c'était pour ne pas bombarder nos laborieux concitoyens et leurs vaches. À Brindisi, le terrain est sur la plage, et les F partent se mettre en place à Chypre pour des opérations de guerre...

Par contre, en Israël, au décollage de Lodd (à 10 km de la côte) en mission opérationnelle, ils vont larguer leurs supports JATO dans la mer.

Ma question est la suivante : les supports JATO étaient-ils "consignés" ? Fallait-il les rendre au fabricant après usage, sauf cas de force majeure ? Si oui, ceux de Brindisi ont-ils dû être récupérés et rapportés en France par voie aérienne militaire, au coût que l'on devine ? Si non, pourquoi les Italiens ont-ils exigé de les larguer sur leur champ de tir plutôt que dans la mer ? La mafia des ferrailleurs ?

Merci à un ancien de cette époque de nous apporter une réponse à ce mystère de l'Histoire qui m'empêche de dormir.

Michel Pochoy (57-Ducray)

Un mystérieux insigne d'escadrille à identifier

Pierre Warmé (58-Blériot) nous transmet cette requête d'Alain Crosnier, historien bien connu pour ses publications sur les avions de l'Armée de l'air, qui cherche à identifier un insigne d'escadrille. L'un d'entre nous a-t-il la réponse ?

« Dans le cadre de mon livre sur l'histoire de l'Armée de l'air en AFN (1942 à 1967), je cherche à identifier l'insigne d'escadrille porté par cet A-24 Dauntless au Maroc, à l'école de Marrakech ou celle de Meknès, et qui ressemble à une guêpe. Avec mes remerciements.

Alain Crosnier »



Annuaire 2012, suite et fin

Je souhaite apporter tout mon soutien au courrier de Michel Rousse sur l'annuaire 2012 publié dans le n° 210 du *Piège*...

Jacques Meunier (60-Ferrando)

N.D.L.R. : La rédaction précise ou rappelle aux lecteurs membres de l'AEA que la réalisa-

Recherche de témoignages sur les premiers combats de la Grande Guerre.

Patrick-Charles Renaud, auteur du livre « Ciel en feu » (cf. NdL n° 188) et de bien d'autres ouvrages sur les dernières guerres, est à la recherche de toutes informations sur les combats qui se sont déroulés en Lorraine en août et septembre 1914. Tous documents, photos, notes, lettres d'un parent ayant participé à ces combats dans les régions de Dieuze, Morhange, Delme, Château Salins, et la région de Nancy l'aideraient à reconstituer un épisode oublié de l'Histoire.

Ceux d'entre nous qui se souviennent d'un grand-parent ayant participé à ces combats et ayant gardé quelques témoignages peuvent contacter l'auteur :

113, Avenue Foch, 54270 Essey-lès-Nancy
Tél. : 03 83 20 13 38, patrick-charles.renaud@orange.fr

Alain Delahodde (65-Tricornot de Rose)

tion de l'annuaire relève directement du délégué général de l'AEA et que les éventuelles modifications ainsi que les propositions doivent lui être adressées.

Les B 26 en Algérie n'ont pas laissé indifférents nos lecteurs !

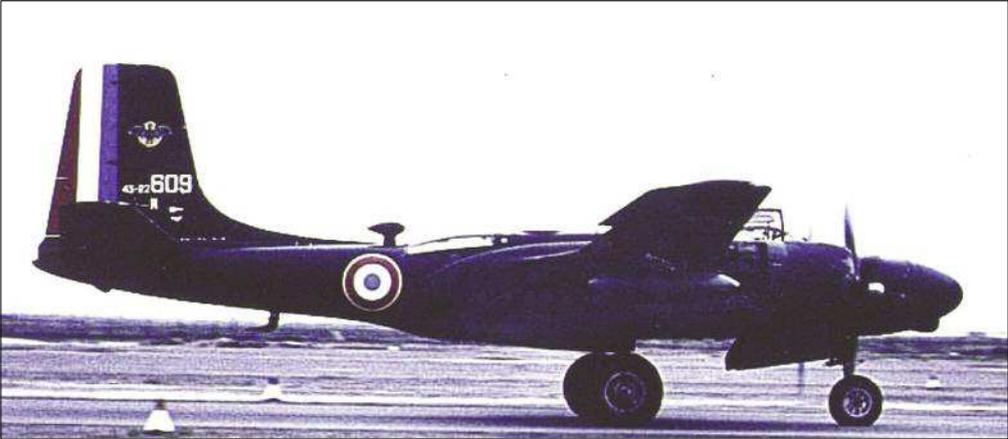
Je tiens à vous exprimer mon admiration et mes remerciements pour l'article sur le B 26 en Algérie (n° 210 sept. 2012). Alliant précision et vivacité, Planès fait revivre en nos cœurs la tension, l'émotion et la plénitude de ces années de guerre à Bône et Oran. Je serais très heureux si vous pouviez lui transmettre le présent mail avec mon souvenir ému et amical.

Il évoque entre autres récits le drame du 13 mars 1962, jour noir où j'ai ramené mourant mon commandant d'avion, notre charismatique leader bombardier, le très cher et immensément regretté capitaine Coelho Da Silva. À six jours du cessez-le-feu en Algérie, une seule balle de petit calibre traversant le cockpit du B 26 cinq millimètres au-dessus du blindage... Cinquante ans et sept mois ont passé, cette R.A.V. tragiquement écourtée est restée de bout en bout indélébile dans mon souvenir. Encore merci pour votre action dans l'association et pour cette magnifique revue. Bien amicalement.

François Sage (57-Ducray)

1- "Lieux de pêche" en Méditerranée? (n° 209) et "Raid sur Louxor" (n° 210)





SHD Air

Sur la photo, on reconnaît bien le nez et le radome du NF11 qui s'est parfaitement adapté au maître-couple du B 26

C'est avec un très grand intérêt que j'ai découvert, dans le dernier *Piège*, l'article de mon ami Planès, intitulé "B 26 Invader en Algérie". Un très grand intérêt, mais aussi pas mal d'émotion, tant cet article m'a rappelé des événements heureux ou au contraire terriblement douloureux ! Puis j'ai découvert une grave lacune : Ou bien le titre était erroné, il aurait dû être : "B 26 Invader, bombardiers en Algérie" (ce qui apparaît en fait dans l'introduction)... ou bien l'article était incomplet puisque les "B 26 N" de l'escadrille de Chasse de Nuit 1/71 n'y étaient pas mentionnés ?

Mais qui se souvient du B 26 N?...

C'était en 1960, alors que j'étais en pénitence au 3^e bureau de l'EMAA... Les grands chefs se sont trouvés confrontés au délicat problème de la surveillance du ciel, de nuit, sur la frontière tunisienne. L'escadrille 1/71 chargée de cette mission, sur le terrain de Bône avec des équipages de la 30^e escadre, ne disposait que de *Meteor NF11* (trop rapides pour intercepter et identifier les tranelles coupables d'intrusion nocturnes) et de *MD 315* (qui, eux, étaient trop lents !). Que trouver pour couvrir le gap ? Je ne me souviens plus du nom de celui qui a suggéré le B 26. Mais à la délicate question du radar à choisir pour transformer le B 26 en "chasseur

de nuit" j'ai moi-même proposé à mon chef, le colonel Bret dont nous gardons tous le souvenir, de faire appel aux radars des *NF11* en cours de remplacement par des *Vautour N* à la 30^e escadre. L'étude et la réalisation de cette transformation, sur quatre ou cinq appareils, ont été réalisées à toute vitesse... Le premier B 26 N a dû voler à peine six mois plus tard !

En avril 1961, je profitais d'un créneau d'entraînement aérien pour aller passer quelques jours à Bône et faire, notamment, deux vols sur cet avion que je considérais un peu comme mon bébé, le B 26 N n°579... Une vraie joie !

Survint le "putsch des généraux", à Alger, l'autre bout de l'Algérie... J'ai dû reprendre vite fait le chemin de mon 3^e Bureau !

Les B 26 N, eux, ont poursuivi avec efficacité leurs missions à partir de Bône jusqu'à la fin des opérations en Algérie. J'ignore ce qu'ils sont devenus ensuite... de la ferraille sans aucun doute !

Pierre Coubel (46 - St-Exupéry)

N.D.L.R. : On pourra lire l'article "Les barages en Algérie" dans les numéros 152 et 153 du Piège, qui évoque l'utilisation des B 26 N dans cette mission de chasseur de nuit.

Mots croisés

Paul Platel (49 - de Seynes)

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

Horizontalement :

I - Peut se voir, de façon paradoxale, au cou d'une femme. II - Ne se déplace que par avion. III - Encore une chinoiserie - Se conduire de façon vache. IV - Travailleur souvent noir - Utile pour prédire l'avenir. V - On lui a trouvé une place - Sert pour avoir un bon plan. VI - San Antonio lui doit sa renommée - Où il n'y a pas le feu pour les Suisses. VII - Actions de masse - Possessif. VIII - L'œil du sphinx - Opération dans le centre. IX - Source d'énergie pour les Helvètes - Le feu fait sa richesse. X - Au début de l'enfance - A perdu tout son piquant.

Verticalement :

1 - Un mot qui n'a pas de sens. 2 - Moscovite célèbre - Personne. 3 - Pour un monsieur chez les Anglais - À peine brunies. 4 - Spécialité italienne ou de l'almanach Vermot. 5 - Touchées au cœur - Pour un baigneur ou un bateau qui va dans l'eau. 6 - Martinique ou Guadeloupe - Article venant de l'étranger. 7 - En mauvais état - Ne fait qu'à moitié rire. 8 - Se mit à table - Surveillant de maison close. 9 - Cria peut-être au feu - Plein d'allégresse. 10 - Ne se bat pas pour l'honneur.

(solution en page 68)



L'action sociale du GMPA, un soutien durable dans les difficultés

Conçue comme partie intégrante de l'offre prévoyance, l'action sociale du GMPA constitue un axe fort de sa démarche qui vise à **proposer à ses adhérents**, au travers de partenariats avec des acteurs expérimentés et performants, **une protection complète et sur mesure** allant bien au-delà des garanties d'assurance souscrites.

Au travers des aides financières versées, des partenariats noués avec des associations, du conseil, de l'assistance ou de l'écoute, **le GMPA offre à ses adhérents un soutien actif aux moments clés** : lorsqu'ils démarrent dans la vie active, lorsqu'ils sont victimes d'un événement douloureux en opération ou, lorsque seniors, ils sont confrontés à la perte d'autonomie.



Pas besoin de souscrire une garantie supplémentaire, être membre du GMPA c'est l'assurance de bénéficier de la solidarité et de l'entraide de l'ensemble de la communauté des adhérents.

DONNER UN COUP DE POUCE AUX JEUNES ACTIFS

Qu'il s'agisse de trouver un logement, de reprendre des études, de passer le permis de conduire... les adhérents qui s'installent dans la vie active ont besoin d'être aidés pour faciliter leur quotidien. **Le prêt Jeunes Actifs** permet aux jeunes de moins de 30 ans d'obtenir un prêt à taux réduit consenti pour une durée de 12 à 36 mois. Le GMPA prend en charge une partie du coût du crédit et se porte caution pour l'adhérent.

ACCOMPAGNER LES FAMILLES

Traduction concrète des valeurs d'entraide et de solidarité qui animent l'association, le service **GMPA Accompagnement** offre aux adhérents ou à leurs proches confrontés à un décès, une invalidité ou une incapacité, un soutien moral, des conseils et une assistance téléphonique pendant tout le temps nécessaire à la consolidation de la situation.

SOUTENIR LES ORPHELINS

Depuis sa création, le GMPA porte une attention particulière au secours des enfants d'adhérents décédés. L'association a mis en place des **bourses d'études** pour les aider à poursuivre leur scolarité. Le versement de ces prestations est organisé par le moyen de partenariats conclus avec les principales associations d'entraide des forces armées : ADO, ADOSM, FOSA.

S'ENGAGER AUPRÈS DES SÉNIORS

Conscient des conséquences de l'allongement de la durée de la vie, l'association s'engage auprès des personnes en situation de dépendance et d'isolement. Elle le fait au travers d'une **offre d'accès prioritaire** de ses adhérents à **l'ensemble des EHPA et EHPAD** de la Fondation Caisses d'Épargne (à hauteur de 80 places par an).

Pour en savoir plus sur l'action sociale du GMPA :

www.gmpa.fr



Tripolitaine contre Cyrénaïque¹

Jean Fleury (52 – Dartois)

Pour comprendre les origines de la crise libyenne de 2011, il n'est pas inutile de se pencher sur l'histoire de ce pays.



Photos DR



Sabartha et Cyrène: premiers établissements carthaginois et grecs en Libye.

L'Afrique du Nord était déjà habitée au paléolithique mais cette période est mal connue. Il y a quelques milliers d'années, son peuple d'origine berbère était appelé les *Libous* par les Grecs ; il était redouté par les Égyptiens.

Vers l'an mille avant notre ère, les premiers comptoirs phéniciens sont créés sur la côte, le plus important étant installé à ce qui deviendra Carthage. La domination phénicienne puis carthaginoise s'étend ensuite progressivement sur la côte ouest de l'actuelle Libye, jusqu'au golfe de Syrte. En 631 avant J.-C., les Grecs s'installent de l'autre côté de ce golfe et fondent, sur la côte ou dans l'immédiat arrière-pays, une série de villes dont Cyrène est la plus connue. Les deux parties de la Libye sont ainsi rivales pendant cinq siècles, la Tripolitaine marquée par la colonisation phénicienne et la Cyrénaïque soumise à l'influence grecque.

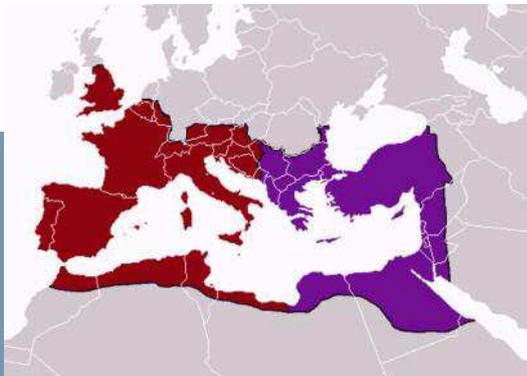
La tradition raconte que la frontière entre les deux colonies fut proclamée au IV^e siècle sur le lieu de la rencontre de deux délégations parties l'une de Carthage et l'autre de Cyrène. L'endroit, situé à 50 km à l'est de Syrte fut contesté par les Grecs puis accepté.

Les Romains apporteront une certaine unification en arrivant en 106 avant J.-C. à Tripoli (après avoir définitivement vaincu Carthage en 146) et en 96 à Cyrène, la ville et sa région étant alors cédée à Rome par les Égyptiens qui s'en étaient emparés quelque deux siècles plus tôt. Vers l'an 300, l'empereur Dioclétien sépare à nouveau le destin des deux provinces ; la Cyrénaïque rejoint l'empire d'Orient tandis que la Tripolitaine reste directement rattachée à Rome. La limite entre les deux régions reste celle qui avait été définie par les Carthaginois et les Grecs ; elle est alors matérialisée par quatre colonnes de marbre portant deux grandes statues de l'empereur Auguste et deux plus petites de César. Lorsque les Italiens construiront une grande route côtière en 1937, ils élèveront, toujours en ►

1- Ce texte provient du livre de Jean Fleury « *Crise libyenne : la nouvelle donne politique* » (voir note de lecture *Le Piège* 209 de juin 2012) . Il est publié avec l'accord des Éditions Jean Picollec.



Tripolitaine contre Cyrénaïque



Séparation de l'Empire romain à la mort de l'empereur Théodose en 395, au centre de la Libye actuelle.



► marbre, un arc de triomphe à cet emplacement défini 2 300 ans auparavant. Après-guerre, en hommage au monument érigé à Londres en 1828, les Anglais l'appelleront *Marble Arch*. Souvenir de l'occupation italienne, l'édifice sera détruit en 1970.

La conquête de l'Afrique du Nord par les Arabes unifie pour quelque temps la région. La Cyrénaïque est conquise en 643, la Tripolitaine en 644 et le Fezzan rejoint l'ensemble en 663. L'islam et la langue arabe sont imposés aux peuples nouvellement vaincus mais de nombreux Berbères conservent leur langue, le tamazigh.

Au XI^e siècle, des tribus nomades en provenance d'Arabie Saoudite sont implantées en Libye, les Banou Hilal en Tripolitaine et au Fezzan, les Banou Souleïm en Cyrénaïque. Elles imposent leur mode de vie aux autochtones ou les chassent devant elles. Un certain nombre de Berbères se réfugient ainsi dans les montagnes, en particulier dans le djebel Nafoussa, tout en conservant leur langue.

L'unité du pays n'est cependant pas réelle. Du VIII^e au X^e siècle, sous la dynastie abbasside des califes régnant à Bagdad, une réelle autonomie est donnée aux différentes provinces placées sous leur domination à condition que leurs gouverneurs reconnaissent leur autorité morale et leur payent un tribut. La Tripolitaine est ainsi pendant un temps rattachée à la Tunisie dirigée par l'émir de Kairouan. La Cyrénaïque continue à regarder du côté de l'Égypte. Le Fezzan change plus d'une fois de maître tout en retrouvant souvent une relative indépendance. Du XI^e au XII^e siècle les Almoravides puis les Almohades régnant au Maroc étendent leurs possessions jusqu'en Tripolitaine, puis voient leur domaine se fragmenter avec les Hafsides, maîtres de la Tunisie et de la Tripolitaine du XII^e au XV^e siècle. Pendant toute cette longue période, les dynasties mamelouks du Caire revendiquent leur suzeraineté sur la Cyrénaïque. Ce n'est qu'au XVI^e siècle que les Ottomans interviennent et imposent leur autorité, mais essentiellement dans les villes.

En 1711, un officier de cavalerie, appartenant à la communauté issue de mariages de soldats turcs avec des Libyennes, Ahmad Karamanli,

prend le pouvoir en chassant le pacha de Tripoli nommé par la Sublime Porte². Mais pour éviter d'entrer en guerre contre les Ottomans, il accepte une allégeance de principe à Constantinople qui, contre des présents, le confirme dans ses fonctions à la tête du pays.

Il gouverne ainsi la Libye de façon pratiquement indépendante et, depuis Tripoli, il prend possession des provinces de Cyrénaïque et du Fezzan en matant les révoltes des tribus arabes et berbères de l'intérieur. Son fils puis son petit-fils lui succèdent. Mais ils n'en ont pas la stature et leur autorité s'affaiblit au fil des années. Après deux années de troubles, un de ses descendants, Youssouf, se désigne en 1795 comme pacha et rétablit l'ordre. Sur mer, il combat les flottes ottomane et anglaise.

Les Français noteront que Youssouf soutint Bonaparte lors de sa campagne d'Égypte. Le futur empereur ayant libéré les prisonniers libyens incarcérés à Malte fut autorisé à utiliser le passage par la Libye pour contourner le blocus établi par la flotte britannique en Méditerranée orientale; cependant, cela ne dura qu'un temps en raison des pressions turques et anglaises. Les décennies suivantes, le pacha de Libye doit résoudre des problèmes économiques d'autant plus sérieux que la fin des guerres napoléoniennes apporte la paix en Méditerranée et par là la réduction ou la fin des revenus tirés des activités de la flotte de corsaires de Tripoli. En 1831, les révoltes se multiplient et Youssouf ne peut plus honorer ses dettes. Il abdique en 1832 en faveur de son fils Ali et celui-ci fait appel à la Sublime Porte pour rétablir l'ordre. Les Ottomans répondent d'autant plus positivement que l'arrivée en 1830 de la France en Algérie les inquiète. Malgré quelques révoltes, ils rétablissent l'ordre mais destituent Ali et nomment un nouveau pacha.

La misère et les désordres apparus à la fin du règne des Karamanli puis les changements apportés par l'occupation turque vont avoir pour conséquence un important mouvement religieux en Cyrénaïque, animé par un descendant du prophète Mahomet, Sayyid Muhammad Ben Ali al-Senoussi. Appartenant à une famille de haute lignée de Mostaganem en Algérie, il arrive en Cyrénaïque au début des années 1840 et y fonde la confrérie religieuse des Senoussi. Il prêche la doctrine de l'islam en rejetant le fanatisme et encourage le travail. En 1859, son fils lui succède à la tête de la communauté. Doté d'une forte personnalité et grand organisateur, il fonde 146 monastères. Son enseignement permet, par le retour au calme, le développement de l'agriculture et du commerce. En 1895, la confrérie déplace son siège à Koufra d'où elle s'oppose à l'avancée de la France au Tchad.

De façon générale, avec la deuxième occupation ottomane de 1835 à 1911, les trois provinces, Tripolitaine, Cyrénaïque et Fezzan, vont conserver une certaine autonomie. Mais sous la conduite des nouveaux maîtres, l'ordre a été rétabli en Libye, l'administration réorganisée et l'agriculture développée.

Une nouvelle page de l'histoire de la Libye est écrite avec l'entrée en scène du Royaume d'Italie. En effet, lorsque celui-ci a pratiquement réalisé l'unité du pays, il est dépourvu de colonies en Afrique alors que la plupart des autres nations européennes sont en train de s'y tailler de vastes domaines: France, Angleterre, Portugal, Espagne et Allemagne. Au traité de Berlin en 1878, après que les Russes eurent défait les Ottomans, la France se voit octroyer la Tunisie et l'Angleterre Chypre. Les Italiens expriment alors des revendications sur Tripoli mais ce n'est qu'en 1902 qu'un accord secret entre Paris et Rome concède à l'une le Maroc et à l'autre la Tripolitaine.

Après une intense période d'intrigue et d'influence à l'intérieur comme à l'extérieur, un ultimatum est envoyé par Rome à Istanbul exigeant la remise de la Libye au gouvernement italien. Les Ottomans refusant, la guerre leur est déclarée le 29 septembre 1911 et les opérations militaires de conquête du territoire convoité commencent dès le 3 octobre. La guerre dure pratiquement toute l'année 1912, Turcs et Libyens unissant leurs efforts contre le nouvel envahisseur. Les combats sont violents; les Italiens en sortent vainqueurs, mais au prix de lourdes pertes et ils ne contrôlent qu'une partie de la bande côtière. Un traité est signé entre les belligérants



à Ouchy (à proximité de Lausanne) le 18 octobre 1912. Les Ottomans retirent leurs forces militaires; la Tripolitaine et la Cyrénaïque ont chacune un gouverneur nommé par Istanbul mais avec l'accord de Rome. L'Italie maintient des troupes en Libye.

L'ordre n'est pas rétabli pour autant et les tribus libyennes continuent leur guérilla. En 1913, Sayyid Ahmad al-Charif se proclame émir et établit un État senoussi en Cyrénaïque; il déclare la guerre sainte contre l'occupant italien. Selon les principes du Coran, les Libyens ne peuvent être dirigés que par un musulman.

La Première Guerre mondiale conduit Rome à retirer certaines de ses forces pour les envoyer sur le théâtre européen. En avril 1915, les Italiens subissent une lourde défaite à Qasr Bou Hadi et se replient sur la côte. Misrata³ se rebelle la même année ainsi qu'une partie de la Tripolitaine. En 1917 une certaine autonomie est accordée à la Cyrénaïque et Tripoli se proclame république indépendante en 1918.

À la fin de la guerre, l'Italie fait partie des vainqueurs et la Turquie des vaincus. La Libye passe entièrement sous la coupe des Italiens. De 1919 à 1923, Rome passe une série d'accord avec la république de Tripoli ainsi qu'avec Idris al-Senoussi, fils de Sayyid qui s'était proclamé émir de Cyrénaïque. Mais tant du côté libyen qu'italien, les relations se tendent et Idris doit s'exiler en Égypte.

Mussolini, qui est arrivé au pouvoir en octobre 1922, décide en 1923 de soumettre définitivement la Libye par la force. L'opération n'est pas facile; tous les moyens sont bons pour briser la résistance; l'artillerie, l'aviation et même les gaz de combat qui sont utilisés en 1928 dans l'Est du pays. La population en gardera un souvenir terrible. Cela a sans doute donné des idées à un certain Mouammar Kadhafi quelque quatre-vingts ans plus tard.

En 1929, un gouverneur unique est mis en place à Tripoli; il a autorité sur l'ensemble du pays. La rébellion continue et l'occupant poursuit sa politique de répression. En 1932, la Cyrénaïque est déclarée pacifiée. L'émigration italienne, jusque-là encouragée sans succès, débute et l'infrastructure des transports est modernisée avec en particulier la construction d'une grande route côtière et de ports.

La Deuxième Guerre mondiale voit s'affronter en Libye le maréchal Montgomery, à la tête des troupes britanniques stationnées en Égypte, et le maréchal allemand Rommel, "le Renard du désert", venu au secours des Italiens en mauvaise posture. Après la bataille d'El Alamein gagnée début novembre 1942 – grâce en particulier à la résistance des Français commandés par Kœnig à Bir Hakeim qui a permis à Montgomery de se réorganiser –, la Libye passe définitivement aux mains des Alliés; la Cyrénaïque et la Tripolitaine sont occupées par les Anglais et le Fezzan par les Français.

Le sort de la Libye va alors faire l'objet de nombreuses discussions entre les puissances en guerre contre l'Italie. Pour les chancelleries, il

s'agit de trois entités distinctes dont les destins ne sont pas plus à lier dans le futur qu'ils ne l'ont été dans le passé. En effet depuis 2 500 ans, les trois provinces libyennes n'ont relevé de la même autorité que quatre siècles au temps des Romains, puis seulement de 1711 à 1835 sous le règne des Karamanli et de 1929 à 1940 avec l'occupation italienne. Durant toutes les autres périodes, lorsqu'elles n'étaient pas indépendantes, voire concurrentes, elles disposaient au moins d'une certaine autonomie.

Les solutions que les Alliés vont mettre à l'étude pour l'avenir de la Libye vont donc découler de leur vision d'un pays composé de trois provinces séparées, sans liens indéfectibles. Ainsi en 1943, les États-Unis proposent quatre solutions pour l'avenir du pays: un ensemble unique sous tutelle franco-anglo-égyptienne, un partage entre la Tunisie et l'Égypte, le retour à l'Italie ou la création d'un État juif. En 1944, l'Angleterre suggère que la Cyrénaïque soit autonome sous tutelle égyptienne pendant que la Tripolitaine retournerait à l'Italie. La France souhaite conserver le Fezzan. En décembre 1945, les Russes demandent la Tripolitaine.

Finalement le 10 février 1947, Rome signe un traité de paix par lequel l'Italie renonce à toutes ses colonies, Érythrée, Somalie et Libye, cette dernière restant administrée par la France et la Grande-Bretagne, son statut restant à déterminer par une décision conjointe des quatre États vainqueurs de la Deuxième Guerre mondiale, États-Unis, France, Grande-Bretagne et Union soviétique.

En novembre 1947, Idris al-Senoussi rentre d'exil et forme le parti du Congrès national. Ce dernier propose aux quatre nations d'approuver l'indépendance immédiate de la Cyrénaïque avec le roi Idris comme souverain. Pour la Tripolitaine, il suggère son union avec la province orientale ou à défaut son indépendance. Paris continue à réclamer le Fezzan. Pour sortir de cet immobilisme, Londres et Rome imaginent une nouvelle solution: donner pour 10 ans la tutelle de la Cyrénaïque aux Anglais, de la Tripolitaine aux Italiens et du Fezzan aux Français. Cette proposition qui, pour être entérinée doit être proposée à l'ONU, soulève la colère des pays arabes, de nombreuses nations asiatiques et de l'URSS.

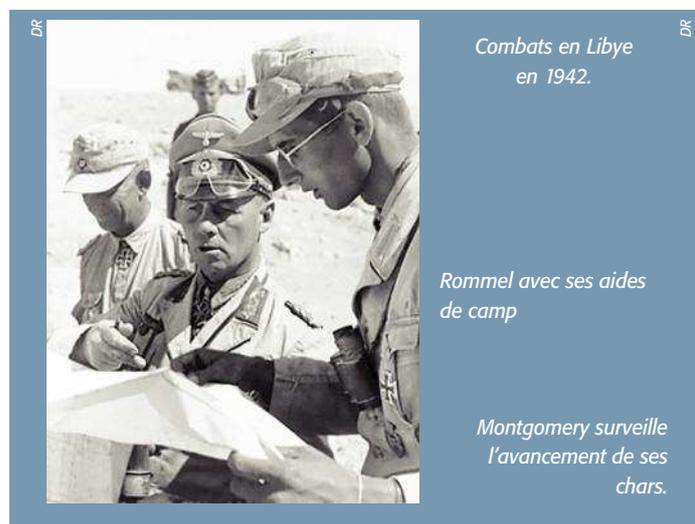
Le 1^{er} juin 1949, Idris proclame l'indépendance de la Cyrénaïque et, avec une voix de majorité, le 21 novembre 1949, l'assemblée générale de l'ONU décide que la Libye sera indépendante au plus tard le 1^{er} janvier 1952.

Un comité composé de sept habitants de chacune des trois provinces, Cyrénaïque, Tripolitaine et Fezzan, est chargé de proposer la formation d'une assemblée nationale ainsi qu'une constitution pour le pays. L'assemblée est formée de 20 membres de chaque région et, le 7 octobre 1951, elle déclare que la Libye est désormais une monarchie constitutionnelle dotée d'un gouvernement fédéral. L'islam est la religion de

2- Le terme « Sublime Porte » désigne le gouvernement de l'Empire ottoman.

Il provient du nom de la porte lui donnant accès à Constantinople.

3- Misrata est aussi écrit Misurata ou Misratha ou Mîsratah.



Combats en Libye en 1942.

Rommel avec ses aides de camp

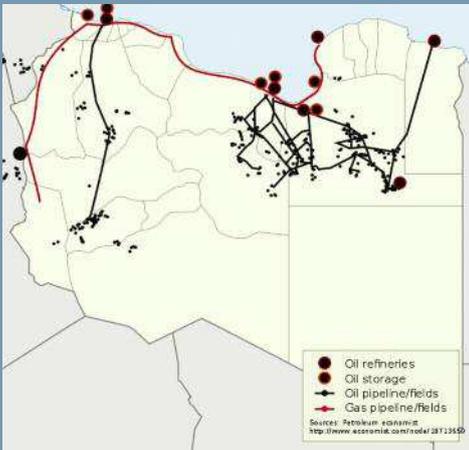
Montgomery surveille l'avancement de ses chars.



Tripolitaine contre Cyrénaïque



Photos DR



Le roi Idriss 1^{er} (à g.) renversé en 1969 par le capitaine Kadhafi.

Le pétrole libyen.

► L'État et le roi Idris le souverain du pays. Les délégués n'arrivant pas à se mettre d'accord sur l'implantation de la capitale, il est décidé que Tripoli et Benghazi assureront ce rôle alternativement chaque année.

Si les Libyens reconnaissent toujours leur appartenance à leur tribu et à leur province, le concept d'unité nationale n'est pas encore vraiment entré dans les mœurs !

Le 24 décembre 1951, la Libye proclame son indépendance. Elle

devient ainsi le premier État arabe indépendant à obtenir son indépendance après la Seconde Guerre mondiale et avec l'annonce de la décolonisation.

Le pays est alors pauvre, illettré à 90 %, et peuplé essentiellement par de petits paysans. Il n'a pas d'industrie et en matière de transports, il ne dispose que du réseau routier laissé par les Italiens.

Lors des premières élections parlementaires qui se tiennent en février 1952, le parti du Congrès national, qui prône l'unité du pays, est battu et le gouvernement accusé d'avoir organisé cette défaite. Les Tripolitains s'estiment lésés et des émeutes éclatent. Elles sont matées ; le parti du Congrès est dissous et tous les partis politiques interdits. Le souverain délègue son pouvoir à quelques grandes familles qui ne manquent pas de s'enrichir sous les yeux du peuple miséreux.

Au plan international, la situation du pays se régularise. Le 29 juillet, un traité d'amitié et d'alliance est signé avec le Royaume-Uni. L'Angleterre obtient l'utilisation de bases militaires et des missions de formation de l'armée libyenne lui sont confiées. Le 9 septembre 1954, les États-Unis signent un accord de même nature et se voient accorder, contre rétribution, l'usage de l'importante base aérienne de Wheelus⁴, à proximité de Tripoli. En août 1955, la France retire ses forces du Fezzan moyennant des rectifications de frontière mineures avec l'Algérie.

En octobre 1956, un accord est signé avec l'Italie avec le transfert à l'État libyen du domaine public qui avait appartenu ou appartenait à Rome qui en contrepartie obtient la reconnaissance des droits de propriété des colons italiens. Ceux-ci vont pour la plupart vendre leurs biens à des acheteurs locaux.

Devant les difficultés entraînées par le caractère fédéral de l'État, celui-ci est abandonné en décembre 1962, les provinces devenant subordonnées au gouvernement central. Mais ce sont toujours les mêmes familles qui dirigent le pays en fonction de leurs intérêts personnels. La découverte du pétrole puis sa production à partir de 1959 permettent d'élever le niveau général de vie de la population mais les jeunes Tripolitains n'ont pas d'emploi et jugent sévèrement la prévarication des classes dirigeantes. Le roi, bien que respecté, laisse faire et réside la plupart du temps en Cyrénaïque. Malade, il part en 1969 se faire soigner en Grèce puis en Turquie. Le 1^{er} septembre 1969, un coup d'État le renverse. Retour de balancier, favorable à la Tripolitaine. ■

4- Les États-Unis donnent à leurs bases aériennes le nom d'un aviateur mort en service aérien commandé. Le lieutenant Richard Wheelus est décédé au début de 1945 en Iran dans l'accident de son appareil.

Parlons français - Piqûre de rappel n°27

Lucien Robineau (51 - Jeandet)

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

Capitales

En français l'emploi des majuscules est à la fois simple et codifié : on doit écrire avec une capitale initiale les noms propres et les premiers mots d'une phrase, c'est-à-dire ceux qui viennent après un point final et après les points d'exclamation, d'interrogation et de suspension quand ceux-ci terminent effectivement la phrase précédente. Plus, pour les poètes, les premiers mots des vers classiques. Enfin, les sigles, sans points (EMAA, CNRS, etc.). Un point, c'est tout. Alors, état ou État ? Quand ce mot désigne l'autorité souveraine s'exerçant sur l'ensemble d'un peuple et d'un territoire, il est un nom propre et veut une initiale majuscule, y compris pour les plus petits États, notamment les États membres d'un État fédéral ou de la Communauté européenne.

La nation, plus humaine que juridique, n'a pas cette ambition et c'est à la nation, avec un petit n, que le chef de l'État adresse ses vœux. Les états grippaux, les états généraux, l'état civil (qui ne veut pas de trait d'union), et l'état-major (même général ou des armées) doivent se contenter du é initial en bas de casse. Ce qui, sans besoin d'être prote, signifie "en lettres minuscules".

Supplément gratuit

Nuance. À ce mari qui, rentrant chez lui à l'improviste et découvrant le flagrant délit de son infortune, s'écriait : « *Madame, je suis surpris de votre inconduite!* », celle-ci répondait : « *Mon ami, c'est nous qui nous sommes surpris. Vous n'êtes qu'étonné.* ».



1956 - Méprise à Haïfa

Pierre Faure (45 – Marin-la-Meslée)

Mystère IV... de l'Armée de l'air, contre *F84F...* de l'Armée de l'air... L'ancien commandant du 3/2 nous explique.

Dans *Le Piège* n°209, un récit du général Perseval a rappelé les conditions particulières de la campagne au Moyen-Orient dite "de Suez", pour trois escadrons de chasse français engagés en Israël même : les E.C. 1/1 Corse, E.C.1/2 Cigognes, E.C. 3/2 Alsace, le premier basé sur l'aéroport civil de Lodd, les deux autres sur la base aérienne de Ramat David. Le gros de la composante air des forces franco-britanniques était à Chypre.

Mon regretté et très respecté ancien dans la chasse, Perseval (*Persy* pour ses camarades et ses amis), avait rapporté là un incident survenu en vol entre une patrouille de *Mystère IV* du 3/2 et une autre sur *F84F* du 1/1. Il l'avait fait à sa manière souriante et enjouée. Mais le lecteur aura bien compris que l'affaire avait été sérieuse puisque, même sans conséquence, il y avait eu tir aux armes de bord. Les capacités du chef de la patrouille du 3/2 pouvaient être mises en cause¹.

Il y a prescription. Ce chef de patrouille était le lieutenant Maurice Faveuw, disparu depuis longtemps. Vieux soldat issu du rang, il était alors commandant d'escadrille au 3/2 Alsace, doyen d'âge de cet escadron dont j'étais le commandant. Disons que c'est en pensant à ce bon camarade que je fais cette mise au point.

Il est bon de rappeler la situation en personnel dans les escadrons à cette époque. Elle est décrite par Michel Forget (46 - Saint-Exupéry) dans son livre *Guerre froide et guerre d'Algérie*. Il y avait tiraillement, "grand écart" a écrit Forget, entre les besoins en pilotes et cadres P.N. des unités de métropole et celles créées et "parrainées" pour la guerre l'Algérie : les escadrilles d'aviation légère d'appui, E.A.L.A. sur *T6*. Mon escadron 3/2 Alsace illustre bien cette situation de pénurie avec, en 1956, un encadrement réduit au commandant d'escadron et à un seul commandant d'escadrille, le lieutenant Faveuw. Deux sur quatre au tableau d'effectif... Le commandant en second, le capitaine Peyssonnel (47 - Thollon) venait de disparaître du commandement d'une E.A.L.A., mort pour la France le 11 septembre. L'autre commandant d'escadrille, le lieutenant Capillon (50-Schloesing, futur CEMAA) était lui aussi en Algérie. Encadrer et conduire l'instruction des pilotes dans ces conditions n'était pas toujours chose aisée : surcharge de travail pour l'unique commandant d'escadrille, et aussi fatigue psychique. Cela n'a peut-être pas été sans effet dans l'incident aérien analysé ici.

Or donc, en ce début novembre 1956, le lieutenant Faveuw ramenait à notre base israélienne de Ramat David une patrouille de *Mystère IV* après une mission d'attaque au sol "canons-roquettes" dans le Sinaï. Il reçut alors du contrôle des opérations l'ordre d'aller reconnaître des avions non identifiés survolant Haïfa. Or à ce moment arrivait dans ce



Le 3/2 au retour d'Israël

port, sous escorte de la marine israélienne, un navire de guerre égyptien arraisonné dans la nuit et capturé. Haïfa n'est pas très loin de Ramat David. Un petit changement de cap et la patrouille du 3/2 arriva sur les lieux. Le lieutenant Faveuw vit deux avions en virage. Les ailes en flèche mais rectangulaires, la dérive inclinée vers l'arrière, les gouvernes de profondeur implantées au milieu de celle-ci rappelaient bien la silhouette du *MiG 15*. Faveuw ne reçut aucun autre ordre...

En 1941, dans sa jeunesse de pilote de chasse, à 23 ans, il avait un peu guerroyé tout à côté, en Syrie au G.C. 3/6 sur *Dewoitine 520*, au-dessus de ces mêmes paysages moyen-orientaux de l'Est de la Méditerranée². Quinze ans plus tard, le cadre et la situation lui rappelèrent sans doute quelque chose. Son instinct de vieux chasseur fit le reste...heureusement de trop loin, il ouvrit le feu. Deux canons de 30 mm... il ne se passa rien. Les deux avions dégainèrent : c'était deux *F84F*... On avait frôlé la catastrophe.

On restitua que la patrouille de *F84F* avait été envoyée en protection du convoi naval entrant dans le port à Haïfa. Le manque de coordination entre décideurs et donneurs d'ordres au commandement des opérations était à l'évidence en cause. De plus, les deux unités concernées étant sur deux bases différentes, chacune ne pouvait connaître les missions de l'autre que par un bureau "opérations" commun.

Il avait tout de même été trop rapide sur la détente le "père Faveuw" ! De retour à Dijon, il paya quelques tournées. Personne ne dit ni même ne pensa « *dont une pour maladresse* »... ■

1- Incident raconté plus brièvement dans *Le Piège* n°170 de mars 2002.

2- En 1941, les Allemands avaient des visées sur le pétrole d'Irak. Des facilités de transit pour leurs avions ont alors été accordées par le gouvernement de Vichy sur le territoire de la Syrie placée à cette époque sous mandat français. Il s'en suivit un conflit armé opposant les unités terre et air françaises présentes sur ce territoire aux forces britanniques d'Égypte et de Palestine, appuyées par des troupes de la France libre. C'est alors qu'il y eut, hélas, des rencontres fratricides...



Le commandant Goumin, Compagnon de la Libération

Hugues de Sacy (61 – Moulin)

Parmi les aviateurs Compagnons de la Libération, il en est de bien connus comme René Mouchotte, Henry Lafont, Jean Tulasne, Jean Maridor, Jacques Schloesing, François Fayolle, Max Guedj, pour n'en citer que quelques-uns. D'autres sont un peu tombés dans l'oubli. C'est le cas du commandant Goumin dont le franc-parler pourra en étonner certains quand il parle du général De Gaulle ou de Lionel de Marmier (récemment désigné parrain de la promotion 2010), en particulier.

Goumin a tenu un journal qui commence au moment de la défaite. C'est à partir de ce journal¹, mais aussi d'un certain nombre d'autres témoignages, qu'il est possible de retracer son parcours.

Jusqu'en 1940, il n'y a rien dans sa biographie de très particulier, sinon que, fils d'officier et confronté à l'âge de onze ans à la mort de son frère en Argonne en 1916, il éprouve très jeune le sens tragique du devoir. Il s'engage à 18 ans dans l'aéronautique militaire comme mécanicien. Admis à l'école militaire d'aéronautique et d'application de Versailles, il est nommé sous-lieutenant en 1929, quelques jours avant d'obtenir son brevet de pilote. Il passe huit ans au Levant avant de rejoindre en 1938 l'école des radionavigants de Saint-Jean-d'Angély. Cette affectation ne lui permet pas de prendre part aux combats de la Campagne de France et il en est frustré.

Aussi, en juin 1940, quand il entend le maréchal Pétain préconiser l'arrêt des combats, il ne peut s'y résoudre. Et c'est avec dix-huit autres aviateurs de toutes spécialités qu'il quitte Saint-Jean-d'Angély avec un Farman 222 et rejoint l'Angleterre. Début juillet, il se trouve à Saint-Atham en Grande-Bretagne, avec environ 200 aviateurs français. Mais il ne suffit pas d'être en Angleterre pour reprendre aussitôt la lutte. Ces instructeurs et leurs élèves pilotes restaient à qualifier sur avion de combat pour les uns, à breveter et qualifier pour les autres.

La première rencontre avec de Gaulle, le 7 juillet, ne figure pas dans son journal. Nous en emprunterons le récit dans l'ouvrage de Jacques Soufflet², *Un étrange itinéraire*. Impatient de reprendre immédiatement le combat, Soufflet, qui se fait l'interprète de ses camarades, essaie de convaincre le Général de les laisser rejoindre les unités britanniques engagées. C'est là que le Général leur dit :

« Deux cents aviateurs sous notre uniforme seront plus utiles à la France que deux mille sous l'uniforme anglais. Au jour de la victoire, la France devra posséder des avions volant sous ses cocardes, des soldats combattant sous son uniforme. C'est à cette condition qu'elle sera vraiment présente. »

Il fait accepter cela aux aviateurs et le fait admettre à nos alliés.

Goumin, nommé commandant de l'une des premières escadrilles de la



Farman 222, par Paul Lengellé

France libre, celle des *Blenheim* du Groupe de combat n° 1, est de ceux qui participèrent dès lors à l'aventure africaine qui débuta par la malheureuse affaire de Dakar. Après cet échec, on ressent chez ces hommes du dépit qui se traduit dans le journal de Goumin par des commentaires sévères :

« L'aventure de Dakar a échoué. 20 aviateurs prisonniers, des morts, des blessés, perte de prestige de la légion De Gaulle et de la flotte anglaise ; tension accrue entre Vichy et Londres, représailles françaises (bombardement de 120 avions français sur Gibraltar). A priori, expédition mal organisée et mal conduite. Responsabilités???

À l'escale de Freetown, avant de poursuivre vers le Cameroun, des dissensions apparaissent, dans cette atmosphère d'échec, à la suite d'une banale affaire de repas avarié. Il écrit :

« Le Général est très mal entouré et ne s'aperçoit pas du mécontentement qui naît dans l'expédition. Mess et menus spéciaux pour les officiers et sous-officiers de l'État-major qui gagnent quatre schillings de plus que les combattants ; alimentation de la troupe qui laisse de plus en plus à dé-





Blenheim du GRB 1



Glenn Martin

sirer, responsabilité de l'échec de Dakar que tout le monde rejette sur le Général et son E-M., nominations abusives au grade supérieur et même franchissement de deux échelons en l'espace de quelques semaines, etc. Il est temps que le Général ait les yeux ouverts et que les troupes soient employées activement pour faire diversion. »

Puis c'est le Cameroun et la mise en œuvre de ce groupe de combat n°1 sous les ordres du lieutenant-colonel Lionel de Marmier. Le fait d'œuvrer pour une noble cause, n'empêche pas les problèmes de personnes. Nous découvrons le différend qui s'installe entre Goumin et Marmier, dont la personnalité est diversement appréciée. Citons Goumin :

« Le lieutenant-colonel de Marmier avait donné jusqu' alors des preuves de son incapacité militaire complète. Commandement dur, arbitraire, abus d'autorité envers les officiers, démagogie avec les hommes... »

Sur ce dernier point le témoignage d'un autre compagnon, Goussault, est éclairant³ :

« Lionel de Marmier était un personnage assez extraordinaire, pas militaire le moins du monde. Quand il me demandait de rassembler l'escadrille, je mettais les gars en carré et au garde-à-vous. Marmier disait alors : « Approchez-vous les copains, les gars... »

De son côté, à la même époque, Jean de Pange porte le jugement suivant sur l'homme :

« Marmier est exactement l'homme qu'il faut pour la situation invraisemblable dans laquelle nous sommes à Douala. Il va du port au terrain, pique de grandes colères, engueule les uns et les autres, mais chacun l'admire et le travail avance. »

Homme de caractère, donc, et de Pange suggère que le départ prématuré de Marmier pour l'Égypte avant l'opération de Koufra n'y serait pas étranger. N'écrit-il pas :

« Deux hommes ayant des caractères aussi marqués que Leclerc et Marmier ne pouvaient pas collaborer en bonne entente à la même tâche. »

Goumin se voit ainsi écarté du Cameroun pour Brazzaville après avoir participé aux opérations de Libreville au cours desquelles il exécute sa première mission de guerre sur Blenheim le 30 octobre, avec le lieutenant Jacob, compagnon qui trouvera la mort le 9 novembre au cours des mêmes opérations.

Transformé sur Glenn Martin, il reçoit alors mission de former huit équipages sur ce type d'avion avant de les convoquer sur Le Caire et pour suivre les combats au Moyen-Orient. Les équipages arrivent en ordre dispersé en raison de nombreuses avaries sur le trajet. Ce n'est qu'à la mi-mai que les premières missions ont lieu au cours de l'affaire de Syrie. Il n'en fera que quatre. Les 15, 16 et 19 mai ce seront des missions de reconnaissance avec lancers de tracts. C'est au cours de celle du 16 qu'il

essuie de nombreux tirs et qu'il doit se poser à Haïfa pour déposer deux de ses membres d'équipages blessés, dont l'adjudant-chef Cantès, autre compagnon, qui y laissa une jambe.

Le 19 mai, il note dans son journal :

« Le lieutenant Labas qui protestait parce qu'on le faisait combattre contre des Français part seul sur son Glenn pour une destination inconnue. Effet désastreux. »

Le 20 mai :

« Je fais un rapport pour signaler que nous sommes sans équipement, que certains pilotes ne veulent pas se battre contre les Français. »

21 mai :

« On retourne au Caire. »

22 mai :

« Je vois le général Catroux qui nous apprend que Labas s'est posé près de Kuneitra pour se mettre à la disposition des Vichystes! »

23 mai :

« Départ pour Spandh. Arrivée désagréable en pleine nuit. Mal logés, sous la tente. »

24 mai :

« On apprend qu'il n'y a pas d'avions pour nous et que nous resterons sans rien faire un certain temps. Charmant. »

Son journal s'arrête là. Nous connaissons la suite des événements et le déroulement de sa dernière mission par le témoignage⁴ d'un membre de son équipage qui devait en réchapper, le sergent Lefèvre.

Le 26 mai en pleine nuit, Goumin réunit ses hommes et leur tient ce langage :

« Vous savez qu'un officier de l'escadrille vient de partir en Syrie avec un Glenn pour se rendre aux autorités de Vichy. Les Anglais n'ont plus confiance en nous et veulent reprendre nos avions ; voilà la situation et elle n'est pas brillante... »

Il enchaîne :

« J'ai vu le général Wawell cet après-midi et obtenu, non sans mal, son accord pour réaliser une mission "réparatrice". Il a été sport et, finalement, la Crète a été choisie car elle est pratiquement perdue pour les Anglais. La partie ne sera pas facile... Quels sont les volontaires? »

Au vu du soulagement général et devant la multitude de bras qui se lèvent, le commandant Goumin ajoute :

1- Journal conservé au département Air du service historique de la Défense.

2- Jacques Soufflet fut ministre des Armées du gouvernement Chirac (1974-1975)

3- Revue Icare n° 166, page 116

4- Revue Icare n° 167, page 34

Le commandant Goumin, Compagnon de la Libération



SHD Air

Marmier en Libye
en 1942

À droite,
le général Wavell



DR

► « Évidemment ce sera moi le pilote, car je suis votre chef et le plus expérimenté de tous ; le lieutenant Courcot, l'adjudant Marteau et le sergent Lefèvre compléteront l'équipage. Décollage à 6h30. Au lit en vitesse... »

La mission consiste à parachuter des médicaments à des troupes encerclées, à exécuter une reconnaissance sur le port de la Cannée et éventuellement, et seulement si le carburant restant le permet, à attaquer une plage où sont concentrés des *Junker 52* qui amènent les troupes allemandes de Grèce.

C'est au cours de la troisième phase de la mission, l'attaque de la plage, que l'avion est touché, Goumin étant vraisemblablement atteint, car Lefèvre note que, sifflant depuis le début de la mission, Goumin s'arrête de le faire brutalement à ce moment-là. Ensuite c'est le crash sur la plage dont survivront trois des membres de l'équipage, sauf Goumin.

En guise de conclusion, on peut souligner simplement que ce journal ne nous apprend pas grand-chose sur les événements qui ont marqué cette période. Il est même parfois très lacunaire et nous laisse un peu sur

notre faim. Mais peut-on exiger d'un combattant d'être aussi un reporter de ses propres actions ? Il reste cependant qu'il nous livre des choses de la vie qui indiquent bien que si ces hommes avaient tous la même volonté de se battre, il n'en existait pas moins dans leurs groupes humains des tiraillements et des façons diverses de voir les choses. Qu'y a-t-il d'étonnant, d'ailleurs, que ces hommes aux caractères bien trempés, et il le fallait pour avoir fait ce qu'ils ont fait, se soient un peu frottés entre eux ? Cela pourrait entrer dans un champ d'études que d'essayer d'aller un peu plus loin dans le type de relations qui se sont alors établies. Mais n'y retrouverait-on pas tout simplement des clivages bien connus et qui ont toujours un tant soit peu existé : clivage entre l'officier d'active et l'officier de réserve qui pourrait expliquer les désaccords entre Marmier et Goumin, clivage entre les combattants et ceux des états-majors, pour ne reprendre que deux aspects soulignés par Goumin dans son journal ? La guerre ne fait pas disparaître tout cela, elle peut même parfois en exacerber certains côtés. ■

Le début des FAFL en Afrique

(source : www.france-libre.net)

Désireux d'associer ses forces aériennes encore embryonnaires au ralliement de l'Afrique occidentale (opération sur Dakar), de Gaulle fit hâter la création de deux unités indépendantes en Grande-Bretagne. La première fut mise sur pied à Odiham par le commandant Lionel de Marmier, le 29 août : officiellement appelée "Groupe mixte de combat n° 1" (GMC1), elle fut vite baptisée "Jam" ; il s'agissait d'un groupe mixte comprenant quatre escadrilles. L'échec devant Dakar eut pour conséquence de lancer Jam contre le Gabon. Entre-temps, une seconde escadrille, baptisée "Topic", avait été formée à Odiham. Commandée par le capitaine Jean Astier de Villatte et composée de six avions, elle quitte l'Angleterre à la mi-octobre 1940 pour être acheminée vers l'Afrique équatoriale, plus précisément sur le Tchad, premier grand territoire de l'empire à s'être rallié à la France Libre, menacé par une double offensive : italienne, venue de Tripolitaine, et vichyste, venue du Niger. À la fin de 1940, Jam et Topic fusionnent au sein du "Groupe réservé de bombardement n° 1" (GRB1), dont le commandement est confié à Astier de Villatte. Le nouveau groupe comprend deux escadrilles de six *Blenheim*, l'une à Douala, l'autre à Maïduguri (près de Fort-Lamy). Toutes deux vont participer à la préparation de l'offensive de la colonne Leclerc contre Koufra. Après plusieurs missions de reconnaissances photographiques réussies au-dessus de l'oasis, le GRB1 ne sera pas en mesure de détruire les installations italiennes. Après la chute de Koufra (1^{er} mars 1941), six appareils participèrent avec plus de succès aux opérations en Érythrée.

Par ailleurs, le capitaine Jacquier, avec des pilotes français engagés dans la *Royal Air Force*, constituée en Égypte, en juillet 1940, trois petites unités, la *Number one French Bomber Flight*, la *Number two French Fighter Flight* et la *Number three French Communication Flight*. Deux de ces escadrilles de combat ont été engagées dans des opérations contre l'Axe en Éthiopie. À la fin de 1940, la *French Bomber Flight 1* a été chargée de la protection du canal de Suez et de Tobrouk, assiégée par l'*Afrikakorps*. Jusqu'au printemps, les hommes de Jacquier effectuèrent plus de 160 missions destinées à refouler les *Stuka* qui menaçaient de détruire le port.

Formé à Brazzaville fin décembre 1940 avec du personnel présent en AEF et du personnel de l'ex GMC1 de Marmier, non intégré au GRB1, le Groupe de Bombardement n°2 fera son premier vol opérationnel sur la Syrie en mai 1941. Lors d'une mission, au-dessus de la Crète, de ravitaillement d'éléments néo-zélandais encerclés, le commandant Goumin est tué.



Histoires d'amerrissage

Pierre Simard (Saint-Cyr 37)

Auteur d'un récent livre *Mémoires d'un pilote de chasse* (cf. Notes de lecture - *Le Piège* n° 207), le général Simard nous livre ici quelques souvenirs, tragiques ou souriants, qui montrent que s'éjecter en basse altitude ou amerrir est un choix particulièrement périlleux.

Le 25 septembre 1943, l'escadron 2/7 décollait de nuit, de Bône (avec le 1/3) vers Ajaccio pour donner la main aux patriotes chassant les Allemands. Malheureusement, une erreur de navigation due à une panne de badin du leader (le capitaine Duval du 1/3) amena des pilotes à hauteur de Calvi, trop au nord, et plusieurs se trouvèrent à court d'essence en rejoignant Ajaccio. L'adjudant Cazade se crasha sur la côte mal pavée et se fracassa le visage. Du coup, le lieutenant Amarger décida de se poser sur l'eau; son *Spit* coula avant qu'il puisse se détacher et il se retrouva au fond mais près de la côte, il n'y avait guère que dix mètres, et il put ainsi s'en tirer.

Mai 1944, avec le 1/7 en Corse, le lieutenant de Saboulin (39-Pinczon du Sel) a une "carafe" en retour d'Italie et, en arrivant au cap Corse, il se trouve trop bas pour sauter, se pose sur l'eau et nous voyons son *Spit* s'engloutir instantanément. Le capitaine Madon m'ordonne de ramener la patrouille tandis qu'il survole encore l'endroit du drame. Aussi quelle ne fut pas notre surprise et notre joie de l'entendre bien des secondes plus tard pour annoncer « *Mayday, mayday for anothers* ». Saboulin venait de remonter à la surface et déployait son dinghie. Recueilli par la vedette d'ASR avec le visage défoncé et une jambe cassée, il nous expliqua à l'hôpital qu'il s'était détaché et avait ouvert son cockpit pour sauter dans l'eau au moment de l'impact mais que sa verrière s'était alors refermée brutalement avant qu'il ne puisse sortir complètement en lui infligeant ses graves blessures qui auront pour conséquence sa radiation du PN (comme l'adjudant Cazade un an plus tôt). Du moins n'avait-il pas coulé irrémédiablement avec son avion...

Juin 1944, toujours avec le 1/7, c'est le lieutenant Meric de Bellefon (39-Pinczon du Sel) qui est obligé de sauter trop bas au large de l'Italie pour ne pas être fait prisonnier. On voit son parachute se déployer sur l'eau, son avion couler, mais aucun signe de vie et, quand plus tard on ramasse le parachute, celui-ci n'a pas été débouclé et le corps a disparu! Disloqué à l'impact?

Toujours vers les mêmes dates, mais cette fois, c'est le sergent Courteville du 2/7 qui a réussi à monter dans son dinghie malgré un bras cassé! Trop bas aussi pour sauter, il a donné un grand coup de palonnier au contact de l'eau et, en dérapant, il a pu se sortir de l'avion avant sa disparition...

Nous nous retrouvons en Indochine en mars 1946, et le capitaine Loubet du 2/7 est en patrouille avec le lieutenant-colonel Papin¹, commandant l'escadre, au large des côtes de Cochinchine lorsque celui-ci lui



Un Supermarine Spitfire qui, comme son nom ne le dit pas, n'est à l'aise qu'en l'air ou sur la terre ferme!

annonce une "carafe" lors du transfert de son *belly-tank*. Sans doute trop bas lui aussi, il le voit se poser très correctement, mais l'avion coule aussitôt et rien ne remontera à la surface qu'un calot avec ses cinq galons panachés

Le capitaine Trulla (38-Mailloux), de la 2^e escadre, qui nous a relevés, a lui aussi choisi de se poser dans le Mékong plutôt que dans une jungle mal pavée, et bien lui en a pris car il n'y avait que dix mètres de fond, comme pour le lieutenant Amarger en Corse quatre ans plus tôt.

Le 26 octobre 1950, je rentre en *Goéland* à Sidi-Ahmed avec le capitaine Lacombe en provenance de Boufarik où nous avons déposé la famille du commandant Jeandet qui vient de se tuer à Meknès, empaillé par son équipier. En arrivant à hauteur de Djidjelli où nous avons stationné six mois pendant la guerre, un moteur tombe en panne. Redoutant de ne pouvoir franchir le Djurdjura sur un moteur, je décide de me poser, encouragé par un stage d'entraînement à ce type d'atterrissage qui vient de se terminer avec succès. C'est alors que je m'aperçois tardivement que notre ancien terrain en grilles a été reconverti en cultures et qu'il me faut essayer le petit terrain de l'aéro-club. Mais ce terrain, déjà exigu, a son entrée barrée par une petite colline, et en la surmontant, je suis trop long, je dois refaire un tour, je rentre le train. Hélas, en vent arrière sur la mer, plein pot, le *Goéland* se traîne et s'enfonce inexorablement. De l'eau s'engouffre bien sûr dans la cabine, mais l'avion flotte et nous nous retrouvons tous les deux sur un plan. Je lui propose alors de regagner la côte toute proche à la nage mais il me dit que son masque ne lui permet pas de faire de la pêche sous-marine avec moi! Comme l'avion continue à flotter et que les vagues le ramènent à la côte, nous finissons par y aborder et être recueillis par des paras de la garnison ayant suivi notre péripétie. En fait, le train ne pouvait pas rentrer, son moteur dépendant, hélas, du moteur en panne!

Moralité? Il valait cent fois mieux sauter (pas trop bas quand même et pas en *Goéland*) comme l'avaient fait avec succès sur la mer, à dix mois d'intervalle, les lieutenants Lansoy et Madon, lâchés par nos vieux *Merlin 45* avalant leur glycol à bout de souffle. ■

1- N.D.L.R.: Le lieutenant-colonel Papin est le parrain de la base aérienne de Luxeuil.

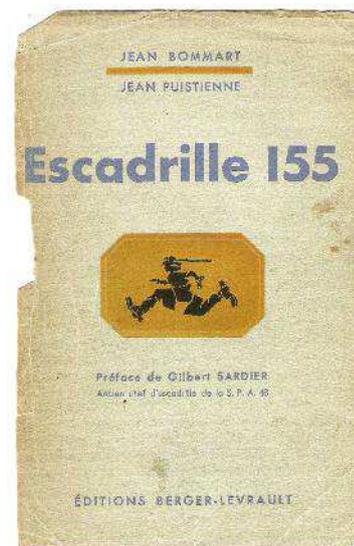


Pilote de chasse à la SPA 155

(1917-1918)

Jean-Claude Ichac (57 – Ducray)

Dans les années cinquante, l'auteur, passionné par les récits des Mouchotte, Clostermann, Dupérier et autres Galland, se voit offrir par son père un bouquin un peu fatigué, orné du "Petit Poucet" avec ses bottes de sept lieues, en noir sur fond jaune. Et c'est ainsi qu'il a pu découvrir ce rare témoignage d'un pilote de chasse pendant la Grande Guerre où il est passionnant de découvrir avec le caporal Puistienne, de l'Escadrille 155, ce que fut la vie en unité d'un des quelque 6 000 aviateurs français formés pendant cette période. Fantassins ou "tringlots", transmetteurs, cavaliers ou artilleurs, ils ont, une fois devenus pilotes, contribué à écrire les premières pages de la glorieuse histoire de l'aviation de chasse.



Collection de l'auteur

Paru en 1935 aux Éditions Berger-Levrault sous le titre *Escadrille 155* et rédigé par le journaliste romancier Jean Bommart, ce livre porte en sous-titre: *D'après les notes de guerre du pilote Jean Puistienne.*

Ce dernier, fantassin de 2^e classe au 105^e régiment d'infanterie, blessé au visage sur la Somme à l'automne 1916 par un éclat d'obus, est enfin, en mars 1917 et après quatre demandes infructueuses, « *par décision du G.Q.G., versé dans l'aviation comme élève pilote.* » Avant d'aborder sa carrière opérationnelle, il est intéressant de suivre sa formation de pilote :

- 31 mars : Dijon. Cours théoriques de "débouillage" aéronautique.
 - 6 avril : Miramas. Arrivée en école de pilotage.
 - 11 avril : Premier vol d'initiation sur *Caudron G3*.
 - 14 avril : Premier vol en "double commande", en place avant, le moniteur derrière.
 - 30 avril : Lâcher : premier vol "solo", en place arrière. Virages à plat.
 - 2 juin : Passage en "Perfectionnement". Virages au manche.
 - 4 juin : "Spirales".
 - 6 juin : Épreuve de "Hauteur", 3 500 mètres atteints.
 - 7 juin : Épreuves de "Lignes droites" et "Voyage en triangle".
 - 8 juin : Breveté! « *Vite! Mes ailes au col, du fil, une aiguille...!* »
 - 21 juin : Avord, Division des "Pingouins", un Nieuport aux ailes rognées permettant de maîtriser le roulage au sol.
 - 20 juillet : Division "Nieuport". Un mois de double commande sur *Nieuport 28*, puis *23*, et enfin *18*, ce nombre indiquant la surface alaire en m² des différents modèles de *Nieuport*. Comme le souligne le rédacteur « *la surface portante des appareils diminue à mesure que le perfectionnement se poursuit!* »
- La pédagogie est brutale, comme en témoigne cette affiche :

*« Pilotes, perdez tout ce que vous voulez,
mais ne perdez pas votre vitesse.
Ne virez pas au ras du sol.
Ne montez pas en chandelle.
Ne croisez pas les commandes, sinon...
Au-dessous, deux tibias et une tête de mort! »*

13 août : Lâcher sur *Nieuport*.

15 août : Qualifié "Perfectionné" sur *Nieuport* avec 16h05 de vol.

Puis c'est le départ pour Pau, où est implantée la Division Avion de Combat.

19 août : Arrivée à Pau.

« Ici, au moins on vole! ... En six jours de présence à la D.A.C, je me trouve avec plus d'heures de vol qu'en deux mois à l'École d'Avord!... Le 15 mètres sur lequel je suis, 80 CV Rhône, est un prodigieux joujou. Il décolle en 20 mètres, répond à la moindre touche des commandes, grimpe comme un ascenseur. »

25 août : Passage aux "Vols de groupe".

29 août : Épreuve d'altitude, 5900 mètres sont atteints (sans oxygène!).

31 août : Enfin sur *Nieuport 13*, le fameux "Bébé Nieuport", afin d'apprendre à maîtriser, après les avoir simulés sur le "Fantôme", fuselage d'avion fixé au sol, « *la vrille, le renversement, le retournement, le virage à la verticale et la glissade sur l'aile. Le looping n'est pas obligatoire, car il est peu utilisé en combat (sic).* »

5 septembre : Départ pour le Groupe de Divisions d'Entraînement, à Plessis-Belville, entre Meaux et Senlis, dernière étape avant le front.

27 septembre : Le caporal Puistienne rejoint l'escadrille N 155, stationnée à Mélette, près de Châlons-sur-Marne. L'unité est dotée de *Nieuport* (d'où l'initiale N) et son insigne est le "Grand Cacatois", bizarre perroquet exotique.





Variation du "Petit Poucet" sur un Spad XIII pendant l'été 1918.

Ce Nieuport 24 arbore le "Grand Cacatois", premier insigne de l'escadrille.



Photos SHD Air

Il n'a donc fallu que six mois pour transformer un *poilu* habitué à son fusil Lebel et chargé d'un barda de 30 kg en pilote opérationnel en unité! Mais c'était la guerre, une guerre qui a vu très vite évoluer les tactiques de la toute jeune aviation de chasse:

«... Les temps héroïques du chasseur isolé ne sont plus... Les Fritz ne sortent que par trois, six, ou même dix. Nous en faisons autant... Les "as" eux-mêmes doivent se plier à la règle commune des patrouilles. Maintenant le chasseur n'est qu'un cavalier dans le grand carrousel aérien.»

En escadrille, Puistienne découvre les différents aspects des missions de l'unité, comme en témoignent ces exemples:

1^{er} novembre: Il est "de jour", enregistrant « le nombre des sorties et rentrées, les pannes; combats et victoires au besoin » pendant que les quarante avions du groupe sont partis vers les lignes... Mais coup sur coup deux "saucisses" françaises sont incendiées. Une protection est réclamée d'urgence. Il décolle en solo, patrouille le long du front, est pris à partie par la D.C.A., rejoint un combat tournoyant, repère un avion camouflé, attend que les croix noires passent dans le viseur... « Nom d'un chien... les cocardes! », et rentre au terrain pour apprendre que l'on commence à avoir aussi « chez nous des zincs camouflés »!

13 novembre: Escorte à cinq Nieuport d'un Dorand de reconnaissance. Au passage des lignes deux Nieuport ont déjà abandonné sur panne. Un tir de D.C.A. fait éclater la patrouille. Puistienne, sur sa "Môme Jeannette", aperçoit en dessous de lui trois Albatros, pique sur le dernier: « La silhouette aux croix noires dans mon viseur... Feu! Malheur à moi! Une seule traçante frappe nettement le Boche... et ma mitrailleuse enrayée reste muette! ». Pris en chasse par cinq appareils ennemis, il part en vrille, redresse alors que les Albatros, encadrés par les tirs de la D.C.A. amie, fuient... « Braves artilleurs, merci! ». Mais... « À droite, un trou rond dans le plan inférieur; la toile est brûlée... Mon plan gauche est cintré. Il se courbe, se gondole, les haubans détendus vibrent... Va-t-il céder? Le terrain approche. Le terrain est là... tout doucement je pique... le sol monte. Je le touche. Je roule. Je m'arrête. »

Le début de l'année 1918 est fertile en événements: d'abord, à partir du début janvier, les Nieuport 27 sont remplacés par des Spad XIII, et donc au début de février la N 155 devient la SPA 155. Avec trois autres escadrilles, les SPA 48, 94 et 153, elle constitue le Groupe de combat 18 qui rejoint le terrain de Villeneuve-les-Vertus où il forme avec deux autres groupes la 1^{re} Escadre de combat. Enfin, le 1^{er} mars la SPA 155 perd son "Grand Cacatois" et arbore un nouvel insigne, le "Petit Poucet" qui « a vraiment bonne figure; avec ses bottes de sept lieues, il a l'air de dévorer l'espace ». Dès la fin de janvier, Puistienne a enregistré sa première victoire.

27 janvier: Mission de protection d'une sortie de reconnaissance menée par un Spad biplace de l'Escadrille 48. Au-delà des lignes, à 6 500 mètres, baisse de pression d'air dans le réservoir, le moteur ralentit, le pilote pompe à la main et le moteur repart. Mais il a perdu de l'altitude. « Où est mon poussin, le Spad biplace?... Là-bas un point noir... il faut le rattraper... le biplace s'enfonce encore chez le Boche... Mais il était jaune clair... maintenant vert foncé... Ah! Des croix noires! ». C'est un gros biplace Rumpler qui rentre au gîte et que Puistienne abat de longues rafales de sa mitrailleuse, le suivant pendant sa vrille mortelle et ne redressant qu'à quelques

centaines de mètres au-dessus du sol: « J'en ai un! J'ai un Boche! »

Mais sous la poussée allemande le front évolue vite et les escadrilles se replient fin mars sur le terrain du Plessis-Belleville, à seulement 35 kilomètres de Paris! La mission principale est maintenant le mitraillage des colonnes ennemies:

26 mars: Patrouille région de Montdidier. Puistienne et un jeune ailier, leur leader s'étant posé dans un champ après une panne, découvrent... « cette tache verdâtre, qui coupe la route... Parbleu, ce sont eux! Je cabre la "Môme Jeannette"... Je pique et mes deux mitrailleuses crépitent; les traçantes zèbrent l'air de longues traînées blanches, s'enfoncent dans une masse mouvante vert-de-gris... En bas, la colonne boche s'éparpille. Des hommes courent à toutes jambes dans les champs... »

De fin mars à début août, l'escadrille déménage une douzaine de fois au gré des offensives allemandes et des contre-attaques alliées. Les ordres du 20 août caractérisent l'activité des escadrilles:

« Départ des patrouilles à 8h20. Secteur d'attaque nord-est Soissons. Mission: interdiction des lignes; protection des avions de corps d'armée; mitraillage des formations et batteries ennemies. »

Au cours de cette journée, Puistienne mitraille une ligne de pièces d'artillerie embusquées dans un petit ravin mais revient avec « la moitié du volet de mon stabilisateur en miettes... Le plan fixe entamé et le volet bloqué... l'air s'engouffrant par la plaie béante de l'aile gauche risque de la désentoiler... » Avant l'atterrissage, il coupe le contact, l'avion tombe et le pilote se retrouve dans son lit avec seulement quelques contusions. Mais la "Môme Jeannette" est en miettes!

Le 12 septembre, au cours d'une mission d'escorte de Breguet de bombardement, Puistienne engage le combat avec un Fokker D7 allemand et le voit disparaître traînant un long panache de fumée noire.

Le 21 octobre: Nouvel accrochage avec les D7 au cours d'une mission d'attaque de Drachen. Atterrissage de précaution avec encore une "Môme Jeannette" à mettre à la ferraille, « mât de cabane droit arrière broyé, les ferrures de câbles tordues, un longeron de fuselage haché... En tout vingt-trois balles, y compris les deux du pare-brise »!

Enfin le 11 novembre, c'est l'armistice et le 19, dans Metz reconquise, défilé des troupes victorieuses survolées par les appareils de la division aérienne. Et c'est le drame:

«... Lequel a commencé?... Un carrousel aérien se déclenche... Loopings, glissades, boucles... au-dessus de la foule ravie... Soudain, une clameur s'élève... Avec fracas, un Spad vient de s'écraser sur le pavé... »

Le 13 décembre, la sanction tombe. Quatre de ses camarades et « le Sergent Puistienne, du 105^e d'infanterie, détaché à l'escadrille SPA 155, cité à l'ordre de l'armée... Une blessure... Sont tous les cinq punis de quinze jours d'arrêts de rigueur... Sont radiés du personnel navigant de l'aéronautique et renvoyés dans leurs armes respectives, avec le motif suivant: « Pilotes absolument inconscients, sont un danger pour la sécurité publique ». « Nous nous sommes inclinés, sans protester. La guerre était finie. On n'avait plus besoin de nous. » ■

1- Il s'agit en fait du Nieuport 21, version allégée du Nieuport 17 à moteur Rhône de 120 chevaux construit à 4 000 exemplaires, ces deux avions étant appelés ainsi par les militaires pour arrondir leur surface alaire qui était en fait de 14,75 m².

Juin 1941 : l'anéantissement de l'aviation soviétique

Claude d'Abzac¹

Si nous connaissons assez bien la part prise par la *Luftwaffe* au désastre de mai et juin 1940, il n'en est pas de même de sa participation à l'attaque surprise de l'Union soviétique par les Allemands un an plus tard. L'auteur nous éclaire sur ce chapitre de l'histoire contemporaine.

Le 22 juin 1941, Hitler attaque par surprise l'Union soviétique. Pendant des semaines et des mois les armées allemandes se sont préparées dans le plus grand secret à cet assaut décisif. La *Luftwaffe*, pourtant aux prises avec la *Royal Air Force* britannique, a dû déployer un important dispositif à l'Est. Deux mille avions de première ligne viennent ainsi s'ajouter aux trois millions d'hommes et aux 3 580 chars prêts à se lancer à l'attaque. Les trois groupes d'armées alignés face à l'URSS réunissent des moyens aériens imposants : chacun est appuyé par une *Luftflotte* pouvant mettre en ligne entre 500 et 1 000 appareils de combat. Pourtant, les généraux de la *Luftwaffe* sont inquiets : comment tenir deux fronts si le combat avec la Grande-Bretagne doit se poursuivre ? Hitler leur a ordonné, dans la directive n° 1, de conserver en Allemagne des forces suffisantes pour s'opposer à une possible attaque de la *Royal Air Force*. Les forces aériennes disponibles sur le front de l'Est suffiront-elles à obtenir la maîtrise du ciel face à une armée soviétique forte de 7 000 à 8 000 avions dont 59 % de chasseurs ?

C'est pour ces raisons que le plan de campagne allemand prévoyait d'écraser au sol l'aviation soviétique dès les premières heures de l'offensive grâce à une série d'attaques d'une extrême violence menées contre les aérodromes. De cette façon, les responsables de la *Luftwaffe* comptaient obtenir la supériorité dans les airs qui seule pouvait leur permettre d'apporter aux troupes terrestres le soutien nécessaire. Il convenait de lancer ces attaques contre les bases ennemies au moment précis où se déclenchait la préparation d'artillerie, c'est-à-dire à 3 h 15, sinon les chasseurs et les bombardiers soviétiques, alertés par le tir des canons allemands, auraient le temps d'intervenir, faisant courir un grand risque aux unités de la *Wehrmacht*. Le 22 juin, donc, peu avant l'heure H, les bombardiers décollent. Les commandants d'unité ont pris le risque de commencer les attaques de nuit, en utilisant les équipages les plus expérimentés. Ceux qui opèrent au Nord sont aidés par la longueur du jour arctique, ils volent à la limite de leur plafond et passent la frontière soviétique en survolant seulement des zones marécageuses ou des forêts inhabitées de manière à atteindre leur objectif sans être repérés. À l'instant même où, de la Baltique à la mer Noire, un gigantesque déluge de feu s'abat sur l'Union soviétique, ils fondent sur leurs cibles. La surprise est totale. Les appareils de l'Armée rouge sont littéralement cloués au



sol. Pris au dépourvu, les Soviétiques subissent d'énormes pertes. Les rares chasseurs qui parviennent à décoller sont immédiatement abattus et un très grand nombre d'appareils qui étaient rangés aile dans aile sur les aérodromes, sans camouflage, sont intégralement détruits. Pendant la seule journée du 22 juin, les Soviétiques perdent 1 811 avions, dont 322 seulement sont abattus à la suite de combats, le reste étant détruit au sol par les bombardements. Du côté allemand, seuls 35 appareils sont portés manquants. Au cours de la semaine suivante les attaques allemandes se poursuivent. Dès le 23 juin, des avions de reconnaissance signalent d'importantes concentrations d'appareils soviétiques sur des terrains qui n'avaient pas été découverts jusque-là. Les raids conduits contre ces aérodromes sont extrêmement dévastateurs. Le 29 juin, au bout d'une semaine de campagne, le haut-commandement allemand annonce la destruction de 4 990 avions ennemis, soit plus des deux-tiers de leur flotte, et la perte de seulement 179 appareils allemands. Même si on fait la part de la propagande, il reste avéré qu'en quelques jours, une grande partie de la puissance aérienne soviétique stationnée en Russie d'Europe a été annihilée par la *Luftwaffe*. Celle-ci, en dépit de la saignée subie lors de la Bataille d'Angleterre, conservait encore l'essentiel de sa puissance.

Les causes du succès de cette offensive éclair font encore, aujourd'hui, l'objet de débats entre les historiens. Staline s'est-il vraiment laissé surprendre ? De quelles informations disposait-il ? Avait-il préparé sa défense ? L'observation de l'attaque aérienne du 22 juin per-





Avion d'attaque au sol, l'Iliouchine 2 *Sturmovik*



Le fameux Stuka

Le maréchal Kesselring, commandant la Luftflotte 2 sur le front de l'Est

met en tout cas d'affirmer que la *Luftwaffe* avait minutieusement préparé son offensive et que l'effet de surprise a joué à plein. Les missions de reconnaissance secrètes, menées par les avions allemands *Junker Ju-86P-1*, dans les mois qui précédèrent l'attaque, procurèrent certainement aux forces allemandes un avantage décisif. Dès l'hiver 1940, un groupe de reconnaissance effectua au-dessus de l'Union soviétique des vols clandestins. Ces avions pouvaient voler à l'altitude, peu courante à l'époque, de 12 000 m, ce qui leur permettait de prendre des clichés des bases ennemies sans être repérés. Des dizaines d'aérodromes furent ainsi photographiés, montrant une incroyable concentration d'avions de tous types, entassés à l'air libre, sans aucun camouflage. Les Soviétiques semblent n'avoir rien su de cette entreprise. Un seul appareil, victime d'une panne de moteur, dut se poser aux environs de Minsk le 20 juin 1941. Son équipage eut cependant le temps d'y mettre le feu avant d'être capturé.

À l'avantage encore des Allemands : l'avance qu'ils possédaient dans le domaine du matériel volant. Alors que plus des quatre-cinquièmes de l'aviation soviétique étaient composés de modèles vieilliss, la *Luftwaffe* pouvait aligner des appareils ultramodernes comme le *Messerschmitt Bf 109-F* et des avions moins récents mais qui avaient déjà fait leurs preuves à l'Ouest comme le *Junker Ju 87 Stuka* et le *Heinkel III*. Mieux équipés, ils étaient également mieux préparés, leurs équipages étaient particulièrement bien entraînés et l'indépendance de la *Luftwaffe* lui permettait de préparer efficacement de grandes offensives aériennes alors que l'aviation soviétique était placée sous le commandement de l'Armée de terre. Le bilan de cette offensive éclair aurait certainement été moins lourd sans les défaillances de la défense soviétique. Les réactions de la défense aérienne furent presque inexistantes ou alors tout à fait décousues et inefficaces. Même les *Junkers Ju-87* qui, en raison de leurs méthodes d'attaque, devaient s'approcher assez près du sol n'essuyèrent pas le moindre tir. Par ailleurs, on ne peut manquer d'être surpris devant la négligence des Soviétiques : comment expliquer l'absence ou l'inefficacité des moyens de défense aériens autour des aérodromes proches de la frontière et l'entassement des avions rangés côte à côte, sans camouflage, sur ces terrains ? Des historiens ont été jusqu'à y voir la preuve que Staline préparait une offensive. D'autres ont tendance à justifier cette impréparation de l'aviation soviétique ainsi que ces erreurs stratégiques et tactiques en évoquant la grande désorganisation de l'Armée rouge à la suite des

terribles purges que Staline lui a fait subir depuis 1937. Les états-majors, souvent privés de leurs élites, étaient parfois composés d'officiers assez inexpérimentés et la coordination au niveau du haut-commandement aurait laissé à désirer. L'armée soviétique, privée de son aviation, dut continuer le combat, mais elle avait perdu d'emblée une pièce maîtresse et eut à subir longtemps les conséquences de ces raids-surprise du mois de juin. Le coup porté à l'aviation de l'Armée rouge contribua à faciliter la formidable percée des forces terrestres allemandes qui remportèrent rapidement les batailles de Minsk-Bialystok, de Smolensk, d'Ouman ou de Kiev. L'aviation de bombardement soviétique, décimée au sol dès la première semaine de la guerre, ne put jeter dans la bataille ou dans les incursions plus lointaines que des formations réduites qui ne firent preuve que d'une efficacité relative.

Pourtant, l'armée soviétique disposait de ressources et cette première attaque, malgré sa redoutable efficacité, ne suffisait pas pour emporter la décision. Même si les Allemands avaient acquis magistralement la maîtrise de l'air, celle-ci ne leur était pas définitivement acquise. Dans le domaine aérien, leur principale erreur fut de sous-estimer les capacités de production de l'industrie aéronautique soviétique et de mésestimer l'aide américaine. De plus, leur attachement à l'emploi de l'aviation essentiellement en appui, qui leur avait assuré les succès foudroyants de la *Blitzkrieg*, les a amenés à négliger le bombardement stratégique qui aurait gêné la production industrielle de leur adversaire.

Les Soviétiques, qui avaient conservé une grande partie de leur potentiel industriel purent assez vite rebâtir une nouvelle force aérienne moderne et adaptée aux combats qu'ils allaient mener pour la contre-offensive. Les célèbres chasseurs *Yak*, qui accompagnèrent l'épopée du Normandie-Niemen sont bien connus des Français... En fait, tout comme les Américains à Pearl Harbor en décembre de la même année, les Soviétiques subirent un terrible coup initial avec la destruction de leur aviation en juin 1941.

Cependant, ce désastre n'entama pas durablement leur combativité ; peut-être même contribua-t-il à la galvaniser. Certes les Allemands avaient remporté la première manche, mais la guerre à l'Est ne faisait que commencer. Hitler allait voir s'enliser et se perdre une grande partie de son armée dans cette guerre contre l'Union soviétique qu'il pensait pourtant gagner avant la fin de l'été 1941, au terme d'une campagne éclair de six semaines. ■

1- Docteur en histoire, ancienne chargée de recherche au Service historique de l'Armée de l'air, aujourd'hui chercheur associé à l'unité mixte de recherche "Identités, Relations internationales et civilisations de l'Europe" 8138 du CNRS et professeur en classes préparatoires au lycée Louis-le-Grand.

«Ma guerre en Russie»

Roland de La Poype



Roland de La Poype dans son Yak

J'ai retrouvé au SHD deux interviews de Roland de La Poype enregistrés au Service historique de l'Armée de l'air, l'un en 1979, l'autre en 1992. Cet article est une transcription partielle de la partie de ces entretiens consacrés à la période de la guerre en Union soviétique, celle du groupe Normandie, devenu régiment Normandie-Niemen. Il y revient parfois sur des thèmes déjà traités, d'autant plus que treize ans les séparent. J'ai donc remis un peu les choses dans l'ordre pour une meilleure cohérence globale du texte.

À l'écouter – et cela confirme ce que j'avais perçu quand je l'ai rencontré quelques années après ces interviews – on sent un homme d'une grande simplicité, jovial et ne se prenant pas du tout pour un héros.

Hugues de Sacy (61 - Moulin)

On m'a fait, un jour, la proposition de partir pour un groupe en formation qui devait opérer à l'étranger, sans autre précision, au moins au début. J'ai eu le choix et j'ai hésité longtemps avant de partir. Au 602^e Squadron, j'avais obtenu de commander un "Flight" et, à 21 ans, je trouvais ça assez passionnant. Je me disais que si je partais, je perdrais le bénéfice de mon ancienneté au sein du nouveau Squadron, et c'est ce qui s'est passé d'ailleurs quand je suis arrivé au Normandie. Mais j'ai fini par dire oui et comme par ailleurs à ce moment là le 602, ayant fait son tour d'opération et subi de nombreuses pertes, a été envoyé en Écosse pour se reconstituer, je suis parti sans regrets.

Un autre élément a pu jouer chez certains. Quand on a su que c'était pour la Russie, c'était partir pour des combats au-dessus de la terre, alors que nombre de nos missions au 602 se déroulaient sur la mer et parfois sur des parcours de plus de 200 milles à la merci d'une panne de notre seul moteur. En cas de crash en mer du Nord, c'était quatre minutes de survie, alors qu'en Russie ce sont de grandes plaines sur lesquelles les chances de survie étaient meilleures. Pour nous qui voulions nous battre, autant mettre plus de chances de notre côté.

Nous avons été très bien reçus, mais à l'époque, c'était très difficile, la Russie était en guerre, nous n'avons pas été reçus avec fanfare et Garde républicaine, seulement d'une manière très chaleureuse avec les moyens dont les Russes disposaient. Rien à voir avec le confort des mess anglais, mais les Russes avaient fait un effort pour nous par rapport aux autres. Nous habitions tout de même à la dure, bien souvent à l'extérieur. Je me souviens m'être retrouvé plusieurs fois au petit matin, sur le bord d'un fossé ou près d'une ferme parce qu'on avait préféré coucher dehors plutôt qu'à l'intérieur de la maison ou de ce qu'il en restait. Bien souvent, nous avons habité dans des tranchées, qu'on appelait des *zimisenka*, qui ressemblaient un peu à des catacombes où chacun avait un lit d'un côté ou de l'autre et en général, dans ces endroits-là, les conditions d'habitation n'étaient pas très sympathiques car c'étaient des tranchées recouvertes de rondins recouverts eux-mêmes de terre de façon qu'ils soient invisibles aux vues des avions ennemis.

Au départ, notre intégration a été difficile, en raison de la langue

d'abord, et puis en raison des choses du quotidien : différence des cigarettes, des boissons, de la nourriture, des vêtements. Les mécaniciens français venus avec nous ne connaissaient pas les avions et travaillaient dans des conditions très difficiles, les doctrines de vol étaient très différentes. Il nous fallait faire un effort fantastique pour surmonter ce dépaysement. D'abord nous nous sentions très loin, sans nouvelles des familles, sinon par l'intermédiaire de l'ambassade de France. Devant ces difficultés, notre force c'était la cohésion de notre petit groupe. Il nous était difficile de nous lier avec les Russes, car nous ne parlions pas leur langue et, de plus, la méfiance extrême du régime imposait aux gens qui nous entouraient une certaine réserve, certains craignant de se voir dénoncés pour être trop proches des Français. Dès qu'il s'agissait d'un problème à caractère militaire, ils prenaient leurs distances, craignant l'espionnage.

Nos rapports avec nos mécaniciens ont été très bons. Ils avaient une existence très difficile, c'était des gens qui n'étaient pas du tout habitués à ce genre de climat, ils n'avaient pas l'équipement nécessaire pour travailler dans des conditions normales. Ils venaient généralement de pays africains, de Libye en particulier, où ils avaient tous attrapé la dysenterie. On a dit que les mécaniciens français n'avaient pas été tout à fait à la hauteur là-bas : ce n'est pas vrai, seulement ils se sont trouvés dans des situations tellement adverses qu'ils n'ont pas pu travailler dans les conditions normales qu'ils connaissaient.

Il faut voir que les mécaniciens russes étaient considérés, non pas comme des bêtes de somme, mais il fallait qu'ils travaillent, quoi qu'il arrive, pour que les avions volent. Ils changeaient un moteur de nuit par -25°C, -30°C, -40°C. Les mécaniciens français, dans ces conditions, ils vont prendre une clé anglaise, elle va rester collée à leurs mains, ils vont s'arracher la peau avec ! Par ailleurs, ils ne connaissaient pas les avions. Malades, nos mécaniciens ont été obligés de partir petit à petit. Ils ont eu beaucoup de rancœur contre nous pendant longtemps car nous n'avons pas été très très chics avec eux parce qu'en définitive, et c'était ça le problème, ils ont été traités comme des mécaniciens, à la russe, dans des conditions très difficiles, alors que nous avions droit à la gloire. Nous





19 septembre 1943, Roland de La Poype abat un Stuka.



Roland de La Poype dans son Yak 3 marqué de ses 16 victoires.



Une zimisenka.

profitions de cette espèce d'auréole et les mécaniciens étaient dans une situation beaucoup plus difficile que la nôtre. Ils travaillaient de nuit. Nous, après notre mission qui durait une heure, nous allions prendre une tasse de thé et si elle n'arrivait pas assez vite, nous râ lions.

Avec les mécaniciens russes que nous avons eus après le départ des Français, cela s'est très bien passé. En tant que pilotes, nous avions ce que nous appelions la ration K, nous avions droit à du beurre, à du thé spécial et à un certain nombre de choses que les mécaniciens ne connaissaient pas du tout. Ils étaient vraiment traités d'une manière différente des mécaniciens français. Ils étaient nos copains mais ils admettaient parfaitement bien d'avoir une existence plus difficile que la nôtre. Nous étions pilotes, c'était la classe au-dessus !

Les rapports que nous avons eus avec ces mécaniciens ont été très bons. On a trouvé des types très sympathiques qui ne parlaient évidemment pas français, mais étaient très dévoués et aussi très fiers de servir dans une unité française. Leur commandant était un petit Arménien, très rapide, très sec, qui a bien fait son boulot et maintenu les avions en bon état de fonctionnement. Mon mécanicien, qui s'appelait Karolin Kaporaloff, était un type très très sympa et extrêmement dévoué. Ces mécaniciens nous voyaient comme des super-dieux, des anges venus de l'au-delà. Ils savaient aussi que nous avions la bénédiction des autorités, dont celle de Staline, à l'époque où le Russe n'osait pas bouger un petit doigt de peur que le Petit Père des peuples ne soit prévenu. Nous avions ainsi un poids très fort, bien supérieur à celui de tous nos galons, et ils avaient une trouille bleue que toute réclamation les mettant en cause remonte au niveau de l'état-major. Et puis, nous étions ces Français venus apporter le salut, le salut au sens de la victoire, mais aussi le salut du peuple français aux camarades soviétiques, si bien que nous avions un traitement de faveur.

Nous avons débuté sur les Yak 1. Ce premier modèle des Yak était un engin très sympathique, moitié toile, moitié ferraille, très léger. Sa voilure était la même que celle du Yak 3 qui était plus solide sur le plan de la structure, avec un moteur beaucoup plus puissant. Le Yak 3 avait un canon de 20 qui tirait à travers l'hélice et deux mitrailleuses de 12,7, alors que le Yak 9 avait un canon de 37. C'était beaucoup mieux pour les attaques au sol, les obus de 37 pouvant transpercer des blindages relativement épais, mais il était beaucoup plus lourd. Le canon, à l'avant de l'avion, avait contraint à allonger le berceau moteur et, avec ses obus, il pesait beaucoup plus lourd, si bien que l'avion était beaucoup moins maniable que le Yak 3 qui était un excellent avion dans le rôle qui lui était imparti. Je l'ai préféré au Yak 9.

En juillet 1943, j'ai eu un incident qui m'a probablement sauvé la peau. Au moment de l'offensive d'Orel, nous volions beaucoup et nous n'étions qu'une douzaine de mirontons au groupe. Un beau jour, avec Lefèvre, mon chef de patrouille, nous décollons pour ce que nous appelions un décollage à vue, c'est-à-dire qu'à la vue d'un avion allemand qui passait au-dessus du terrain, on mettait la manette dans la poche¹ et on grimait le plus vite possible. Ce jour-là, je me suis retrouvé au-dessus des nuages avec Lefèvre, nous sommes tombés sur deux ou trois Focke Wulf, et nous sommes partis dans un tournoyant. À un moment, j'ai piqué derrière l'un d'eux et je suis passé de 4500 à 1000 mètres en l'espace de 40 secondes environ et, comme j'étais bien enrhumé avec une bonne grippe, j'ai claqué mes deux tympans. Quand je me suis retrouvé au sol, j'avais du sang qui coulait des deux côtés, j'étais sourd, j'avais un mal de chien, la tête enflée comme une coucou et j'ai été obligé de passer trois semaines à l'hôpital. En rentrant au groupe, j'ai appris les disparitions de Littolff, de Tulasne, de Castelain... Sur les douze pilotes du groupe à l'époque, pendant ce séjour à l'hôpital, six disparurent au cours de cette offensive sur Orel. Je me suis dit alors que si je n'avais pas été victime de cet incident, il y avait une chance sur deux que je sois sorti vivant de cette opération.

Pour terminer, je vous dirai que nous avons été quatre à recevoir la décoration de Héros de l'Union soviétique, Albert, le bon pilote du groupe, Lefèvre, à titre posthume, Jacques André et moi-même. J'étais dans les deux premiers avec Albert, car nous étions les plus anciens, les deux autres sont arrivés après. C'est le général De Gaulle qui, venu à Moscou, a provoqué cette décoration. Cela a été un échange de bons procédés : en échange de décorations françaises décernées à des Russes, Staline a décidé de nous en décerner. Avec Albert, je me trouvais avec le plus grand nombre de missions et l'un des plus anciens et, de cette façon-là, nous avons eu droit à cette décoration.

Le mot de mérite est de trop, mais nous étions les mieux placés pour la recevoir, Albert avec douze victoires, moi avec sept ou huit, Risso venait derrière avec cinq. On a pris les deux premiers ! ■

1- A l'époque, on mettait les gaz en tirant la manette vers l'arrière.

Destruction d'un missile en vol

Bernard Goulesque (61 – Moulin)

Notre camarade nous explique comment il a dû se montrer impitoyable avec un missile balistique récalcitrant.

Au cours des années quatre-vingt, le Centre d'Essais des Landes (CEL) déborde d'activités. De nombreux essais de mise au point ou de validation sont en effet effectués par les industriels. Ils côtoient ou chevauchent les tirs réalisés par les forces armées dans le cadre de l'entraînement ou dans celui, plus prestigieux, de leur "évaluation opérationnelle". Pour cette dernière catégorie, le jeu consiste à prélever un missile dans le parc existant et, après l'avoir équipé d'une foule de capteurs, de le tirer dans les conditions les plus proches de la réalité opérationnelle. Pour ces tirs, comme pour les essais des constructeurs, le C.E.L. est non seulement chargé de leur organisation, mais aussi de la restitution précise de leur déroulement. À cet effet, il doit fournir une somme impressionnante de données concernant la poussée, la vitesse, la trajectoire réellement suivie, la position des tuyères, la séparation des étages propulsifs, le largage de la coiffe, la précision de la charge militaire à l'arrivée, etc. En fait il s'agit de s'assurer, au moyen de relevés de télémétries et de données de trajectographie, que le tir est nominal (c'est le cas quand tout va bien, c'est-à-dire la plupart du temps) pour prouver la crédibilité du système d'arme vis-à-vis d'un agresseur éventuel, dans le cadre de la dissuasion. Dans les rares cas contraires, le suivi en temps réel de tous ces paramètres permet de savoir quel est le matériel qui n'a pas rempli correctement sa fonction et d'y remédier sur les engins du parc opérationnel.

Au niveau du CEL, l'organisation de chacun de ces tirs est confiée à un trio constitué d'un ingénieur programme (IP), d'un officier d'essai (OE) et d'un officier de sauvegarde vol (OSV). L'ingénieur programme est un polytechnicien ; c'est la tête pensante de l'équipe. Il est chargé d'établir la philosophie des moyens mis en œuvre et de définir leurs missions. L'officier d'essai dirige l'exécution globale de l'essai et coordonne les moyens du CEL chargés de suivre le tir. Quant à l'officier de sécurité vol, comme son appellation le laisse supposer, il est chargé d'assurer la sécurité des personnes et des biens vis-à-vis du missile tiré. En fait, si la trajectoire de l'engin est nominale, ce dernier n'a presque rien à faire. Dans le cas contraire il doit prendre très rapidement certaines décisions qui peuvent même aller jusqu'à la destruction du missile en vol.

La désignation de ces "grands" responsables obéit la plupart du temps à la règle suivante. L'IP est toujours un ingénieur de l'armement, donc un polytechnicien. L'OE est un marin et l'OSV un aviateur, si l'engin tiré appartient à la marine (Mer Sol Balistique Stratégique) et l'inverse si l'engin appartient à l'Armée de l'air (Sol Sol Balistique Stratégique).

Nous sommes le 12 février 1981 aux alentours de dix-sept heures.

Le sous-marin nucléaire lanceur d'engins, "Le Redoutable" est en plongée devant le CEL à quelques encablures de la côte landaise. Il est sur le point de lancer un missile balistique M20 de 25 tonnes environ, de 13 m de long et de 1,5 m de diamètre.

Une tension palpable flotte au-dessus de la salle d'opérations du poste de conduite du champ de tir. Le brouhaha des minutes précédentes a maintenant complètement disparu et les officiels rassemblés au troisième niveau ont arrêté leurs papotages.

Au second niveau, l'officier d'essai installé à un pupitre constellé d'une multitude de lampes rouges et vertes continue inlassablement de donner le temps restant avant la mise à feu de l'engin : « *H zéro moins trois minutes – TOP* », tout en poursuivant son travail de supervision et de coordination des moyens du champ de tir.

« *Point radar – Je n'ai toujours pas votre VERT – Avez-vous un problème ?* »

Et la voix nasillarde de l'interphone général se met à résonner à son tour :

« *Ici le point radar – deux Gascogne et deux Béarn sont calés sur le missile, le troisième Béarn a du mal à l'accrocher – je vous envoie le VERT.* »

Au niveau zéro, l'OSV (votre serviteur) installé lui aussi à sa console, se concentre une ultime fois sur sa mission. Il a devant lui cinq grandes tables traçantes horizontales et trois écrans de télévision. Inlassablement il se remémore leur fonction :

- la table n° 1, la position du missile dans le plan horizontal ;
- la table n° 2, la position du missile dans le plan vertical ;
- la table n° 3, le point d'impact extrapolé (le PIE donne en permanence le point d'impact au sol des éléments de l'engin en cas d'autodestruction ou de destruction commandée) ;
- la table n° 4, le délai de grâce (délai au bout duquel le missile doit être détruit en cas de perte de contact) ;
- la table n° 5, la position du sous-marin.

Il répète aussi inlassablement dans sa tête tous les critères de destruction : si le point d'impact extrapolé revient significativement vers la côte, si le point d'impact est franchi, si le délai de grâce est écoulé, si... etc., etc. Il est certes rodé à ce type d'exercice mais, comme les autres fois et sans qu'il ne s'en rende vraiment compte, ses pulsations cardiaques s'accroissent. À vrai dire il est un peu plus anxieux que d'habitude à cause de petits riens, habituels certes mais toujours contrariants : le centre de calcul a dû plusieurs fois reprogrammer certains paramètres et surtout, le matin même vers onze heures, une



première séquence de tir a avorté, le missile ayant interrompu de lui-même la séquence de mise à feu une seconde avant le tir.

L'officier d'essai annonce maintenant : « *H zéro moins trente secondes – Top.* » J'ai les mains posées à plat sur ma console. Le pouce de ma main droite appuyé contre le cache rouge du bouton de destruction, prêt à le soulever au cas où. Je regarde mes tables traçantes qui sont toutes au JAUNE avant de passer, j'espère, au VERT dès que le missile sera en vol. Je surveille également les trois téléviseurs qui me donnent une image très nette de l'océan juste au-dessus du "Redoutable". Je suis bien concentré sur ma mission et, malgré un rythme cardiaque qui continue de croître, je n'ai plus d'état d'âme sauf celui de me dire, dans un éclair, que c'est parti et que rien ne pourra arrêter le destin.

La voix grave et calme de l'officier d'essai se fait une nouvelle fois entendre « *H zéro moins vingt secondes – Top. — Attention pour le décompte final* » À partir de ce moment-là, plus aucun bruit ne trouble sa litanie, si ce n'est le ronronnement sourd et lancinant des ventilateurs des nombreux appareils électroniques : « *Dix – Neuf – Huit – Sept – Six – Cinq – Quatre – Trois – Deux – Un – Zéro* », puis deux secondes après « *Missile parti* ».

Sur mes trois téléviseurs, je vois le M20 sortir de l'onde bleue de l'océan au milieu d'un nuage de fumée et d'une gerbe d'embruns. Les longues flammes d'un rouge intense qui fusent de ses tuyères se reflètent sur l'eau. C'est magnifique ! Mais, trop préoccupé par mes tables traçantes qui restent désespérément au JAUNE, je n'ai guère le temps, pas plus que le loisir, de m'attarder sur ce spectacle grandiose. Des gouttes de sueur commencent à envahir mes tempes et je ressens une certaine moiteur dans le creux de mes mains. Je sais qu'un missile balistique avec ses 25 tonnes de poudre est en l'air. Je le vois très bien sur mes écrans de télévision mais je n'ai aucune information précise sur lui. Je ne puis dire vers où il se dirige, s'il monte, s'il descend... Je sais qu'il est en vol et c'est tout. Telles sont les pensées qui se bousculent dans ma tête au cours de ces cinq premières secondes qui correspondent au temps libre d'évolution de l'engin durant lequel sa destruction est inhibée, car elle causerait plus de dégâts que son propre impact au sol. Je me rends compte également que je suis dans une situation identique à celle rencontrée le matin même lors des premières secondes du tir avorté... mais cette fois le missile est bien en vol !

Dans les secondes qui suivent les tables traçantes restent désespérément au JAUNE, ce qui signifie pour moi qu'elles sont inexploitable. Malgré tout, le bras de la table n° 4, celle du délai de grâce, démarre de même que celui du point d'impact extrapolé sur la table n° 3. Ce dernier se rapproche rapidement des côtes espagnoles, mais je n'ai toujours pas de VERT sur mes tables... J'appelle l'Officier de Sécurité Vol d'Hourtin qui est chargé de me suppléer en cas de défaillance pour lui demander s'il a le contact radar sur l'engin. « *Toujours pas* », me répond-il sèchement.

Je sais qu'il peut l'avoir dans les cinq secondes suivantes à condition que la station d'Hourtin ne rencontre pas le même problème que Biscarrosse mais, quoi qu'il en soit, ce sera trop tard. Voilà quinze secondes en effet que le missile est parti, le délai de grâce arrive à son terme, le PIE est de plus en plus prêt de l'Espagne et ma tête ressemble à s'y



La salle de contrôle.



Tir d'un M20.

méprendre à une bouilloire sur le point d'exploser. Mon pouce droit soulève le cache et appuie fermement sur le bouton rouge de destruction. J'annonce en même temps à la sonorisation générale « *DC – DC – DC* » comme le prévoit la procédure. Je sens une immense et poignante anxiété qui n'est ni de la peur ni de l'angoisse mais quelque chose de bien plus fort. Mon esprit retrouve tout à coup le calme et la sérénité et, quelles que soient les conséquences de cette destruction en vol, je suis heureux que tout soit terminé ; on verra bien, plus tard, ce qu'il fallait faire ou ne pas faire...

Pendant la phase préparatoire qui précède le tir, le directeur du CEL, l'ingénieur général René Bloch, était resté, comme à l'accoutumée, avec les invités et les diverses personnalités. Quelques secondes avant le décompte final, il était descendu au niveau zéro et s'était placé à la droite et un peu en retrait de ma console. D'une stature imposante, il restait là debout avec les bras croisés, tel un Napoléon victorieux surveillant du haut de son cheval la manœuvre de ses troupes. Son caractère bien trempé en faisait la figure emblématique du Centre d'Essais des Landes au point

Destruction d'un missile en vol



Le Redoutable

Marine nationale



Une antenne de télémétrie.

► qu'il était surnommé "le Roi René", aussi bien dans le centre qu'à l'extérieur.

Je m'étais aperçu de son arrivée, mais sa présence à mes côtés ne me gênait aucunement. D'autant plus maintenant que tout était terminé depuis plusieurs minutes. Occultant sa personne, je commençais, par pur réflexe, à refaire le bilan des informations qui m'avaient conduit à détruire ce missile balistique quand je sentis une main se poser sur mon épaule. C'était celle du directeur. En même temps je l'entendais me demander : « Ça va, Mon colonel ? » Question à laquelle je répondais : « Ça pourrait aller mieux, Monsieur le directeur. » Et tout en enlevant sa main de mon épaule il m'ordonnait de le suivre.

Nous quittions alors la salle d'opérations pour rejoindre en voiture le poste de commandement situé sur la base vie. Au cours du trajet il m'adressa une seule fois la parole pour me faire remarquer mon grand calme au cours de ce tir. Je lui répondis : « Calme extérieur peut-être, Monsieur le directeur, mais certainement pas intérieur ! » Arrivé au poste de commandement, je lui emboîtai le pas pour aller dans son bureau au premier étage du bâtiment. Il me fit asseoir et demanda à son secrétaire de lui passer un certain correspondant. Pendant que sa secrétaire établissait cette fameuse communication, il s'adressa à moi en ces termes : « Observez bien et que cela vous serve de leçon, Goulesque. Dans la vie, il vaut toujours mieux s'adresser au Bon Dieu qu'à ses saints. »

Au cours des minutes suivantes, j'allais non seulement apprendre les causes de l'échec de ce tir et ainsi être conforté dans ma décision de détruire le missile, mais surtout avoir la chance de suivre une conversation autant irréaliste qu'impressionnante.

À la sonnerie, le directeur décrocha le téléphone.

« Allo Valéry – René Bloch au Centre d'Essai des Landes. »

« Oui, René, comment vas-tu ? Que se passe-t-il ? »

Eberlué je reconnaissais le timbre légèrement zozotant et la voix si particulière du Président de la République, Valéry Giscard d'Estaing. Et la conversation se poursuivait ainsi.

Le directeur : « Je viens te présenter ma démission. »

Le président : « Que s'est-il passé ? »

Le directeur : « Nous venons d'effectuer le tir d'un engin balistique à partir du sous-marin nucléaire "Le Redoutable" et suite à une erreur de ma division calcul nous avons été conduits à le détruire en vol. »

Le président : « Quel type d'erreur ? »

Le directeur : « Le paramétrage a été mal programmé. Il ne prévoyait pas le lissage des mesures radar. Le programme temps réel n'ayant pas de mesures lissées, n'avait pas de vitesse pour le missile, donc ne pouvait prédire l'impact. On a dû détruire l'engin au bout de quinze secondes. »

Le président : « Évidemment je refuse ta démission – Donne moi des nouvelles de... »

À ce moment-là, le directeur coupa le haut-parleur. Je le saluai discrètement et je me retirai.

Je savais que Valéry Giscard d'Estaing était polytechnicien comme René Bloch. Je savais qu'ils étaient de la même promotion. Je savais que notre directeur avait de l'entregent et des relations dans les hautes sphères aussi bien industrielles qu'étatiques. Mais de là à imaginer qu'il puisse s'adresser directement au Président de la République, il y avait un grand pas que je n'aurais jamais envisagé de franchir ; et pourtant...

Mon aparté avec le directeur et... avec le Président de la République française, mes occupations habituelles d'après tir et la rédaction à chaud d'un premier compte rendu ont ensuite accaparé toute mon énergie. Mais ce soir-là, le souvenir de cette tension énorme liée à la décision ultrarapide de détruire un missile de cette taille et d'un si grand prix – un franc par Gaulois, m'avait-on fait remarquer – tournait sans cesse dans ma tête.

Par la suite je me retrouverai plusieurs fois dans l'obligation de détruire un engin en vol. Mais là aussi, c'est comme pour le saut en parachute, avec le temps on s'y habitue. ■



Laverdure

André Marro (EMA 63 – Tardy)

Dijon, été 1966

Après un vol sans histoire, je croise sur le parking le colonel de Royer, commandant la BA102 "Capitaine Guynemer".

« Mes respects, Mon colonel.

– Ah, bonjour Marro, j'ai vu sur le planning que vous ne prenez pas de permission cet été ?

Un peu inquiet je réponds *Oui, Mon colonel, mais... c'est pour voler plus.*

– *Oui, oui, je sais, venez me voir dans mon bureau après mon vol.*

– *À vos ordres.* » C'est assez inquiet que, deux heures plus tard, je pénètre dans le saint des saints.

« *Asseyez-vous. Vous connaissez la bande dessinée Les Chevaliers du Ciel, je pense ?*

– *Affirmatif, Mon colonel.*

– *Figurez-vous que le général Martin, chef d'état-major de l'Armée de l'air, m'a demandé d'accueillir sur la base et aux "Cigognes", une équipe complète de cinéma destinée à tourner pour la télévision ces fameux Chevaliers du Ciel. Je suis responsable de l'affaire mais vous comprenez bien que je ne pourrai pas être toute la journée derrière ces gens qui, m'a-t-on dit, sont assez turbulents ! J'ai besoin d'un aide, vous avez été désigné, ce sera une bonne expérience pour vous, j'espère que vous acceptez ? Les premiers éléments arrivent dans huit jours, aussi faut-il nous organiser sans tarder.* » C'est ainsi que, fin juin 1966, et pour trois mois, a débuté cette aventure trépidante.

Une semaine après, l'auteur de la B.D., Jean-Michel Charlier, et le réalisateur metteur en scène, François Villiers, arrivent et commencent à repérer les lieux de tournage sur la base, font quelques briefings pour définir les moyens nécessaires, puis les techniciens prennent possession des lieux avec leur matériel. Les acteurs n'ont plus qu'à se présenter pour le premier tour de manivelle. Dès le briefing général, Christian Marin est remarqué. Très connu par son rôle tenu dans les *Gendarmes* et par sa grande taille, il se démarque par l'attention soutenue qu'il porte à tout ce qui se dit, avec ce côté professionnel qui ne l'a jamais quitté durant son séjour dijonnais. Il prépare toujours ses scènes et connaît son texte. Il a hérité ce sérieux du théâtre qu'il préfère au cinéma, le trouvant plus facile. « *Tu comprends, avant d'entrer en scène, on a le trac, puis une fois devant le public, tout se déroule. Au cinéma les prises de vues sont courtes. Au "Coupez, on refait", retour en arrière, on se recompose une posture, on reprend le texte à un point donné, il est parfois raccordé à un bout tourné deux jours avant. Si on est nombreux devant la caméra et qu'il faut refaire plusieurs fois à cause d'un acteur qui bloque, l'impatience gagne le plateau, des animosités se créent ; épuisant, je te dis, et tout ça pour deux-trois minutes de film par jour.* » Avec son talent d'acteur, jamais une scène n'est refaite pour lui, sauf une fois où il a fallu reprendre plusieurs prises lorsqu'il tentait de consoler Marlène Jobert. Celle-ci joue le rôle d'une jeune



Christian Marin part en vol.

coiffeuse écervelée qui, sous prétexte de graphologie, obtient la signature du lieutenant Tanguy afin de le compromettre. Menacée de représailles par le colonel, elle s'effondre en larmes. Immédiatement, Laverdure, son cœur fondant, et aussi avec une petite arrière-pensée, essaie de consoler cette merveilleuse frimousse avec une telle fougue que tout le plateau éclate de rire. On refait une fois, deux fois, et avant la troisième, le metteur en scène crie : « *Christian, fais sobre, sobre, sobre !* »

Christian Marin avait un mode de vie différent du reste de l'équipe. Alors que le milieu du cinéma est associé, parfois à juste titre, à des comportements débridés, échevelés, à des fêtes permanentes, Christian choisit de faire venir sa femme et ses enfants dans une maison qu'il loue dans la campagne dijonnaise pour la durée du tournage. Le reste de l'équipe, installé par la production dans un château-hôtel à dix kilomètres au sud de la base, menait des sarabandes nocturnes qui nous valaient au petit matin des appels désespérés du patron, affolé par la destruction de son matériel.

Plein de vie, toujours de bonne humeur, excellent conteur, lors de déjeuners ou dîners pris avec l'escadron parmi les pilotes, il avait toujours une histoire fine à raconter. Bon camarade, jamais de friction d'acteurs avec lui. Il s'est toujours très bien entendu avec Jacques Santi, le lieutenant Tanguy, malgré la jeunesse de celui-ci et leur différence d'expérience. Ces deux acteurs ont beaucoup aimé cette série et notre métier. Pour eux, ce n'était pas un tournage ordinaire et ils se sont attachés à le réussir. L'escadre s'en est aperçue et leur a proposé de faire un vol en *Mirage IIIB*, ce qu'ils firent peu de jours avant de quitter Dijon. La série remporta un grand succès à la télévision et suscita certainement nombre de vocations.

Après Jacques Santi mort en 1988, Christian Marin vient de nous quitter le 5 septembre dernier. Tanguy et Laverdure restent le symbole vivant de ces héros imaginés par Jean-Michel Charlier et, malgré une réalisation un peu ancienne par rapport aux techniques modernes, ce n'est pas sans une certaine nostalgie que l'on revoit ce film dont la dernière page vient de se tourner. ■

1- Escadron de chasse 1/2



Les débuts humanitaires du *Transall*

Claude Lemieux (55 – Gouachon-Noireaut)

Une grande partie de la carrière aéronautique de l'auteur a été associée au *Transall* dont il a eu le privilège d'accompagner la mise en service opérationnelle, à Mont-de-Marsan d'abord, puis à la tête de l'escadron Franche-Comté à Orléans et enfin au commandement de la 61^e escadre de transport. Son expérience de ce remarquable cargo tactique fut sans doute à l'origine de sa désignation comme responsable des premiers détachements *Transall* engagés dans des opérations humanitaires lointaines, liées à des catastrophes telluriques en Amérique latine. Il nous en fait le récit.

1970 - tremblement de terre au Pérou

Le 31 mai 1970, un terrible tremblement de terre de magnitude 7,8 secouait la côte ouest du Pérou et sa partie andine provoquant d'importants dégâts matériels et humains avec 70 000 victimes estimées. Outre les effondrements d'habitations, les ondes sismiques avaient secoué le massif andin et provoqué la rupture en altitude de verrous glaciaires : des magmas de glace, moraines et boues avaient dévalé les pentes et envahi en particulier la haute vallée très peuplée d'Huarta, encaissée entre la cordillère blanche (neiges éternelles) et la cordillère noire. Une épaisse couche de ce magma avait tout balayé sur son passage et enseveli en les "bétonnant" villages et exploitations agricoles.

Une aide internationale, avec une forte implication des États-Unis, s'était immédiatement portée au secours de ce pays handicapé par les difficultés de communication dans cette région de haute montagne. La France avait proposé son aide en engageant l'Élément Médical d'Intervention Rapide (EMIR) du Service de santé des Armées, et un support aérien constitué d'un détachement de quatre *Transall* et de trois hélicoptères *Alouette III* de l'ALAT. Cet ensemble interarmées constitué de 86 personnes et 30 tonnes de fret était commandé par le colonel Pierre Flachard, chef d'état-major du CoTAM. Aérotransporté par les *Transall*, il se mit en place à Lima le 14 juin en 27 heures de vol, après diverses escales techniques, à Las Palmas, Sal au Cap Vert, Belem et Manaus au Brésil. Le groupement de transport était constitué d'équipages des escadrons de la 61^e ET récemment qualifiés sur *CI60*, et des mécaniciens du GERMAS d'Orléans. Quatre convoyeuses de l'air y étaient intégrées.

Les autorités péruviennes nous demandèrent si nous pouvions intervenir dans cette haute vallée d'Huarta où avait été aménagé un terrain de fortune en terre caillouteuse, au lieu-dit Anta¹, non utilisable en l'état par les *C130* américains. Il me fallut évaluer ce terrain, à l'approche plutôt sportive, grâce à un vol assuré par un vaillant *Dakota* des forces aériennes péruviennes qui dut "spiraler" pour atteindre son altitude de franchissement du relief, les passagers suçant leur oxygène au bout de tubes branchés sur une bonbonne... Mon expérience du *Transall*, acquise à l'escadron de marque du CEAM, ainsi que ma connaissance de la plupart des pilotes récemment transformés sur ce nouvel appareil de transport succédant au *Noratlans*, me permit de donner le feu vert au colonel Flachard : l'EMIR et les *Alouette III* furent donc aéroportés, en procédure tactique, sur cette piste encaissée entre deux hauts massifs



Cité de Hualas envahie par le magma glaciaire dans la vallée de Huarta.



Embarquement de réfugiés vers Lima.

andins à 2 800 mètres d'altitude. L'EMIR y installa son hôpital de campagne et se distingua immédiatement par un remarquable travail de soins d'urgence assurés aux rescapés récupérés pour la plupart dans des hamaux isolés en haute montagne par les hélicoptères de l'ALAT, puis de médecine générale au profit de la population locale. À peine débarquées des *CI60*, les *Alouette III* effectuèrent des missions de secours, en particulier le sauvetage d'alpinistes bloqués à 4 500 mètres, hors de portée des quelques hélicoptères US de type *Iroquois* présents dans la zone, s'attirant la considération des aviateurs péruviens et... américains.

Pour leur part, les *Transall* assuraient chaque jour des rotations entre Lima et Anta, transportant le soutien logistique à l'aller et le rapatriement de réfugiés et de blessés au retour, avec un bilan de 3 000 passagers



et 500 tonnes de fret, médicaments et vivres, transportés en 200 heures de vol. Cette opération dura quatre semaines sans qu'un incident vienne en perturber le déroulement, nos mécaniciens accomplissant des exploits pour maintenir une disponibilité optimale. Elle démontra ainsi les remarquables capacités du *Transall* dont il a fallu extrapoler les performances, le manuel d'utilisation n'envisageant pas de telles conditions d'exploitation en altitude.

Notre bimoteur tactique, avec son train souple à diabolos et ses capacités d'atterrissage court, démontra à cette occasion une certaine supériorité sur terrain sommaire sur son puissant concurrent quadrimoteur, le *CI30 Hercules* américain, dans une saine compétition d'aviateurs, solidaires pour assister ces populations andines durement sinistrées. Ainsi, après que la piste d'Anta a pu être allongée et améliorée, des *CI30* américains s'y posèrent enfin.

Conscient de la faible expérience des équipages récemment transformés sur *Transall*, je savais que je jouais la carte "confiance et baraka". Ces équipages me surprisent ; ils acquièrent rapidement la maîtrise des techniques particulières d'atterrissage sur une piste sommaire en montagne. Quelques jeunes pilotes firent ainsi leurs dents opérationnelles sur *Transall* et les navigateurs se distinguèrent aussi par la conduite de percées radar autonome entre les hauts sommets des Andes noyés dans les nuages.

Avant notre retour le 14 juillet en France, la Force aérienne péruvienne nous offrit en guise de remerciement une visite des prestigieux sites incas de Cuzco et du Machu Pichu. La France n'avait pas bonne presse au Pérou à cette époque : on attribuait l'origine de ce tremblement de terre aux essais nucléaires de Mururoa ! Mais la rumeur s'estompa avec l'information objective des Péruviens sur la réalité des séismes tectoniques auxquels ils étaient très souvent soumis.

Cette mission humanitaire conduite dans un site andin inoubliable par sa grandeur, son patrimoine historique hérité de l'empire inca, le souvenir de l'épopée de l'Aéropostale, aura marqué l'ensemble de ses acteurs, aviateurs et personnels de l'EMIR, sensibles aussi au chaleureux accueil de leurs collègues péruviens.

1972 - tremblement de terre au Nicaragua

Le 23 décembre 1972, un tremblement de terre de magnitude 6,2 dont l'épicentre se focalisait sur la capitale du Nicaragua, Managua, ravageait 70 % de cette ville en faisant plus de 5 000 morts et 100 000 blessés. L'assistance de l'EMIR, dont l'efficacité était maintenant reconnue, fut décidée par le gouvernement français. Le jour de Noël, cinq *CI60* décollaient d'Orléans avec cet élément médical à bord. Second de la 61^e escadre de transport, je fus désigné comme chef du dispositif aérien. Après 25 heures de vol avec escales à Las Palmas, Sal, Cayenne et Caracas, les *Transall* survolaient la ville de Managua partiellement détruite et encore enfumée par les incendies.

L'EMIR installa son hôpital de campagne au centre de la ville et s'engagea intensément dans une médecine d'urgence au profit des nombreux blessés et traumatisés. Le groupement de transport *Transall* composé d'équipages des trois escadrons de la 61^e ET, et de mécaniciens du GERMAS d'Orléans-Bricy, campa trois semaines sur l'aérodrome Los Mercedes de Managua, aux installations techniques détruites mais dont la piste restait praticable. L'avitaillement était assuré grâce à une aide internationale très présente, en particulier américaine.

Les équipages se restauraient et dormaient la nuit dans leurs avions. Ils effectuaient chaque jour des rotations vers les pays voisins de l'Amérique centrale : Salvador, Panama, Honduras, Costa-Rica, Guatemala. Ces états très solidaires assuraient un ravitaillement en vivres, médicaments, vêtements, couchages, acheminés par nos avions et régulés par la Croix Rouge d'Amérique latine. À l'aller, les *Transall* évacuaient vers les hôpitaux de ces pays les blessés et malades gravement atteints, préalablement triés médicalement par l'EMIR et accompagnés à bord par quatre convoyeuses de l'air intégrées au groupement de transport. D'autres rotations internes au Nicaragua, effectuées parfois dans des conditions



Photos Collection de l'auteur

Nicaragua :
Convoyeuse de
l'air avec des
enfants réfugiés.



Nicaragua :
Piste de
Bonanza.

acrobatiques sur de petits terrains sommaires situés au fond de vallées encaissées, acheminaient des réfugiés accueillis dans des zones non sinistrées ainsi que le ravitaillement nécessaire aux villages isolés.

La gestion et la distribution de cette aide humanitaire étaient assurées par l'armée nicaraguayenne sous les ordres du fils du Président Somoza, dictateur qui connut par la suite un sort tragique lors de la révolution des Sandinistes. Nos rapports, excellents au début, se dégradèrent lorsque l'on prit conscience, avec les responsables de la Croix Rouge que cette aide était en partie détournée par l'armée, au détriment de la population. La Croix Rouge décida finalement d'assurer par elle-même la distribution de son aide, transportée sur place par ses propres véhicules, aérotransportés depuis le Salvador par nos *Transall*. Ce qui évidemment n'eut pas l'heur de plaire au système étatique local !

Servis par des équipages et mécaniciens motivés et déjà bien expérimentés sur leur nouvelle machine, les *C 160* ne connurent pas de défaillances. Après trois semaines, les derniers éléments du groupement regagnaient leur base d'origine, avec quelques escales, dont une arrivée homérique à Pointe-à-Pitre (météo critique, panne d'électricité et d'ILS imposant des circuits d'attente entamant les réserves carburant...). Sur ce retour, certains *Transall* se "traînaient" du fait d'un vent contraire aux prévisions et surtout d'une surcharge non maîtrisée au départ de Managua, mais constatée à Bricy. On soupçonna nos amis de l'EMIR, amateurs de quelques souvenirs pondéreux du Nicaragua. La cérémonie officielle d'accueil en fut retardée, mettant à mal notre réputation de ponctualité.

Ces deux interventions humanitaires très éloignées de la zone d'influence de la France, démontrèrent, peu de temps après sa mise en service dans les unités du CoTAM, les capacités de projection à grande distance du *Transall*, au prix bien sûr de multiples escales, avec des traversées océaniques en limite d'autonomie, et surtout ses remarquables aptitudes aux terrains sommaires, sa souplesse d'emploi et sa fiabilité opérationnelle et technique. Il eut depuis bien des occasions de les affirmer sur de multiples théâtres d'opérations militaires ou humanitaires, sur tous les continents. ■

1- N.D.L.R. : Anta se situe à environ 300 km dans le 350 de Lima, dominé par le pic de Huascaràn. Depuis, une piste de 3000 mètres a été construite.



Le commissaire enquêteur et l'engagement national pour l'environnement

Philippe Leheup (72 – Madon)

On connaissait des PN devenus mécanos ou basiers, mais un PN qui devient commissaire - fût-ce civil - voilà qui est moins courant. Cet article très instructif nous fait partager une expérience de reconversion originale et encourage ceux d'entre nous qui voudraient suivre la voie de notre camarade.

Depuis la Révolution française, la sauvegarde du droit de propriété des citoyens constitue un facteur déterminant avant toute décision d'expropriation pour cause d'utilité publique.

C'est sous deux formes que le public participe à l'élaboration de grands projets et de documents d'urbanisme : la concertation et l'enquête publiques. Leurs rôles sont d'informer le public, de recueillir ses appréciations, suggestions ou contre-propositions. Les textes réglementaires, européens et nationaux, ont évolué afin de prendre en compte ce besoin de transparence et de participation. Ils définissent les procédures de la concertation, notamment du débat et de l'enquête.

En juillet 2010, la loi "Engagement national pour l'environnement" (ENE) précise quelques dispositions concernant la participation du public, telles la nécessité de le consulter dès l'élaboration des plans ou programmes d'aménagement, l'utilisation des nouvelles technologies pour l'information et le recueil des remarques, la présentation de différentes variantes du projet et le renforcement de l'impartialité des procédures.

Ainsi, les compétences de la Commission nationale du débat public (CNDP) ont été étendues. Obligatoire est le débat qui porte désormais sur les grands projets d'aménagement et d'équipements d'intérêt national ou ceux de maîtres d'ouvrage privé, de type projets autoroutiers, lignes à grande vitesse, lignes électriques ou équipements industriels. Néanmoins, les maîtres d'ouvrage peuvent diligenter une concertation non obligatoire en amont du projet.

Les enquêtes publiques

Entre concertation et décisions administratives, l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers.

Les enquêtes dites "environnementales" permettent la participation



Chantier de Balard.

aux décisions prises en matière d'environnement, en particulier les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), les éoliennes, la création de parcs naturels ou l'élaboration de plan local d'urbanisme (PLU). Par ailleurs, un autre type d'enquête, qualifiée d'enquête relevant du code de l'expropriation, permet de garantir le droit de propriété et les droits réels par une procédure contradictoire. Cela concerne, par exemple, les travaux d'intérêt général nécessitant des expropriations, les captages d'eau potable ou les servitudes d'utilité publique (eau, lignes électriques).

Ces enquêtes sont menées, avant toute décision, par un commissaire enquêteur désigné par le préfet, le président du conseil général ou le maire. Une commission d'enquête peut également être constituée en réponse à certains critères tels que l'impact sur les populations ou l'environnement, les difficultés rencontrées lors de consultations préalables, la complexité et la nature des problèmes qui se posent.

Dans la région Provence Alpes Côte d'Azur, des enquêtes publiques



importantes ont traité du parc national des calanques (Marseille) ou de l'installation nucléaire d'ITER¹ (Saint-Paul-les-Durance). Dans la région parisienne, on peut citer les enquêtes portant sur le quartier des Batignolles, la rénovation de la Samaritaine et surtout le projet d'implantation du ministère de la Défense sur le site de Balard.

Rôle du commissaire enquêteur

Les tâches du commissaire se répartissent tout au long de l'enquête.

En amont, elles portent sur l'étude du dossier, la préparation des modalités d'information du public (définition des dates, des lieux ou des annonces), la participation à l'élaboration de l'arrêté d'ouverture d'enquête et la visite des lieux.

Au cours de l'enquête, le commissaire assure l'accueil du public, la réception des courriers et vérifie la mise à disposition des documents. Si nécessaire, il envisage l'organisation d'une réunion publique ou d'une prolongation de l'enquête. Le public apportant des commentaires sur le projet, le commissaire doit analyser toutes les observations et consolider son argumentation par un dialogue avec les parties prenantes.

Ensuite, le commissaire poursuit son travail de synthèse sous une contrainte temporelle importante. En effet, il doit rédiger sous huitaine une première synthèse qu'il transmet au responsable du projet ; celui-ci devra lui apporter des réponses rapidement car le commissaire enquêteur n'aura qu'un mois pour finaliser son rapport. Ce document présentera une synthèse de l'objet, l'organisation et le déroulement de l'enquête, de l'analyse des commentaires et observations formulés par le public et les responsables du projet. Ce travail de synthèse sera complété par un avis personnel et des conclusions motivées.

L'avis consultatif pourra se présenter sous trois formes. Le commissaire peut approuver sans réserve le projet. Il peut aussi émettre des réserves que le maître d'ouvrage devra accepter, sinon l'avis sera considéré comme défavorable. Enfin, il peut émettre un avis défavorable et, dans ce cas, la prise de décision de l'autorité administrative pourra être suspendue par le juge administratif des référés.

Le rapport doit être fidèle, complet et objectif, les conclusions claires afin d'éviter toutes les interprétations.

Devenir commissaire enquêteur

Ainsi, le commissaire enquêteur n'est pas un expert ou un spécialiste du droit, mais une personne indépendante et compétente qui doit avoir une bonne connaissance des procédures administratives, des capacités à apprécier l'impact d'un projet, à conduire une enquête, à communiquer avec le public, voire à animer un débat. Ses capacités d'écoute, d'analyse et de synthèse lui permettront d'apprécier l'intérêt général d'une opération et de rédiger un rapport objectif. Sa mission suppose déontologie, éthique, objectivité et grande disponibilité. En complément des qualités acquises au cours de son cursus professionnel, la participation à des séances de formation, la lecture attentive de la jurisprudence et un dialogue avec des commissaires enquêteurs plus expérimentés, sont des critères déterminants de réussite.

La candidature doit être présentée auprès de la commission départementale d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur. Cette démarche personnelle doit être entreprise avant le premier septembre de l'année précédant l'année de validité de la liste d'aptitude. Présidée par le président du tribunal administratif, la commission comprend des représentants de l'État, un maire et des personnalités qualifiées en matière de protection de l'environnement. Par ailleurs, un commissaire enquêteur assiste avec voix consultative aux délibérations.

Après instruction du dossier, la commission procède à l'audition des postulants. Sont appréciées les qualités humaines et professionnelles, la faculté d'adaptation et les capacités d'écoute et de synthèse. La liste d'aptitude est révisée sur une base annuelle et nul ne peut être maintenu sur cette dernière plus de quatre ans sans présenter une nouvelle demande et être entendu par la commission.



Photos Mairie de Paris

Projet d'aménagement des quais de Seine.

Il me semble important de faire partager mon expérience pratique de commissaire enquêteur. Après une formation initiale et le suivi à titre personnel de quelques enquêtes à Paris, le président du tribunal administratif m'a désigné en qualité de suppléant, rôle qui permet de suivre une enquête sans responsabilité. Il m'a ensuite confié une enquête portant sur une expropriation, au profit d'un organisme de construction de logements sociaux. Ces deux premières activités m'ont permis de mesurer la nécessité d'être impartial et objectif et de prendre en compte tous les enjeux d'un dossier.

Au printemps 2011, le président du tribunal administratif de Paris m'a désigné pour assumer la présidence de la commission d'enquête concernant l'aménagement des berges de la Seine à Paris. L'enquête publique portait sur l'étude d'impact des modifications de circulation programmées par le maire de Paris. La commission était composée de trois commissaires enquêteurs, dont les expériences passées étaient complémentaires (travaux publics, expertise financière). Nous avons été amenés à dialoguer avec de très nombreux interlocuteurs institutionnels et particuliers. En effet, le projet avait déjà fait l'objet d'une concertation préalable menée par le maître d'ouvrage, la mairie de Paris. Il appartenait donc à la commission de finaliser le processus officiel avant la décision municipale. Nous avons ainsi rencontré des autorités de la mairie centrale et des principaux arrondissements concernés, le préfet de police, en charge de la circulation et de la sécurité, et le préfet de la région Ile-de-France. Après une étude approfondie de l'imbroglio juridique concernant les berges de la Seine, nous avons examiné la position des services compétents, de l'État en matière d'environnement, de la navigation locale et régionale, ainsi que les responsables des bâtiments de France, car les sites sont classés ou inscrits à l'inventaire.

Les principales remarques du public et des organismes concernés ont porté sur la circulation automobile, les transports en commun, la protection du patrimoine, les aspects économiques et les pollutions. Durant près de six mois, la commission d'enquête s'est réunie très régulièrement afin d'élaborer une position et de formaliser des demandes complémentaires au maître d'ouvrage. Les positions de nos différents interlocuteurs étaient particulièrement variées et argumentées, l'analyse des éléments et le dialogue constructif ont permis à la commission de remettre à la secrétaire générale de la mairie de Paris un rapport et des conclusions motivées consensuelles.

Les capacités d'écoute, de dialogue et de synthèse et l'impartialité me paraissent des valeurs que partagent de nombreux anciens de l'École de l'air.

Afin de participer à la préservation de l'environnement dans le cadre du respect des textes législatifs et réglementaires, la fonction de commissaire enquêteur me paraît une opportunité à saisir dans le cadre d'une activité après une carrière. ■

1- International Thermonuclear Experimental Reactor



Big Brother veille sur l'Afghanistan

Traduction¹ de Michel Pochoy (57 – Ducray)

Kaboul : Les ballons de surveillance américains sont redoutés des talibans, mais inquiètent les civils.



Le "Permanent Threat Detection System" de Lockheed Martin.

Blottis derrière les murailles d'un vieux fortin, les marchands se sont accroupis au milieu des moutons et des chèvres pour bavarder, jetant de temps en temps un regard nerveux vers le *blimp*² qui à présent les surveille en permanence.

« *Il est là tous les jours sauf quand il vente ou pleut* », dit Soliman, 45 ans, qui n'utilise qu'un seul nom.

« *Il nous surveille nuit et jour* », dit un autre marchand, Akbar, 18 ans, qui suit des yeux le ballon dont le nez pivote sous le vent d'Est.

« *Je le remarque tout le temps* », dit Rahmat Shah, 28 ans, vendeur de voitures d'occasion, qui se tient debout légèrement à l'écart. « *Je sais qu'il y a une caméra à l'intérieur.* »

Comme quantité de ses semblables sur presque chaque base militaire du pays, le "dirigeable" – un ballon de surveillance blanc de 36 m de long, que les militaires appellent un aérostat – est devenu une constante dans le ciel de Kaboul et de Kandahar, ainsi que partout où les troupes américaines se concentrent ou vont opérer.

Chatoyant à plus de 450 m de hauteur dans la légère brume diurne – et repérables la nuit par leur unique feu clignotant – les ballons, équipés de caméras couleur et infrarouge, constituent des acteurs clés de la tendance des militaires américains à utiliser la technologie aux fins de surveillance et de renseignement.

Ces dernières années, ils ont rejoint le réseau croissant de systèmes – drones, caméras sur pylône dans les bases militaires et un nouveau réseau de caméras en circuit fermé surveillant les artères de Kaboul – qui a permis aux chefs américains et afghans d'avoir plus d'yeux dans un plus grand nombre des endroits où les Américains combattent.

Les "dirigeables" font à présent tellement partie de la vie quotidienne des Afghans que certains haussent les épaules et disent qu'ils n'y prêtent presque pas attention. D'autres éléments du réseau font à présent également partie du paysage, surtout à Kaboul où les caméras en circuit fermé juchées sur leurs longs cous surveillent les lieux susceptibles d'être attaqués, comme le bâtiment de la Cour Suprême, les ronds-points et les routes longeant les camps militaires.

Mais d'autres Afghans témoignent d'un sentiment croissant d'oppression, avec l'impression que, même si les Américains se préparent à tout remballer et partir, le regard des étrangers demeurera posé sur eux. Ce sentiment est souvent exprimé à l'afghane, dans un grommellement de railleries et d'affirmations pessimistes : « *C'est un cerf-volant américain* », ou bien : « *Il y a là-haut des Afghans et des Américains.* »

Il n'y en a pas ; il n'y a personne dans les ballons.



« Ça nous montre, pour sûr, que les Américains sont toujours là », et : « Ce n'est pas efficace, car il reste les kamikazes et les voitures piégées. »

Pour d'autres, les caméras constituent une intrusion insupportable dans leur vie privée, exposant les femmes et les enfants à la vue d'étrangers qu'ils considèrent sans moralité.

« Nous ne pouvons plus dormir sur nos terrasses », dit Mohammadullah, qui n'utilise qu'un seul nom, un habitant d'Asadabad, la capitale de la province de Kunar, où les familles dorment régulièrement sur les terrasses durant la chaleur écrasante de l'été, et qui exprime là un souci répandu.

« Quand nos femmes se promènent dans la cour pendant la journée, où quand nous voulons dire "bonsoir" à notre épouse quand nous dormons sur la terrasse, nous avons l'impression que quelqu'un nous regarde. »

Utilisés pour la première fois en 2004 en Irak, les ballons gonflés à l'hélium ont été mis en service en Afghanistan en 2007, et depuis les militaires n'ont fait qu'en multiplier l'usage.

Les chefs militaires américains les adorent, car ils leur procurent en permanence une vue en couleur des principales artères et les aident à neutraliser les insurgés en train de placer des bombes sur le bord des routes. Ils coûtent moins cher que les drones de plusieurs millions qui font les titres.

« Ils ont changé la donne », dit Ray Gutierrez, qui forme les équipages civils, tous des Américains, qui font fonctionner les caméras, et les unités militaires qui les exploitent. Un après-midi, récemment, il se tenait dans la petite salle de contrôle sous le vieux fortin, où deux hommes maniant des manettes scrutaient des zooms sur des collines distantes, comme s'ils pouvaient tendre le bras et les toucher. « Nous pouvons ainsi voir le champ de bataille comme jamais auparavant. »

Pour les talibans, les blimps sont devenus une menace

D'après les habitants, les insurgés évitent les zones situées sous les ballons et se sont mis à se déguiser en fermiers pour ne pas être détectés – et devenir rapidement la cible d'une frappe aérienne mortelle.

Dans le district de Zhare, province de Kandahar, une des zones où les effectifs des troupes américaines ont augmenté en 2010, on peut voir au moins un aérostat au-dessus de chaque village. Alors que les plus grands flottent au-dessus des villes comme Kaboul, les plus petits, longs de presque 23 m, se retrouvent au-dessus des campagnes.

D'après les Américains, en plus de détecter les talibans, les aérostats les dissuadent, rendant les embuscades plus rares le long des routes dans leur champ de vision.

« Nous ne pouvons pas nous battre tous les jours pour ces routes », dit le colonel Brian Mennes, commandant le *Fourth Brigade Combat Team* de la *82^e Airborne Division*, qui est responsable de Zhare et du district voisin de Maiwand.

D'après les officiels, les caméras des rues de Kaboul ont également un effet positif.

Un matin, récemment, au quartier général de la police du centre de Kaboul, le général Mohammed Ayub Salangi, chef de la police, se passait les images de la ville arrivant sur un écran sur son bureau.

Le général Salangi dit que les caméras avaient joué un rôle important dans la maîtrise des émeutes de février, quand l'incinération de corans par des militaires américains avait déclenché de furieuses manifestations. La police avait alors été louée pour son aptitude à maîtriser les foules et à minimiser les violences.

« Nous devons cela à 70% aux caméras, dit-il, nous regardions, et les caméras nous aidaient à savoir où envoyer nos unités antiémeutes. »

Il dit qu'en septembre ce sont les caméras qui ont repéré une voiture bourrée d'explosifs dans un bâtiment en construction, d'où des insurgés fortement armés tiraient sur l'ambassade des États-Unis et le quartier général de l'OTAN. « J'ai dit à mes unités d'intervention d'attendre avant d'attaquer, et nous avons envoyé notre équipe d'alerte la désamorcer », dit le général Salangi.

Les Américains ont monté une campagne de communication destinée à rassurer les Afghans en leur affirmant que les caméras ne pouvaient pas voir à travers les murs et n'espionnaient pas les femmes et les enfants. Mais alors que certains souffrent de ces intrusions, d'autres se plaignent que les caméras n'en font pas assez.

Sayed Agha, un habitant d'Asadabad, dit qu'il se trouvait récemment dans un tribunal où trois contractuels afghans étaient jugés pour avoir vendu le carburant de camions-citernes américains à des revendeurs privés sur le marché local. Quand l'un des contractuels s'est mis à nier, les Américains ont montré la vidéo prise depuis le ballon. « Elle était vraiment claire et nette, comme si quelqu'un les avait suivis et filmés pendant qu'ils vendaient le carburant au marché, dit-il, mais cela soulève une question, comment se fait-il qu'ils peuvent voir les contractuels en train de vendre du carburant au marché, et pas l'opposition armée? »

Manifestement, le programme n'est pas infaillible, ni invulnérable. De temps en temps, les vents d'été et les orages d'Afghanistan rompent les câbles d'amarrage. Et puis il y a les tirs d'entraînement.

Souvent, dit Eddy Hogan, qui gère les aérostats, quand les équipages font descendre les ballons pour l'entretien ou pour les protéger des orages, ils y trouvent pleins de trous de projectiles, prouvant la haine ressentie à leur égard.

La taille des ballons, et le fait que l'hélium n'est pas combustible, font qu'ils peuvent rester en l'air même avec des tas de petits trous.

« Quand vous ramenez un ballon au sol et trouvez des centaines de trous dedans, vous pouvez affirmer qu'ils ne l'aiment pas », dit M. Hogan. Mais, ajoute-t-il, « il faudrait des centaines et des centaines de balles pour en descendre un. » ■

1- Article du *New York Times*.

2- *Blimp* : À l'origine : dirigeable sans structure rigide, d'où son appellation par l'*US Navy* en 1939 : *Dirigible Type B, limp* ("mou"). En Afghanistan, les *blimps* de surveillance décrits ici sont captifs.



Départ en mission, il veille sur eux.

Record d'altitude au Tchad

Jacques Montchanin (Saint-Cyr 64-66 – “Corse et Provence”)

Notre numéro de juin se faisait l'écho d'un *Noratlas* ayant largué à 26 650 pieds, ce que l'auteur présentait comme un record¹. Par le plus grand des hasards, nous recevons ce récit qui nous montre que ce record a été battu cinq ans plus tard ! L'auteur était alors chef de la section de livraison par air au 6^e RIAOM.



Insigne du 6^e RIAOM.

Depuis longtemps, nous envisagions de battre le record d'altitude, 7850 m., de la zone d'outre-mer 2 (ZOM 2) établi en 1966 ; un équipage fana et un *Nord* de compétition nous y ont décidés. Le lundi 5 juillet 1971, première tentative. L'avion grimpe bien, nous sommes onze à bord ; le commandant Jean-Pierre Duvivier (57 - Ducray), le lieutenant Micheli et le mécano navigateur forment l'équipage, sept paras et bien sûr le médecin qui, avec les bouteilles d'oxygène est notre sécurité pour le saut.

Nous montons bien jusqu'à 6 500-7 000 m, puis commencent les difficultés. La terre disparaît de notre vue. Nous continuons pourtant mais à 8 050 m l'évidence nous oblige à passer sous la couche et c'est à 7 500 m que nous quittons l'avion. Un bon saut quand même. À peine au sol, le commandant de bord – à se demander qui est le plus fana – nous demande quand on remet cela.

La saison des pluies commence à Fort-Lamy, aussi nous croyons difficilement à une autre tentative. Pourtant, passées les fièvres du 14 juillet – défilé aérien pour notre équipage et défilé tout court pour nous – nous remettons tout le dispositif en alerte le 16 au matin.

À 05h00, tout le monde est au parking des *Nord*. 05h45, les moteurs chauffent. Mais la météo est vraiment mauvaise. Position magasin pour la charrette d'automatiques qui devait ouvrir la séance, et nous rentrons au camp pour le travail habituel sans pour autant quitter le ciel des yeux. Avant le déjeuner nous décidons de rester en alerte tout l'après-midi et jusqu'à 12h00 le lendemain. Nous attendons “le trou”.

Pas de sieste aujourd'hui, je surveille l'évolution du ciel. 14h30 : du bleu apparaît, j'y crois ; après conférence au sommet, nous préférons attendre 16h00. Pourtant à 15h30, n'y tenant plus, je sonne le branle-bas à nouveau, « *Cette fois Ça doit passer* ». Le toubib est là aussi avec sa bouteille de réanimation, l'avion tourne et à 16h30 nous sommes en l'air. Les automatiques, pour ne pas perdre de temps, sont largués à 700 m en siki². La dérive a disparu, faussant ainsi les calculs de notre valeureux équipage. Qu'à cela ne tienne, nous continuons. 1 500 m, le capitaine Canal part avec un super olympique tout neuf qu'il rode car, relevant d'une jaunisse, il reste à des altitudes raisonnables... ou métropolitaines.

Nous restons à six paras dans le *Nord*, ce bon vieux 145-KX que le commandant, le mécano et la piste ont peaufiné. Rien ne vole qui ne soit indispensable. Seule la radio VHF subsiste, tous les autres accessoires pesants, les brancards, etc. ont été démontés, les pleins d'essence et d'huile,

sont au minimum. Pourtant nous devons faire vite : deux heures de vol nous sont autorisées dans ces conditions avant la nuit. Et la montée commence 4000, 5000, 6000, 6500, 7000 m ; l'atmosphère raréfiée et relativement réchauffée gêne la carburation. L'avion monte par paliers de 50 ou 100 m. Depuis les 3000 m, sur ordre du commandant de bord, nous sommes assis avec nos masques et nos bouteilles d'oxygène, pas le moindre mouvement superflu. Je suis assis à la place du navigateur, les écouteurs sur les oreilles, le commandant Salvat, médecin-chef du 6^e RIAOM, assis en place radio, s'assure que nous ne quittons pas une seconde nos inhalateurs.

Nous “grimpons” toujours, l'aiguille du variomètre reste positive, le commandant caresse ses commandes, le lieutenant Roland Grondona (67 - Péronne), copilote, joue les navigateurs, l'adjudant Bore surveille ses appareils, ses réservoirs, ses “tours”.

Vers 8000 m, le commandant me demande d'alléger l'avion et de larguer trois paras. Les malheureux désignés sont le lieutenant Neau, le sergent-chef Lemetteil et la miss de La Besse, convoyeuse de l'air, qui est par ailleurs lieutenant et une excellente parachutiste. Malgré tout, avec 8 100 m, ils battent tout de même le record de la ZOM2.

Ainsi allégés, nous pouvons continuer notre ascension. Là commencent les choses sérieuses, vraiment l'avion flotte et il faut toute la finesse du commandant pour continuer à monter. 8 250 m, le record est déjà battu. Le commandant ordonne le saut. Je quitte les écouteurs, ajuste mon casque, mes gants et, la bouteille d'oxygène sous le bras, le masque plaqué sur le visage, je gagne la soute où mes deux derniers compagnons, le lieutenant Van Deuren et l'adjudant Brissonnet s'approchent à leur tour de la porte. Je me penche pour repérer la zone de saut. Nous sommes pratiquement à la verticale, c'est un exploit à cette altitude. Cependant, j'ai un geste malheureux du pouce pour aligner l'avion et le commandant me prend pour un fada. En effet, le moindre mouvement brutal de l'avion pour corriger l'axe risque de nous faire perdre 50 ou 100 m ; à 8 250 m, tant pis pour la précision d'atterrissage. Et c'est là qu'intervient la surprise du chef. Soudain, nous avons l'impression que les moteurs repartent ou bien que c'est notre poids qui, faisant baisser la queue de l'avion, lui fait prendre une incidence inespérée. Mais c'est vrai, on l'apprendra après, le pilote s'était réservé quelques minutes où il pourrait afficher la “puissance décollage” et c'est ce qui nous fait gagner 150 m et atteindre 8 400 m. Altitude mer 8700³. Inouï, inespéré, record pulvérisé pour la ZOM métro.



« Go » : dehors c'est le pôle. -22° (en bas + 30° environ) merveilleuse sensation de fraîcheur.

Le lieutenant Van Deuren sort en numéro 1, moi en numéro 2 et l'adjudant Brissonnet en numéro 3; notre habituel ordre de sortie pour un relatif. Je cherche Van Deuren, ses 90 kg l'ont entraîné trop loin, je pique un peu dans sa direction mais le manque d'appui en atmosphère raréfiée me gêne beaucoup et c'est tels des cailloux que nous descendons. Vers 3000 à 4000 m, quelques tours, saltos, pirouettes de la victoire.

Fort-Lamy, le Chari, le Cameroun et en dessous la petite croix rouge de la cible, c'est beau vu d'en haut. 1, 2, 3 : les trois voiles sont normalement ouvertes; rien à redire. Largage impeccable. Un vent de 6 à 7 m nous permet de nous poser, en contre, "à la pépère" au milieu d'une foule enthousiaste et inattendue vu le grand secret de l'opération.

Quelques épouses, attendues, elles, par ceux qui en sont pourvus, et ils sont rares au Tchad, arrivent... après la bataille bien sûr. La soirée se termine autour d'un pot sympathique chez miss de la Besse et le lendemain, un déjeuner groupant tous les participants au mess des officiers de la base permet à chacun de faire connaître ses émotions et surtout sa grande joie d'avoir été dans le coup. Notre docteur volant, le commandant Salvat, jaloué par le capitaine Cravero qui, un pied dans le plâtre, dut se contenter d'assister de la DZ à l'exploit de son confrère, nous fait bien rire en nous racontant comment il avait éprouvé des difficultés à prendre des photos en apesanteur. Car l'équipage à son tour s'était amusé un peu pendant la descente après avoir bien mérité des parachutistes. ■

1- Voir l'article de Henri Ollier en page 18 du *Piège* n° 209 de juin 2012.

2- On apprendra plus tard que les 30 paras largués sont faits citoyens d'honneur du village dans lequel ils ont atterri.

3- Jean-Pierre Duvivier nous dit qu'en réalité, le dernier largage s'est effectué à 8150 m QNH, soit à la température de - 22 °C, 8700 m (altitude vraie).

Ont participé à ce saut :

8400 m : lieutenant Van Deuren, BA 172, dont c'était le 890° saut; adjudant Brissonnet BA 172; lieutenant Montchanin, 6° RIAOM.

8100 m : Miss de La Besse, COTAM; lieutenant Neau, compagnie Para; sergent-chef Lemetteil, 6° RIAOM.

L'équipage : commandant Duvivier, commandant l'escadron Nord 2501 du groupe "Orléans", lieutenant Grondona, co-pilote, adjudant Bore, mécanicien navigant.

Médecin commandant Salvat, médecin-chef du 6° RIAOM.

Et bien sûr les obscurs, les sans-grade, sans qui cet après-midi exceptionnel n'eût pas été possible : les hommes de la section de livraison par air et les mécaniciens au sol de l'escadron Nord et la SMPS dans le cadre de laquelle ce saut a pu être effectué.



L'auteur en chute libre au-dessus de la zone de saut de Farcha.



CAMUS COGNAC

Les ATELIERS CAMUS, une expérience unique et inoubliable du cognac,
pour découvrir les COGNACS CAMUS,
de la visite guidée interactive à l'Atelier Maître Assembleur pour créer son propre cognac.



Vivez le Cognac, autrement



L'Alouette et le ministre

Philippe Moreau (56 – Le Cong)

Derrière cette savoureuse histoire, très instructive sur le danger des hélicoptères en montagne, se trouve une très agaçante devinette (mais qui était donc ce ministre?) ; et notre camarade se garde bien de nous donner la réponse!

En ce temps-là, un grand commis de l'État, réputé bon skieur, s'était dit : « *Tiens, si j'allais faire un peu de ski dans les Alpes?* » Le problème était facile à résoudre car il était ministre (mais pas de la Défense!) : le temps de faire donner un coup de fil au GLAM¹ pour retenir un avion, prévenir son épouse, réserver une suite dans un hôtel de luxe d'une des stations de ski les plus réputées et le voilà parti. Jusque-là, rien que de plus normal, la notion d'abus de bien social n'ayant pas encore été inventée.

C'est ainsi que commence mon histoire.

Sur cette base fortement dédiée aux hélicoptères, j'étais donc un jeune officier mécanicien, célibataire logé sur place, et en principe disponible 24 heures sur 24. J'étais affecté au 2^e échelon technique appelé Section de Vérification et de Réparation. Nous étions un vendredi soir et la semaine s'achevait quand nous est annoncé le *Beechcraft* du GLAM avec un ministre à bord.

Bien que nullement concerné, je suis sorti sur la piste pour voir le ministre : une occasion plutôt rare. Le colonel attendait au pied de l'escabeau et très vite, après échange de quelques civilités, le ministre s'est enquis du moyen de gagner sa station de ski distante d'environ 140 km. Le colonel qui avait décidé de faciliter son inscription sur la liste d'aptitude lui a aimablement offert une *Alouette II* avec pilote et mécanicien et le voilà reparti.

Le lendemain samedi, j'avais moi aussi décidé de m'offrir un petit privilège et avais négocié avec l'officier de garde l'autorisation de laver ma *Dauphine* au garage. Je revenais de cette importante occupation lorsque, passant devant la salle de service, j'ai été arrêté par ledit officier qui me dit :

« *Tu sais que le ministre a le c... dans la neige!* »

– *Sans blague?*

– *Sans blague. L'Alouette est crashée, sans faire de blessés, mais il y a le capitaine S. qui cherche un officier mécanicien. »*

J'aurais dû appuyer sur l'accélérateur de ma *Dauphine*, franchir la porte de la base et m'évader en ville mais, n'étant pas d'astreinte, je suis retourné à ma chambre, me sentant d'autant moins concerné que, spécialiste du H34, je connaissais peu l'*Alouette*.

Parti déjeuner au mess, je suis tombé sur les capitaines S. et V. qui prennent un air ravi en m'apercevant : « *Ah Moreau, vous tombez bien, justement on cherchait un officier mécanicien...* »

– *Mais Mon capitaine, si c'est pour l'Alouette du ministre sachez que je ne connais rien à cet appareil.*

– *Ça ne fait rien, les autres ne sont pas joignables et puis ce n'est pas vous qui ferez le travail, on a déjà trouvé deux sous-officiers mécanos Alouette et de plus, là-haut, il y a le mécano de l'appareil. Donc on mange, vous vous mettez en tenue et on part. Les deux mécanos sont en train de démonter la queue d'une Alouette ainsi que les saumons de pales. On embarque tout ça dans un H34 et on y va. Une deuxième Alouette est déjà partie.*

– *Mais qu'est-il arrivé?*

– *L'appareil était posé sur une crête, il y avait à bord le ministre et deux moniteurs de ski quand, suite à un coup de vent, les pales on accroché la queue, c'est tout ce qu'on sait. »*

C'était un accident connu. Le repas envoyé, faute d'équipement grand froid, j'ai mis mon *battle-dress* avec un pull, mes chaussures basses et ma gabardine. Et nous voilà partis dans le *Sikorski* avec la queue de



l'Alouette débordant par la porte ouverte de l'appareil.

Nous nous sommes posés en bas de la station devant la caserne des CRS de montagne. La deuxième Alouette était là, qui nous attendait pour monter à plus de 3000 m sur la frontière franco-italienne au-dessus du glacier des sources de l'Isère.

Trois mille mètres en *battle-dress* et chaussures basses. Même avec gabelle, brrrr ! Espérons que le passage là-haut sera bref.

Posé sur la crête, je découvre que l'un des deux moniteurs du ministre n'est autre qu'Émile Allais², cet ancien champion olympique bien connu. Je me présente à mon tour et m'enquiers des dégâts.

Le pilote m'explique : « *J'étais posé, mes passagers venaient de descendre, quand j'ai cru sentir que l'Alouette glissait vers l'avant. Pour contrer, j'ai tiré le manche en arrière, il y a eu un choc et j'ai vu un serpent noir qui se tortillait dans la neige à une dizaine de mètres...* » Le « serpent noir » était l'arbre de transmission du rotor de queue de l'appareil, accroché par l'extrémité des pales du rotor principal. Bien entendu les saumons d'extrémité avaient fortement souffert.

Pour récupérer l'appareil, il fallait donc changer toute la queue et remplacer les saumons de pales. Nous avons tout cela dans le Sikorski.

En attendant l'arrivée de ce matériel, je contemple le paysage qui est splendide. L'Alouette, posée sur une crête assez large, a la cabine en France et la queue en Italie. Devant s'étend le glacier des sources de l'Isère mais un à-pic d'au moins 100 m nous en sépare, le froid est vif mais supportable. Derrière, l'Italie avec des sommets enneigés qui se perdent à l'horizon.

Après un moment passé en compagnie des moniteurs on entend le bruit caractéristique du H34. Nos mécanos dégoupillent un fumigène et le posent sur la crête pour indiquer la direction du vent. Le H34 s'aligne, fait son approche et là, rien ne se passe comme prévu : en courte finale l'angle de descente s'accroît, les roues se plantent dans la neige et à cause de la vitesse résiduelle la queue se soulève et les pales à l'avant descendent à un petit mètre du sol. Heureusement le pilote profite de la détente des amortisseurs pour repartir et plonger en Italie (précisons que le H34 était très au-dessus de son plafond en stationnaire sans effet de sol).

Je bondis dans l'Alouette accidentée, allume la radio pour entendre la voix du capitaine S. dire : « *Je me représente...* »

Peu familier des procédures radio je crie : « *Je ne suis pas pilote mais vu le spectacle de l'extérieur, je déconseille un nouvel essai.* » Il faut dire que la réputation des deux trompe-la-mort qui étaient aux commandes n'était plus à faire.

« *Vous croyez ?*

– *Oui Mon capitaine !*

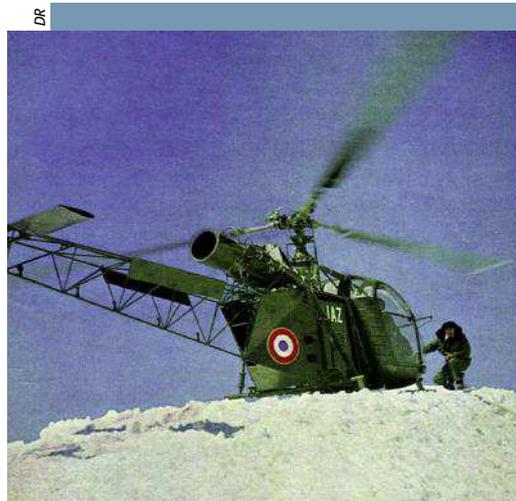
– *Bon, on redescend.* » Ma voix devait être convaincante.

On se retrouve seuls sur la crête : le pilote de l'Alouette accidentée et son mécano, les deux moniteurs et moi-même. Il faut dire que les deux moniteurs ont leurs skis ; ce qui leur permet de rentrer tranquillement à la station. Et nous revoilà en train de discuter dans la neige à 3000 m. Le temps passe, nous commençons à nous inquiéter de n'avoir aucune nouvelle. Émile Allais se veut rassurant : « *En cas de besoin, on peut rejoindre le refuge du Carro, je vous y emmènerai facilement.* »

Facilement ! Sauf que le refuge est à 500 m et que nous sommes tous, y compris l'équipage de l'Alouette, en petites tenues et chaussures basses, et qu'il y a un bon mètre d'épaisseur de neige fraîche...

Finalement, la deuxième Alouette se pointe : elle a une drôle d'allure. Nous comprendrons une fois qu'elle est posée : les portes ont été enlevées et la queue de remplacement placée en travers débordant des deux côtés. Le pilote me dit : « *Vous amarrez le matériel et vous redescendez avec moi, il est trop tard pour travailler.* »

Sitôt dit, sitôt fait. Nous serrons la main du champion et de son aide et nous voilà partis. Arrivés devant la caserne des CRS, ceux-ci proposent de nous héberger ce que nous acceptons avec joie.



L'Alouette au sommet.

Je précise ici que nos deux champions de ski ne sont arrivés en bas que dix minutes après nous !

Le lendemain, levés de bonne heure, les mécanos partent les premiers dans l'Alouette en m'expliquant que je ne servais à rien. Il doit être aux alentours de 9 heures quand l'appareil disparaît dans la montagne. Il fait beau et nous nous chauffons au soleil sur la terrasse en bois des CRS. Une heure passe, puis presque deux, lorsque quelqu'un pose la question que nous ruminions tous sans bruit : quelle est donc l'autonomie de l'Alouette ? Il doit être 11 heures quand elle arrive. Son mécano, l'air sinistre, en descend, vient vers moi et me dit :

« *Venez tout de suite Mon lieutenant.*

– *Qu'est-ce que vous avez cassé ?*

– *Vous verrez vous-même.* »

Rien qu'à voir son air sombre, je pressens le pire. En route vers le sommet, il consent quand même à m'expliquer : « *Voilà, on a remplacé la queue, changé les saumons des pales et tout s'est gâté quand on a voulu démarrer l'appareil : la turbine crache une grande flamme et la T4 s'envole... On est obligé de tout couper.* »

Nous nous posons sur la crête, et je regarde l'appareil accidenté. En effet, son moteur a pris une couleur bleuâtre qui ne présage rien de bon.

« *Avez-vous une explication ?*

– *Ben, en bas le ralenti de l'Alouette est de 18000 tours et ici à plus de 3000 m il est à 28000...* »

Je commence à comprendre, le ralenti a augmenté de 10000 tours mais l'embrayage centrifuge qui accouple le moteur à la BTP (boîte de transmission principale) embraye toujours vers 15000 tours, l'altitude le laisse indifférent. Donc il embraye beaucoup trop tôt et là, il n'y a rien à faire. Une question continue à me tarauder :

« *Au fait, comment savez-vous que le ralenti est à 28000 tours alors que vous avez interrompu deux fois le démarrage avant la fin ?*

C'est à cause de la deuxième Alouette, une fois posés, on l'a mise au ralenti et là, on a vu qu'elle se stabilisait à 28000 tours. »

Heureusement qu'ils ne l'ont pas arrêtée, sinon on en aurait eu deux... Leur action m'explique par la même occasion le problème de l'autonomie de cette deuxième machine.

Nous redescendons à la base CRS et laissons l'Alouette sur sa crête en espérant la retrouver dans deux jours.

Lundi matin, l'agitation est à son comble, je fonce au bureau du commandant C., patron de l'école d'hélicos. Les différents protagonistes de la veille arrivent en même temps que moi. L'affaire est rapidement mise au point : la seule solution pour récupérer notre appareil est de le désosser et de le redescendre dans la vallée en « cargo sling » ce qui, en jargon

1- Groupe de liaisons aériennes ministérielles.

2- Émile Allais est décédé le 17 octobre 2012, il avait fêté ses 100 ans dans l'année.

L'Alouette et le ministre

► hélico, veut dire pendu sous un autre appareil au moyen d'un crochet électrique et d'une élingue.

J'élève deux objections. La première : Le H34 est la seule "grue" envisageable mais il ne pourra rien soulever au-dessus de son plafond en stationnaire.

Il m'est répondu que ça doit être possible mais, bien sûr, il faut faire de petits morceaux avec l'Alouette. Et si le moteur et la BTP ne sont pas trop gros et peuvent être portés facilement par trois mécaniciens (au niveau de la mer), il reste quand même la cabine qui doit avoisiner les 400 kg.

La deuxième objection a plus de mal à passer, venant d'un mécano : « *Mon commandant, pensez-vous remettre les deux mêmes pilotes ?* »

Le commandant prend un air rusé pour me répondre : « *Çà, c'est mon problème. Allez réunir votre matériel et ne vous faites pas de soucis.* »

En levant la réunion, le commandant C. me dit d'aller à la section sauvetage pour y percevoir un équipement montagne et il ajoute : « *Et prenez un masque à oxygène de secours.*

– *Un masque à oxygène pourquoi faire ?*

– *Vous verrez, à 3 000 m c'est utile.*

– *Mais Mon commandant, je vais faire du ski dans cette station et à la même altitude et je n'en ai jamais eu besoin.*

– *Oui, mais vous y montez lentement et vous n'y restez pas. Donc prenez un masque.* »

Pendant ce temps, mon chef a désigné deux mécanos H34 expérimentés. L'appareil prévu est devant le hangar et les mécanos sont en train de rouler des fûts de 200 litres vides à côté de l'appareil ainsi qu'une pompe à main. Je pose la question idiote : « *Et pourquoi les bidons vides ?*

« *Mais Mon lieutenant, il faut alléger l'appareil au maximum. Arrivés là-haut on ne laisse qu'une centaine de litres dans le réservoir (le total possible est de 1 000 l) comme la pompe à main délivre un petit litre à chaque mouvement le transfert de plus de 500 l risque de durer mais le personnel a l'habitude. On reconstitue les 100 l à chaque rotation.* »

Je demande aussi un camion pour ramener l'Alouette, on ne peut pas lui faire faire 140 km en *cargo sling* au-dessus de zones habitées.

À ce moment arrive le pilote prévu pour la mission. Celui-là, je l'aime bien : capitaine, patron de la division d'instruction au sol, c'est un ancien, formé aux USA et en Indochine. Calme et pondéré, un tantinet gouaillieur, il est respecté par ses pairs et par les élèves. Accessoirement c'est un ami de Jean Boulet³. Une référence ! Comme copilote, il a simplement choisi un élève.

Repas puis départ pour la montagne, toujours accompagné d'une Alouette.

Arrivés au bas de la station, l'Alouette remonte à 3 000 m avec les mécanos qui vont commencer le dépeçage de l'hélico accidenté. Pendant ce temps l'équipage du H34 attaque le long travail qui consiste à vider les réservoirs arrière pour ne conserver que 100 à 150 litres dans le réservoir avant. Je m'aperçois soudain que... « *M..., j'ai oublié le fameux masque à oxygène de secours !* » Je n'y tenais pas tant que ça mais je le regretterai plus tard.

Une fois le H34 "allégé" nous embarquons. J'ai toujours une certaine appréhension, mais arrivé sur la crête j'entends par l'interphone le capitaine dire à son élève : « *Tu vois, la fumée vient vers nous, mais c'est le mauvais sens, il y a un rouleau et 3 m au-dessus le vent est dans l'autre sens.* » Du coup, je m'explique le posé catastrophique de samedi : le H34 s'est posé vent dans le dos. Le nôtre passe en Italie, fait demi-tour et se pose



Collection P. Bédouchaud

Une belle démonstration de "cargo sling", il ne manque que la neige (photo parue dans Le Piège n° 205)

sans aucune difficulté. Les mécanos s'en sont déjà donné à cœur joie et le travail est avancé.

L'altitude aidant, la fatigue se fait sentir et lorsqu'un mécano laisse tomber un outil dans la neige, le ramasser demande un effort démesuré qui finit par être insupportable (Ah, si j'avais le masque oublié).

Première rotation : le moteur. Deuxième rotation : la BTP, puis le réservoir et les pales. Je me sens très fatigué quand le pilote me dit : « *Monte dans l'appareil, je te redescends.*

– *Mais je me dois d'attendre la fin.*

– *C'est un ordre, si tu voyais ta tête, tu comprendrais.* »

Arrivé en bas, je tombe dans la neige en sortant de l'appareil. Les sous-officiers m'aident à me relever, je gagne péniblement le bar des CRS et demande un grog qui, faute de rhum, sera un grog au cognac.

Après un petit repos, je sors pour voir arriver l'Alouette qui se balance dangereusement sous son H34. Arrive peu de temps après la seconde Alouette avec le reste du personnel.

Le pilote du H34 me confie qu'il a souvent eu envie de larguer sa charge. Je l'interroge sur ce qui me tracasse depuis un moment : comment a-t-il fait pour soulever tout ce matériel sans problème apparent, en étant au-dessus du plafond en stationnaire ?

Réponse malicieuse : « *Il suffit de jouer avec le vent. Quand je me suis posé sur la crête face à l'ouest, le badin de l'appareil indiquait déjà 40 nœuds. Évidemment, il n'y a pas ce vent toute la journée, il faut choisir ses heures et son emplacement.* »

Tout le monde est redescendu sans casse, la soirée est plus décontractée. Le lendemain, après avoir choisi un endroit dégagé sur le bord de l'Isère, on charge l'Alouette sur le camion et on rentre à la base.

J'apprendrai dans la semaine que le ministre ne s'était pas démonté. Le dimanche matin, il avait demandé une deuxième Alouette pour continuer à faire du ski, mais par malchance il est tombé sur le commandant en second qui, en fin de carrière, n'avait aucun problème de liste d'aptitude et lui a répondu « *Une seule, ça suffit Monsieur le ministre !* »

En fin de semaine suivante les sous-officiers mécanos nous ont apporté la note : heures de vol Alouette et H34, révision de la turbine, réparation de la queue, déplacement du personnel. Le week-end du ministre coûtait cher. Très cher ! ■

3- Célèbre pilote d'essais d'avions et d'hélicoptères, et polytechnicien de la même promo qu'André Turcat.

Un exploit méconnu : l'automatisation de la solde du personnel de l'Armée de l'air, 1962-1978

Guy Burdin et Jean Bouillaud (55 – Gouachon-Noireaut)

Au moment où le ministre de la Défense, en personne, fustige les technocrates concepteurs d'un système informatique qui laisse sans solde pendant plusieurs mois des milliers de militaires de l'Armée de terre – est-ce le système LOUVOIS¹ qui est en cause? – il nous a paru intéressant de rappeler une complète réussite passée quasiment inaperçue car elle n'a mécontenté personne : l'automatisation (on ne parlait pas encore d'informatique) de la solde à ses tout débuts.

Véritable exploit, en effet, car elle fut le fait, depuis sa conception jusqu'à sa réalisation et à son exploitation, d'une toute petite équipe – moins de dix personnes – vivant une expérience exaltante dans un domaine où tout était à découvrir. Nos deux camarades témoignent successivement :

Guy Burdin

À l'origine, autour de l'année 1960, quelques polytechniciens commissaires de réserve qui, sous l'égide d'un commissaire d'active, réfléchissent à la possibilité, avec les moyens de l'époque, de substituer au traitement semi-manuel de la solde un traitement automatisé.

Tirant les conclusions des travaux précédents, dès 1962, deux autres commissaires de réserve, ingénieurs des Mines, réalisent, selon des principes qui resteront à la base du système pendant plus de 20 ans, le premier programme de décompte automatisé. Ils pratiquent avec succès les essais préliminaires sur IBM 1401 (16 ko de mémoire), puis IBM 1410 (32 ko) et, en 1963 sous la direction d'un commissaire d'active – qui selon la légende n'hésitait pas à retoucher les manches pour intervenir en langage assembleur directement dans la mémoire de l'ordinateur –, basculent l'application en temps réel. Ce sont plus de 60000 militaires à solde mensuelle qui reçoivent de manière parfaitement transparente leur fiche de solde éditée par ordinateur. À l'époque, des grands corps de l'État, seule EDF pouvait afficher un bilan identique.

Des organismes peu connus des usagers, les Centres administratifs territoriaux de l'air (un CATA par région aérienne + le SACA²) joueront pendant longtemps un rôle essentiel en assurant la tenue des dossiers individuels, la transmission des informations et l'exploitation des résultats, notamment le paiement des soldes aux intéressés.

On parlait alors de programmes (et non de logiciels) écrits dans un langage, le COBOL, dont il fallait dominer toutes les subtilités. La chaîne de traitement en comptait plusieurs dizaines. Les responsables qui se sont succédé de mon temps, tout juste formés aux nouvelles techniques



IBM 360

par le stage Info1, les entretenaient, aidés par seulement quatre programmeurs sous-officiers ou civils sous contrat. Ils devaient les adapter au fur et mesure de l'évolution des matériels (IBM 360, 256 ko puis 512 ko et enfin 1 024 ko), tout en suivant les modifications de la réglementation administrative et en étendant la population traitée (militaires à solde spéciale progressive en 1970). Il ne se passait pas un mois sans une ou plusieurs modifications.

1- Logiciel Unique à Vocation Interarmés de la Solde
2- Service Administratif du Commissariat de l'Air



Un exploit méconnu : l'automatisation de la solde du personnel de l'Armée de l'air, 1962-1978

► À côté, une équipe d'exploitation dirigée par un officier du rang veillait avec mille précautions à la conservation des programmes enregistrés sur cartes perforées, stockées par centaines dans des bacs facilement renversables. Une fois par mois, elle prenait possession de la salle des ordinateurs du CTIAA³. Le jour du traitement de la solde était sacré. En une nuit, la chaîne déroulait ses programmes (lecture et vérifications des données transmises par les CATA, enregistrées sur rubans perforés puis sur cassettes magnétiques, mise à jour des fichiers, décompte des soldes et édition des documents). Ces documents, après massicotage, étaient acheminés dans des cantines vers les CATA qui en assuraient l'exploitation. Procédure rustique mais combien efficace, car on ne connaissait pas la télétransmission.

Initié à ce que l'on commençait à appeler l'informatique au cours d'un stage (67-68) à l'Institut d'études supérieures des techniques d'organisation (IESTO), j'ai accédé en 1970, jeune commissaire-lieutenant-colonel, à la tête du GTI⁴ de la DCCA. C'est avec beaucoup de fierté que j'ai supervisé pendant cinq années cette équipe qui travaillait discrètement, avec de faibles moyens mais débordant d'enthousiasme, au bénéfice et à la satisfaction de tous les militaires d'active de l'Armée de l'air. Nous vivions ensemble des moments enthousiasmants, souvent sur la corde raide, mais toujours dans une ambiance très détendue avec un seul souci : la réussite. J'en garde les meilleurs souvenirs de ma carrière : c'est ainsi qu'une fois, j'ai dû mettre la main à la pâte pour suppléer l'analyste responsable parti en vacances bien méritées. J'eus le vice de me plonger dans le programme de décompte pour détecter le *bug* qui, ce jour-là, attribuait la prime de qualification normalement réservée aux officiers supérieurs à un caporal-chef. Ce n'est qu'une fois rentré chez moi, après plusieurs heures de recherche sans dire un mot à mon épouse, que j'ai trouvé la solution. Eureka ! C'était notre dixième anniversaire de mariage. Quelle belle soirée !

Je reste persuadé que grâce à ces pionniers que j'ai eu tant de plaisir à diriger, le Service du Commissariat de l'Air, maintenant fondu dans le Service du Commissariat des Armées, a écrit une des plus belles pages de son histoire en démontrant toute son efficacité : la preuve en est que le système de décompte de la solde maintes fois modifié a fonctionné sans dommages pendant près de 50 ans.

Mon cousin Jean Bouillaud m'a succédé pour mettre en œuvre un système rénové conçu – je dirais presque dans la douleur – par l'équipe que je dirigeais.

Je lui laisse la plume.

Jean Bouillaud

C'est ainsi qu'en janvier 1975, par un subtil échange d'affectation, diplômé de l'IESTO depuis 1969, je quittais le commissariat de la base aérienne 107 à Villacoublay.

Grâce à l'équipe bien rodée que je trouvais en place, l'adaptation au rythme mensuel soutenu d'activité du service se fit sans difficulté. Sensibilisé par l'importance du travail administratif manuel et mensuel incombant aux services des bases aériennes pour l'établissement des états d'émergence du personnel du contingent, je demandais rapidement à



François Michel Le Tellier, marquis de Louvois.

un aspirant du service (ESCP⁵) de préparer un projet de dossier d'automatisation. Après essais et corrections, le résultat fut concluant et l'application mise en service.

Parallèlement, l'automatisation du traitement du personnel civil, initiée dès 1974, se poursuit grâce à un officier des bases qui parvint à parfaitement maîtriser les différents statuts propres à cette population. Elle entra en service en 1976,

à la grande satisfaction à la fois de l'administration... et des intéressés.

Avec cette dernière étape, c'est donc la rémunération de l'ensemble du personnel servant l'Armée de l'air qui était automatisée puisque le SACA 875 (avec un matériel informatique spécialisé), traitait la solde des officiers généraux.

Une amélioration sensible de l'information du personnel militaire apparut avec une modification du bulletin de solde qui désormais fournissait les motifs des modifications appliquées.

Mais la grande opération fut la traduction en termes informatiques du décret de 1976 portant revalorisation indiciaire sensible du personnel militaire, publié en avril, me semble-t-il, et applicable au 1^{er} septembre de la même année. Elle exigeait un examen minutieux, attentif, individuel de chaque situation (il y avait 60 000 hommes à l'époque) afin de reclasser chacun dans la bonne case compte tenu de son grade et de son échelon d'ancienneté, ancien et nouveau.

Dans le calme, sans pression extérieure mais avec le sentiment partagé par toute l'équipe de la nécessité d'une réussite sans faille – aucun droit à l'échec –, le problème fut pris à bras-le-corps.

Comme la guerre selon Clausewitz, le service de la solde est une technique simple mais toute d'exécution. Les simulations furent multiples, les sauvegardes instituées à toutes les étapes des programmes afin d'éviter les erreurs : le problème du double paiement ou du non-paiement était évidemment présent à tous les esprits. La solde de septembre se déroula normalement... mais avec un peu d'émotion.

Elle n'entraîna aucune manifestation de femmes de militaires...

Le temps a passé... on est en 1978. C'est à ce moment que je place une brève anecdote qui s'inscrit tout à fait dans le fil de ce récit. Depuis 1977 j'étais, en outre, vice-président exécutif du GAMA (Groupe aéronautique du ministère de l'air). C'est ainsi que par une belle journée de mai, vers la fin de mon mandat au GTI, je décollais du terrain d'Étampes avec un DR400, emportant trois passagers, soit le noyau dur du service de la solde, vers le terrain de Saint-Valery-en-Caux, afin de faire un bilan d'activité... autour d'un plateau de fruits de mer.

Aujourd'hui encore, je garde de ses trois années le souvenir d'avoir mené une unité opérationnelle au sens le plus complet du mot et qui le reste jusqu'à ce jour, dans la plus grande discrétion. À la période des pionniers dans les années soixante, a succédé dans les années soixante-dix celle de la consolidation et du développement.

Dans quelques mois, le 1^{er} mars 2013, le service de la solde Air sera intégré dans le système interarmées LOUVOIS. Souhaitons pleine réussite à ce dernier. ■

3- Centre de traitement informatique de l'Armée de l'air

4- Groupe de Travail Informatique

5- École Supérieure de Commerce de Paris

Souvenir du temps où les avions vrillaient

Gérard Le Bretton (63 – Deshayes)

L'auteur était en stage de formation à l'école de pilotes d'essais de Boscombe Down, en Angleterre. Amis lecteurs, asseyez-vous confortablement mais le buste droit, écartez légèrement les pieds, videz votre cerveau, inspirez profondément... et lisez attentivement. Il va falloir suivre.

Aujourd'hui, il nous faut répondre à une question facile à exprimer : « *Peut-on proposer le Hunter comme avion école de pilotage avancé pour que les jeunes pilotes apprennent le comportement d'un avion en vrille et comment s'en sortir ?* » La réponse demandera des dizaines d'heures d'exploitation des enregistrements et de notes prises sur le genou (pas pendant la vrille... mais lors des remontées en altitude avant de lancer la vrille suivante).

Le *Hunter* vrille doucement en lacet à raison d'un tour d'horizon toutes les sept secondes mais, dans le même temps, les ailes droite et gauche batifolent alternativement à raison d'un peu plus de 180° par seconde ! Comme exercice de désorientation, il est difficile de trouver mieux ! On bascule de 180° de droite à gauche en moins d'une seconde autour du fuselage tandis que dans le même temps le nez de l'avion tourne en sens contraire d'à peine 50°, et c'est lui qui est censé indiquer le sens de la vrille !

22 juillet 1975

Je vivrai ma pire vrille lors d'un test où je décide de faire un dernier essai alors qu'il n'y a plus de pétrole dans les ailes, ce qui accroît l'instabilité latérale de l'appareil. Pour ma dernière vrille de la séance, j'ai décidé de lancer une vrille à gauche. Plein pied gauche, manche arrière et à fond à droite. Les commandes doivent être maintenues dans cette position au moins durant deux tours afin de bien stabiliser la vrille. L'agitation de l'avion est telle qu'alors que j'en suis encore avec les commandes braquées pour une vrille à gauche, je sens que quelque chose ne va pas ; le nez part à droite et la bille indique bien une vrille à droite. Mais que faire puisque les commandes sont braquées dans l'autre sens c'est-à-dire dans le sens de sortie d'une vrille à droite ? Les maintenir dans cette position n'amènera rien puisque je suis déjà en vrille droite et drôlement agitée ! Mais braquer les commandes dans le sens contraire irait à l'encontre du but recherché qui était de déclencher une vrille à gauche ! Dans ces cas d'incertitude intense (l'avion descend tout de même d'environ 15 000 pieds/min), où le danger est ressenti de manière très précise, j'ai pu constater à plusieurs reprises que le cerveau réagissait vite et bien, à condition de le laisser faire. Il ne faut pas "penser" mais "sentir" ou

plutôt "ressentir" ce qu'il convient de faire, installer un vide réceptif en soi et la solution apparaît instantanément.

En l'occurrence, j'ai recentré les commandes, le nez du *Hunter* a alors basculé dans le sens gauche-droite, et j'ai retrouvé la vrille que je voulais obtenir au départ. Entre-temps j'avais perdu plus de 10 000 pieds, il était plus que temps d'appliquer la procédure de récupération et qu'elle soit effective et rapide... ce qui se produisit ! Merci, je peux la raconter.

23 juillet 1975, Vrille dos.

Vu le comportement décrit ci-dessus en vrille normale on doit s'attendre à un comportement en vrille dos encore plus délicat. D'ailleurs, le tutoriel de l'ETPS ne prévoit pas de laisser les stagiaires pratiquer seuls cet exercice (nous n'avons "que" 2 000 heures de vol !). Je suis donc parti ce matin avec mon *tutor* américain Walt Honour. J'ai eu un briefing au sol complet : bien serrer les bretelles, régler les trims au neutre, avoir 200 kt pour lancer la vrille et au moins 40 000 pieds (...)

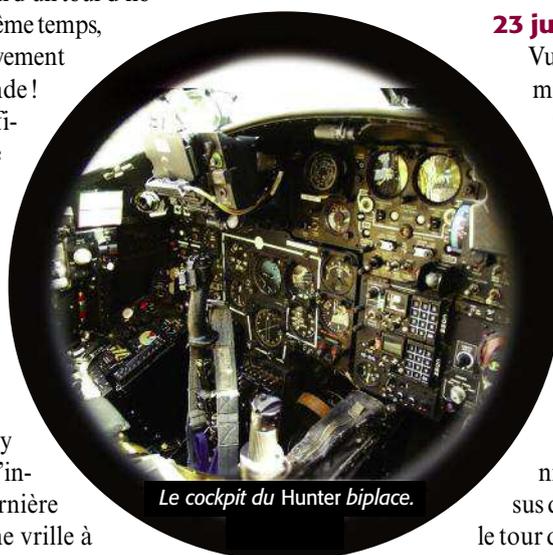
Sensation étrange de se retrouver pendu dans les bretelles, les pieds retenus aux palonniers par des sangles, la terre qui tourne au-dessus de la tête. Le nez du *Hunter* fait tranquillement le tour de l'horizon, les ailes se montrent relativement calmes, pas de débordements alternatifs comme dans la vrille normale bref, c'est presque sympathique ! Mais bien entendu, l'avion descend, et assez vite d'ailleurs. Il est temps de s'occuper d'en sortir. Pied à fond contre la vrille, manche au neutre, très légèrement secteur arrière, et attendre. Le confort de "ma" vrille s'atténue légèrement au bout de quelques tours supplémentaires, non qu'elle s'agite mais simplement parce que j'ai le sentiment étrange que rien ne bouge. D'ailleurs mon *tutor* partage le même sentiment car je sens la pression de son pied sur le pédalier pour s'assurer qu'il est bien braqué à fond (inutile, j'exerce déjà une pression à tordre les vérins), je sens aussi sa main sur le manche pour vérifier la position au neutre.

Nos regards se croisent (le *Hunter* biplace est côte à côte), un simple ►

1- Le pilote de chasse du comité de rédaction vous fait grâce de la procédure de départ en vrille dos (il n'a pas bien compris).



Insigne de l'Empire Test Pilots School.



Le cockpit du Hunter biplace.



Souvenir du temps où les avions vrillaient

► Froncement de sourcils suffit à nous faire comprendre que les choses ne vont pas comme elles devraient. Par contre, l'avion poursuit sa descente, sans brutalité mais constant dans l'effort ! Nous refaisons pour la énième fois le tour de cabine avec un regard de plus en plus scrutateur. La vrille est bien une gauche-droite, le pied droit est donc à fond contre, le manche est tenu à deux mains pour ne pas être agité, les réacteurs sont sur plein ralenti, le badin est constant à moins de 120 kt... Et l'altitude continue à dévisser. Nous passons 20 000 pieds, nous en avons déjà descendu autant ! Je rappelle à Walt que nous sommes censés larguer les bidons de volure si on est toujours en vrille à cette altitude, la réponse est rapide : « *Keep them on.* »

Brusquement nos regards, quasiment ensemble, se fixent sur un petit cadran qui indique la position du trim de profondeur. Avant de lancer la vrille, j'avais pris soin de le régler au neutre et je constate qu'il s'est déroulé à fond dans le sens cabré, probablement lors de la prise de manche

à deux mains. Vite, je le déroule vers la position neutre; aussitôt on sent l'avion qui réagit, la vitesse de rotation du nez ralentit... Enfin! Sortir de vrille, surtout ne pas lancer une vrille opposée, et reprendre gentiment de la vitesse. On passe sous les 10 000 pieds, altitude d'éjection pour les pilotes si la vrille est toujours installée, mais nous en sommes sortis à temps. Ouf, on respire mieux dans l'avion. Walt et moi n'avons nulle envie d'en refaire une, on ira trinquer devant un verre de bière au bar après ce vol mémorable.

Pourquoi avons-nous, ensemble, regardé ce petit cadran ? Rien ne devait nous amener à le faire puisque la commande avait été positionnée avant la manœuvre et qu'on s'était bien gardé de l'actionner volontairement par la suite. J'aurai plus tard l'occasion de remarquer que notre cerveau enregistre la position "normale, habituelle" des indicateurs analogiques, de façon totalement inconsciente. Toute différence entre les positions normales des aiguilles et une indication inhabituelle se détecte de manière inconsciente mais efficace. Malheureusement la venue d'informations numériques dans l'habitacle fera perdre cette corrélation entre image inconsciente et indicateurs cabine.

Ami lecteur si vous avez bien suivi l'exercice, vous devinez quelle fut notre réponse à la question « Peut-on proposer le *Hunter* comme avion d'apprentissage à la sortie de vrille en école de pilotage avancé ? » ■

Paniers roquettes sur *Mirage F1*

Gérard Le Bretton (63 – Deshayes)

Encore une histoire de Calamar...

Les *Mirage F1* vont bientôt partir au musée de l'air, mais parmi les pilotes qui volent et ont volé sur cet avion, certains se sont sans doute interrogés sur les raisons qui avaient amené le constructeur à fabriquer des paniers lance-roquettes "droits", différents des paniers "gauches" ! « *Voilà bien une invention d'ingénieurs qui n'entendent rien à la logistique!* »

Pour les curieux de petites histoires expliquant les bizarreries de design, je m'en vais leur raconter celle des paniers roquettes sur *F1*.

Le 23 mai 1978, le *Mirage F1* n°03 est équipé pour la première fois de paniers tous neufs remplis de 2x18 roquettes de 68 mm. L'ouverture de domaine est considérée comme une simple formalité, à peine 40 minutes de vol entre le décollage sur la piste de Cazaux, passage rapide sur le champ de tir de Calamar, alignement face au lac et début des séquences de tir. En accord avec l'ingénieur d'essai, nous sommes convenus que je ferai un premier tir de 2x1 roquette, puis de 2x2 roquettes et enfin un tir en salve du restant soit 2x15 roquettes.

Je me prépare donc à assister en spectateur averti à un beau feu d'artifice. Tout est prêt en cabine, la sélection de 2x1 bien affichée et je m'appête à jouir du spectacle dans la glace avant. Bref appui sur le poussoir, sifflement caractéristique du départ et je vois mes deux roquettes se croiser juste devant le nez du *F1* à une distance estimée à une centaine de mètres. Je sens d'ailleurs dans la pressurisation cabine l'odeur caractéristique de la poudre. Brève discussion avec mon ingénieur par la voie G (sorte de radio directe fonctionnant comme un téléphone de bord) : « *J'ai l'impression qu'elles se sont croisées vraiment très près devant - On va modifier la séquence des tirs - OK, je resélectionne 2x1 au lieu des 2x2* ».



Un cinéthéodolite suit un tir sur Calamar.

Je suis encore plus attentif aux trajectoires de mes deux engins et confirme que ça croise vraiment près. Plus question de projeter devant le réacteur 2x15 tubes de 68 mm dont le rassemblement intempestif se terminerai dans le réacteur qui risquerait de fort mal le digérer.

Retour terrain rapide, exploitation des enregistrements des caméras d'essais et confirmation qu'elles se croisent vers 120 m devant l'avion !

L'explication de ce comportement des roquettes est fournie par le champ aérodynamique qui entoure le nez du *F1* et que ceux qui ont fait du ravitaillement en vol sur cet avion connaissent bien : il faut viser le bord droit du panier pour entrer dedans car celui-ci s'écarte au moment de l'enquillage, comme la balle de golf aspirée par la pente qui évite le trou au dernier moment ! Impossible de modifier le champ aérodynamique, on se contentera de déplacer les anneaux d'accrochage des paniers sous les ailes afin de diriger le panier gauche de 2° à gauche et le droit de 2° à droite.

Voilà comment les lois de l'aérodynamique viennent contrarier les besoins de souplesse de la logistique ! ■



Un peu de...

Alain Delahodde (65-Tricornot de Rose)

C'est surtout *un peu de distraction* et d'étonnement que nous offre notre camarade !

Un peu de maths

Le chiffre 7 a toujours exercé une magie particulière ; il suffit de se souvenir du nombre de couleurs de l'arc-en-ciel, du nombre de péchés capitaux, du nombre d'années de malheur qui vous est promis si vous cassez un miroir, du nombre de nains entourant Blanche-Neige, ou des *Sept boules de cristal* d'Hergé qui n'autorisait la lecture de ses albums qu'aux jeunes de 7 à 77 ans.

L'inverse du nombre 7 est également magique, c'est un nombre sans fin mais périodique égal à : 0,142 857 142 857 142 857 142...

Ce qui fait du nombre 142 857 un autre nombre mystérieux.

Que ce nombre multiplié par 7 donne 999 999 n'est sans doute pas un grand mystère pour les piègeards qui ont tous de beaux restes en mathématiques, mais...

que 142 857 multiplié par 2 donne 285 714 ;

que 142 857 multiplié par 3 donne 428 571 ;

que 142 857 multiplié par 4 donne 571 428 ;

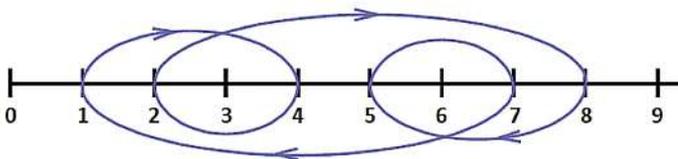
que 142 857 multiplié par 5 donne 714 285 et

que 142 857 multiplié par 6 donne 857 142 ne peut que nous interpeller, puisqu'à chaque fois nous retrouvons tous les chiffres de notre nombre de départ 142 857 sous la forme d'une permutation circulaire différente !

Une telle particularité ne saurait être le fruit du hasard, saurez-vous en donner une explication ?

De plus, sur une règle graduée de 0 à 9 on peut observer que les six permutations circulaires correspondent à l'un des six parcours possibles sur la figure suivante, dans le sens des flèches.

Que cette figure possède un centre de symétrie est encore une source d'étonnement !



N.B. En tapant *nombre cyclique* sur n'importe quel moteur de recherche, nos lecteurs désireux d'en savoir plus verront que le chiffre 7 est le premier d'une longue série de nombres premiers qui ont ces étonnantes propriétés.

Un peu de physique

Les physiciens et astrophysiciens sont des gens merveilleux qui flirtent avec l'insaisissable, infiniment grand ou infiniment petit, en utilisant les instruments de mesure les plus gros et les plus sophistiqués qui soient. Les galaxies et les particules élémentaires sont impalpables et ne peu-

vent livrer des éléments de leur état-civil qu'avec des instruments qui sont des monuments de technologie.

L'Europe est très présente aux deux extrémités de cette échelle des dimensions, avec le CERN (qui vient tout juste de débusquer le boson de Higgs) et l'ESO¹ (trouvera-t-il la matière manquante de l'Univers?).

Avec le big-bang, on réunit les deux extrémités de l'échelle, puisque ces astrophysiciens nous expliquent que tout l'Univers d'aujourd'hui était alors bien plus petit qu'une tête d'épingle. Sachant que la masse totale de l'Univers est estimée aux environs de quelque 10^{54} kg, ça fait lourd de la tête d'épingle !

Comme toujours en physique, les grandes découvertes ouvrent les yeux et obligent à se poser de nouvelles questions qui nécessiteront des instruments de plus en plus complexes pour avoir les réponses. Détecter les neutrinos ou tenter de prouver la réalité des ondes gravitationnelles suppose des appareils aux dimensions gigantesques. Peut-on seulement imaginer que ce processus ait une fin ? Espérons que non car ce serait trop triste que les générations futures n'aient plus rien à découvrir, ni de défis à relever.

Nos esprits cartésiens peuvent aller très loin dans l'abstrait, surtout les mathématiciens qui sont capables de raisonner sur des espaces à douze dimensions et leur découvrir des propriétés remarquables. Mais les astrophysiciens et les physiciens ont le plus grand mal à comprendre la physique de l'infiniment petit et celle de l'infiniment grand, tellement abstraites qu'elles échappent à la logique confirmée par des siècles d'observations et n'entrent plus dans leurs équations. Ce qui ne les empêche pas d'être toujours convaincus que l'Univers est intelligible... mais pas toujours compréhensible. C'est sans doute ce qui permettait au physicien américain Richard Feynman de dire à ses étudiants : « *Ceux qui prétendent comprendre la physique quantique prouvent une chose, c'est qu'ils n'ont rien compris !* »

Un peu d'anglais

Patrons, chefs, commandants, qui désespérez que le travail n'avance pas, l'explication est dans ces quelques lignes relevées sur la porte d'un bureau de Boeing, à Seattle.

There was story about four people named Everybody, Somebody, Anybody, and Nobody.

There was an important job to be done and Everybody was sure that Somebody would do it, but Nobody did it.

Now when Somebody got angry about that because it was Everybody's job, Everybody thought Anybody could do it, but Nobody realized that Everybody wouldn't do it.

It ended up that Everybody blamed Somebody when Nobody did what Anybody couldn't have done. ■

1- *European Southern Observatory* (Observatoire austral européen)

Privilégier la qualité

Jean-Paul Salini (48 – Brachet)

Méritocratie ! Je pense aux nombreux camarades qui méritaient largement d'accéder aux étoiles et qui ont végété dans des postes subalternes. Mais voilà ! Ils n'étaient pas sortis de la bonne école. Alors tant pis ! ...Rien à faire ! Ils n'entraient dans aucun profil de carrière. Ils étaient trop vieux. Ou plutôt, ils n'étaient pas assez anciens pour leur âge. Ils avaient pris dans leurs carrières parallèles trop de retard. Dommage ! On se privait ainsi de gens remarquables cependant que telle ou telle courge montait lentement les escaliers de l'avancement.



L'École des généraux.

On ne peut pas en France promouvoir les bons. On ne peut pas non plus éliminer les mauvais. Il ne s'agit pas seulement de l'Armée. Par rapport aux autres corps de l'État, elle est encore celui qui pourrait donner un exemple. Un exemple, oh ! bien timide, mais exemple quand même. On peut dans l'Armée bloquer l'avancement de quelqu'un, le muter, l'envoyer dans des affectations qu'il ne souhaite pas et à la limite, lui rendre la vie tellement insupportable que le départ lui paraît presque une libération. Il n'a pas de syndicat pour le défendre. Mais ailleurs... Dans l'Enseignement par exemple, combien de professeurs parfaitement nuls ? Qui ont peur des élèves ! Ou qui leur font peur ! Qui gâchent des heures et des heures de jeunesse, d'enthousiasme, d'intelligence. Qui découragent le bon élève, lassé de piétiner. On le sait ! On les connaît ! On ne peut rien faire ! Essaie-t-on de prendre des

mesures ? Même timides ! C'est la levée des boucliers. Ce sont ses collègues qui viennent à leur rescousse. Les bons (la majorité) qui viennent au secours des mauvais. Sans se rendre compte qu'ils se rendent à eux-mêmes un bien mauvais service¹.

Le profil de carrière ! La sécurité de l'emploi ! L'impossibilité d'éliminer les incapables, alors qu'il y a des milliers de jeunes de qualité sur le marché du travail ! L'impossibilité aussi de faire progresser plus vite les plus aptes ! Combien de généraux sortis du rang dans l'Armée française ?

Bienheureux Peter qui postule avec optimisme que chaque homme atteint son niveau d'incompétence et y reste. Mais non ! Peter ! Mais non ! C'est peut-être vrai dans l'industrie privée ! Pas dans l'Administration. Dans l'Administration, il suit un profil de carrière. Ce qui signifie qu'il peut aller bien loin, beaucoup plus loin que son niveau d'incompétence.

Profil de carrière. Je me demande, idée farfelue, quel aurait été le profil de carrière de Napoléon si la Révolution n'avait pas eu lieu. Il aurait fini colonel, conseiller de quelque prince, Napoléon. Et encore ! C'était un très mauvais officier, le jeune Bonaparte. Il pratiquait l'absentéisme avec persévérance et il avait mauvais esprit (tendance F.L.N.C. si vous voyez ce que je veux dire). Il aurait peut-être même pourri dans quelque Bastille, le grand Napoléon. À moins qu'il ne soit écrit quelque part que le génie s'en sort toujours. Mais est-ce bien sûr ?

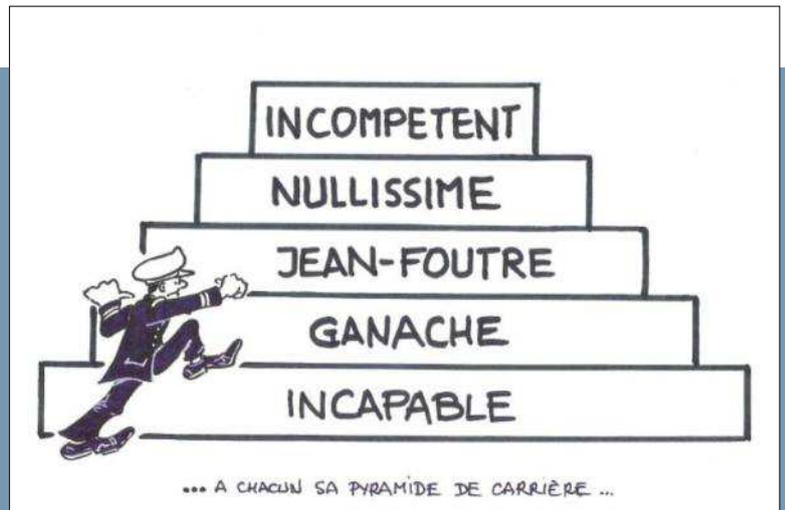
Il est bien connu qu'à la guerre, seule une infime minorité des combattants inflige des pertes à l'adversaire. Si l'on en croit certaines statistiques américaines, un maximum de 15 % des troupes engagées agit contre l'ennemi, avec un pourcentage de 25 % chez les troupes aguerries². Dans l'aviation de chasse, toujours d'après les mêmes sources, moins de 1 % des pilotes ont réglé leur compte à 40 % d'appareils adverses. Une étude du général Lissarrague, dans son histoire de l'aviation française, livre re-





Photos DR

L'ENA, l'école des ministres.



Dessin de Daniel Carrasco (65)

marquable, tend à des conclusions analogues. Je cite de mémoire en espérant qu'on ne me chicanera pas sur les détails, mais je crois bien que 10 % des pilotes de chasse ont pendant la Deuxième Guerre mondiale abattu 80 % des avions adverses. À quoi ont servi les autres, les médiocres, les nuls. À faire masse, à faire nombre, à se faire tuer ? Au mieux à faire peser une menace sur l'adversaire. Ils étaient là. Il n'était pas écrit sur leurs avions qu'ils ne venaient que pour jouer les utilités. Bon ! C'est vrai ! Je suis injuste (j'en ai l'habitude !). Beaucoup de pilotes inclus dans les statistiques n'ont pas eu une seule fois l'occasion de rencontrer un Allemand, surtout pendant les derniers mois de la guerre. Mais quand même ! Pourquoi ne pas avoir, dès le début, été intraitable sur la sélection.

À notre époque, ce raisonnement a peut-être beaucoup perdu de sa valeur. La sélection pour les pilotes de chasse est dure. Surtout pour les pilotes qui ne sortent pas de la grande école. Pour les autres, elle est rigoureuse, mais enfin on admet quelquefois des accommodements. À mon avis, elle devrait être impitoyable dans tous les cas. Et elle devrait continuer de l'être pour le choix des commandements aériens. On ferait des économies.

Il ne semble pas que, pendant la dernière guerre, les Britanniques aient toujours bien compris cette idée pourtant simple. Ils fabriquaient à tour de bras des pilotes de chasse et le combat faisait la sélection. Je me souviens qu'alors que j'étais pilote de chasse en Indochine, on nous avait annoncé l'arrivée au groupe d'un ancien de la R.A.F. Il avait, paraît-il, participé à la bataille d'Angleterre. Ah ! Ah ! On allait voir ce qu'on allait voir ! Eh bien ! On a vu ! Il posait systématiquement ses bombes à côté de l'objectif (quand il le voyait !). On le faisait voler quand même. Il gaspillait des bombes. Il gaspillait des heures de vol. Il gaspillait des heures de travail de mécaniciens. Il était perdu la moitié du temps. Il fallait veiller sur lui comme sur un enfant. C'était selon les jours, le souci, la honte ou la risée de l'escadrille. Il volait quand même. Il était commandant. Et courageux avec ça ! Il volait sur monoplace et n'avait donc d'autre pilote que lui-même. Un autre que lui se serait fait peur. Lui non ! Impavide ! Il ne devait pas se rendre compte. Le seul qui avait peur c'était le commandant d'escadrille qui n'était que lieutenant et qui attrapait des sueurs froides lorsqu'il voyait l'autre rappliquer pour faire "ses" heures de vol. Heureusement cela n'a pas duré. Un jour, il a volé avec Félix (les anciens de cette époque sauront de qui il s'agit) et il a été renvoyé dans un bureau à la suite d'un discours à la fois énergique, bruyant et bref ! Mais quelle a été la contribution de ce pilote à l'effort de guerre ? Nulle ? Non ! Pas nulle, négative ! Il nous a coûté de l'argent.

Il n'est pas difficile d'avoir une des meilleures armées du monde. Cela ne demande pas de gros investissements. En fait, on ferait plutôt des

économies. Cela demande simplement un peu de temps. Le temps de promouvoir les plus aptes. Si chaque fois on donne le commandement aux meilleurs on a de bonnes chances d'avoir l'armée la meilleure. Et l'on pourra, à efficacité égale ou même supérieure, faire des économies d'effectifs, d'argent et de peine (parce que les nuls, il faut les traîner et ça consomme de l'énergie).

Il n'y a pas de commandement de droit divin. Tel ou tel n'a pas le droit de commander un régiment parce que cela correspond à son profil de carrière, ou parce qu'il a besoin de deux ans de commandement de la troupe pour accéder ultérieurement aux étoiles. On donne un commandement petit ou grand à celui qui est à même de l'assurer avec efficacité. S'il ne fait pas l'affaire... dehors ! On s'est trompé. Tant pis ! On a rudement bien fait de s'en apercevoir à temps.

Il y a dans le Génie ou dans l'Infanterie, je ne sais pas, un proverbe qui dit : *La sueur épargne le sang !* Ce qui veut dire par exemple que si le soldat utilise sa pelle de tranchée sans ménager sa peine, il augmente sensiblement ses chances de survie. Ou tout simplement qu'une armée qui a pris soin de s'enterrer, de se camoufler, de préparer ses voies de communication ou une armée qui a accepté de manœuvrer plus loin, plus longtemps et plus vite, subit beaucoup moins de pertes. C'est vrai aussi pour une base aérienne qui, si elle prend soin de se "durcir", devient difficilement vulnérable. J'aime bien ce proverbe qui claque comme un coup de fouet. Il peut d'ailleurs dans certains cas être un véritable coup de fouet. Je vois la scène. J'imagine les soldats recrues après une longue marche, après des épreuves sévères et on les remet tout de suite au travail. Et les gars maugréant ! *"Ils ne nous laisseront jamais tranquilles"*. Mais voilà l'adjudant, ou le lieutenant ou le capitaine qui passe et qui dit : *"Allez les gars ! Encore un petit effort ! La sueur épargne le sang !"* Je me souviens qu'après la perte du poste important de Nha Lô, le bataillon de paras commandé par Bigeard effectua une retraite de 500 km à travers la jungle avec toute une armée viet-minh aux fesses. Il parvint enfin à Na San où était retranché le gros de l'Armée française. À l'arrivée, sans perdre une seconde, il ordonna à ses troupes des travaux de terrassement. ▶

1- Un mauvais professeur qui donne vingt heures de cours par semaine, à trente élèves. Cela fait 600 heures de perdues par semaine. À trente semaines par an cela fait 18000 heures. En quarante ans de carrière cela fait 640000 heures. L'équivalent des heures de vol de 320 pilotes de ligne à 20000 heures chacun. Et on ne peut pas le virer, ce c... ! Depuis que je paie des impôts, il faut chaque année plus de professeurs, plus d'argent, plus de moyens pour l'éducation dite « nationale ». Pour des résultats plus nuls. Le problème doit être ailleurs.

Remarque de la rédaction : cet article a été écrit avant la décision du ministre de l'Éducation nationale d'embaucher 60000 professeurs supplémentaires...

2- Gwynne Dyer : *War* New York Crown Publishers 1985 Cité par Richard A. Gabriel dans *La fin des héros* Le grand livre du mois, Albin Michel



Privilégier la qualité



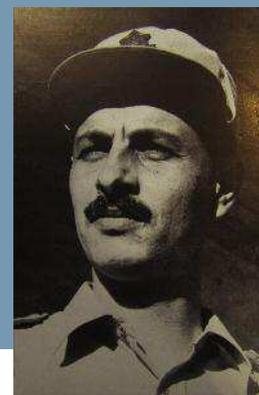
Le capitaine
Bonaparte à Toulon.

Le commandant
Bigeard au Tonkin.



Photos DR

Ygael Yadin, Israël,
commandant en
chef... et
archéologue.



► J'aimerais paraphraser ce petit proverbe *La sueur épargne le sang!* en disant : *La matière grise épargne le sang, et en plus elle donne la victoire.* Ce qui me semble encore plus vrai si l'on prend le terme de matière grise non pas dans le sens restreint d'intelligence qui lui est habituellement donné, mais dans le sens le plus général de qualités intellectuelles : intelligence, imagination, pouvoir de communication et détermination. C'est dans les qualités intellectuelles de leurs chefs (petits et grands) que les armées trouvent leurs meilleures chances de survie. Pour cela, il faut que les chefs fassent l'objet de sélections rigoureuses et ces sélections ne sont pas forcément les meilleures qui se font à coups d'examens, de concours ou de stages.

Le général Ygal Yadin a été promu en novembre 1949 chef d'état-major de l'Armée israélienne. Il n'était jamais passé par une école d'officier pour la raison simple qu'il n'y avait pas d'école d'officiers. Il avait fait tout son apprentissage sur le front. Il avait trente-deux ans. Essayez de vous représenter la situation de l'Armée israélienne au lendemain de la déclaration d'indépendance. Je crois qu'on manque d'imagination pour le faire. C'était incroyable. Nul n'aurait parié trois sous sur Israël. C'était une situation absolument désespérée. Elle ne pouvait entrer dans aucun calcul stratégique logique. Sur le papier, la défaite d'Israël paraissait assurée. Et pourtant, il n'en a rien été. Pourquoi?

Pour les raisons mêmes qui semblaient prédire la défaite israélienne. Parce que les Israéliens avaient le dos au mur et qu'ils ne pouvaient pas se permettre de ne pas être intelligents. Ils ne pouvaient pas se permettre non plus de perdre un homme de trop, une arme de trop, une cartouche ou un obus de trop. Ils ont donc promu les plus aptes. Cela continuait lorsque j'ai quitté le service en 1981. L'Armée israélienne ne possédait ni Académie militaire, ni École de guerre. Il n'y avait, dans la carrière des officiers, que deux stages, un stage élémentaire pour les officiers subalternes et un stage avancé pour les officiers supérieurs "le POUM"³. Pour

monter en grade, beaucoup d'entre eux passaient par l'université. Beaucoup d'entre eux exerçaient des activités civiles et la limite d'âge était de cinquante ans.

Je ne prétends pas qu'il fallait copier aveuglément ce que faisaient les Israéliens. Leurs problèmes et les nôtres n'étaient pas les mêmes. Les paramètres de départ non plus. Ce n'est pas forcément parce que les choses sont faites sous l'empire de la nécessité qu'elles sont meilleures (encore que...). Mais je dis que nous aurions gagné à étudier quelques-unes de leurs habitudes et à les adopter. Promotion des plus aptes. Absence de profils de carrière. Larges passerelles entre la vie civile et la vie militaire. Recrutements s'adressant à des couches très variées de la population.

Ce dernier point mérite peut-être un petit développement. Était-il bien nécessaire que tous nos officiers directs sortent de Mathématiques spéciales⁴? Est-il absolument évident que les aptitudes mathématiques déterminent l'aptitude en général? Je me souviens avoir été en visite à l'École de l'air avec les stagiaires de l'École de guerre. J'étais déjà général et mon camarade commandant de l'École nous fit une conférence traitant du niveau moyen des élèves. À un moment donné, il s'écria avec indignation : *"Et je me suis aperçu que beaucoup d'entre eux ignoraient la formule du développement en séries de Fourier"*. J'étais accompagné de plusieurs officiers supérieurs très brillants, anciens commandants d'escadron ou équivalents. J'ai senti un léger flottement dans l'assistance. J'ai eu un moment l'envie maligne de leur demander combien parmi eux connaissaient ledit développement et à quelles occasions ils s'en étaient servis pour se tirer d'affaire. Je me suis abstenu. La courtoisie l'a emporté. J'ai eu tort.

À propos! Vous savez ce qu'il faisait dans le civil, Ygal Yadin? Il était archéologue... ■

3- Stage de commandement et d'état-major.

4- N.D.L.R. : des AD « Littéraires » sont admis à l'École de l'air depuis quelques années.



L'évolution de l'Armée populaire de libération dans un contexte géostratégique en rapide transformation

Michel Jan (59 – Estienne)

L'Armée populaire de libération (APL), de sa fondation en 1927 jusqu'en 1976, a été le bras armé du Parti communiste chinois. La règle, "Le parti commande au fusil", et la principale mission, la sauvegarde du régime, n'ont pas changé après la mort de Mao Zedong (1976). Mais les nouvelles orientations définies par Deng Xiaoping à partir de 1978 – développement et modernisation – ont eu des effets sur les militaires et sur leurs relations avec le parti. L'Asie orientale est devenue le centre de gravité du développement économique mondial et des risques de conflits.



1949 : entrée de l'Armée communiste à Pékin.

Les étapes de la modernisation

Depuis 1979, les dirigeants chinois ont eu successivement comme modèle, exemple envié et adversaire, les États-Unis, au point d'envisager d'avoir à les combattre. L'actuelle doctrine d'emploi des forces en témoigne. Ainsi, l'APL s'est modernisée en tirant les leçons des conflits ou des tensions qui se sont succédé :

- En 1979, après la "leçon" au Vietnam¹, les réformes envisagées devaient préparer l'APL à « une guerre populaire dans des conditions modernes », puis à « une guerre limitée », l'URSS étant l'ennemi.

- En 1990-1991, lors de la guerre du Golfe contre l'Irak, les militaires chinois apprirent qu'ils devaient s'adapter à « des guerres limitées dans des conditions de haute technologie »².

- L'embargo des pays occidentaux après les événements de Tian'anmen (1989), la dissolution de l'Union soviétique (1992) et les nouvelles relations avec la Russie, incitèrent Pékin à se fournir en matériels militaires à Moscou.

- De la crise du détroit de Taiwan, de juillet 1995 à mars 1996³, poursuivant ses réformes, l'APL dut intégrer l'hypothèse d'un conflit avec les États-Unis sur la question de Taiwan, et plus largement avec la puissance américaine dans le Pacifique.

- À la même époque, les stratèges américains introduisirent la "révolution des affaires militaires" (RAM), englobant les technologies informatiques, dans le champ de bataille et dans la conduite de la guerre. Les militaires chinois s'engouffrèrent dans ces domaines. Ils étudièrent les

innovations de l'armée américaine et leur usage pendant la guerre dans l'ancienne Yougoslavie (1999), y compris l'emploi des armes à longue portée, notamment les missiles de croisière.⁴

- Les années 2009 et 2010 furent marquées par des déclarations chinoises offensives et par des incidents graves⁵ en Asie orientale. Le président Obama, face à la montée en puissance économique et militaire de la Chine et, entre autres, du manque de coopération de Pékin pour exercer une pression sur la Corée du Nord, annonça une nouvelle

1- Au cours de cette guerre frontalière, les forces chinoises subirent de très lourdes pertes avant de pouvoir obtenir de modestes résultats en territoire vietnamien.

L'offensive fut lancée le 17 février 1979. Du 28 janvier au 4 février, Deng Xiaoping venait de réaliser un spectaculaire voyage aux États-Unis. (Ruan Ming, *Deng Xiaoping, chronique d'un empire : 1978-1990*. Éditions Ph. Picquier, 1992).

2- Sur les enseignements tirés de la guerre du Golfe par les Chinois : de Qiao Liang et Wang Xiangsui, *La guerre hors limites*. Préface de Michel Jan, Rivages, 2003.

3- Par des manœuvres navales à proximité de Taiwan et le lancement de missiles dans le détroit, à proximité des ports de Gaoxiang et de Chilong, Pékin manifestait son mécontentement après des prises de position contre la règle « d'une seule Chine » du candidat nationaliste aux élections, Lee Teng-hui. À titre dissuasif, les États-Unis déployèrent une force aéronavale importante à l'est et au nord de l'île.

4- David Shambaugh, *Modernizing China's Military*, University of California Press, 2002.

5- L'année 2010 a été marquée par une série d'incidents qui ont opposé la Chine (et son allié nord-coréen) à la Corée du Sud (torpillage d'un patrouilleur et bombardement d'une île sud-coréenne par les Nord-Coréens), au Japon, au Vietnam et aux Philippines.



L'évolution de l'Armée populaire de libération

Septembre 2012 :
mise en service du
porte-avions Liaoning.



► stratégie américaine à partir de 2011⁶, la zone Asie-Pacifique en devenant le pivot.

- Face à face dans le Pacifique, les deux puissances ont défini chacune leur stratégie. Pour les Chinois, la possibilité d'interdire aux forces américaines l'accès aux voies maritimes stratégiques, en particulier dans les mers proches de leurs côtes (*anti-access, aera-denial*, ou A2/AD), zones déclarées d'intérêt vital. Pour les Américains, le redéploiement de forces dans la zone Asie-Pacifique pour défendre les États-Unis et leurs alliés, le concept de "*air-sea battle strategy*" (ASB). Pour Pékin comme pour Washington, les espaces du Pacifique occidental sont devenus un enjeu et, potentiellement, une aire d'affrontement.

La décennie 2002-2012 a été l'âge d'or de la modernisation de l'APL. Après trente années d'une croissance économique rapide, les forces armées ont recueilli les fruits de la recherche et du développement, et des nouvelles capacités de production des industries de défense. Sont récemment apparus – sans que leur dotation en unité soit avérée et à plus forte raison leur capacité opérationnelle confirmée – des chasseurs furtifs (*J-20* et *J-31*), le premier porte-avions ("Liaoning", à vocation d'entraînement et de débuts d'essais d'appontage), un missile contre porte-avions (DF-21D), un missile de portée intercontinentale (DF-41) à têtes multiples et à combustible solide et enfin la prochaine mise en service de nouveaux sous-marins à propulsion nucléaire. Pendant cette même décennie, un arsenal de missiles de différentes portées pouvant atteindre Taiwan, l'Asie orientale et du sud, les États-Unis a été déployé. La Chine dispose désormais d'une force de dissuasion à composantes terre, air et mer.

Des technologies de missiles ont été exportées vers le Pakistan, l'Iran, la Corée du Nord.

Les personnels se sont professionnalisés. La marine est apparue sur tous les océans. Des exercices conjoints ont été réalisés avec des militaires américains, russes, turcs, entre autres. Les activités informatiques ont été développées dans le cadre d'une "cyber-guerre".

Malgré ces indéniables progrès, l'APL a encore un niveau opérationnel limité, en particulier pour des actions combinées, et un manque d'expérience au combat. Bien qu'ayant été réduit, l'écart du rapport des forces avec les États-Unis reste très grand.

Le budget destiné au maintien de la stabilité intérieure a été supérieur de 5% à celui de la Défense depuis 2009, au détriment de l'entraînement des unités de l'APL. Malgré la publication de "livres blancs", le domaine de la défense est plus secret que dans les années 1980.⁷

Quoi qu'il en soit, la modernisation des forces s'accélère, les résultats obtenus sont visibles. Le 12^e plan quinquennal (2011-2015) donne la priorité à des secteurs industriels liés à la défense (technologies de pointe, aéronautique et marine). D'après le dernier rapport du FMI (publié avant le ralentissement de l'économie chinoise), le PIB chinois pourrait dépasser celui des États-Unis dès 2016. Selon l'International Institute of Strategic Studies de Londres, dans 15-20 ans, la Chine pourrait parvenir à la parité militaire avec les États-Unis.

Les relations entre le parti et l'armée

Mao Zedong et Deng Xiaoping, chefs révolutionnaires et militaires, avaient des liens étroits avec l'armée. Leur autorité était indiscutée. Jiang Zemin et Hu Jintao, sans expérience militaire, ont dû convaincre les chefs de l'armée et augmenter les budgets de la défense.

La subordination et l'obéissance de l'armée au parti ont été régulièrement rappelées par le pouvoir politique, mais jamais autant qu'avant la convocation du XVIII^e congrès du PCC⁸, révélant ainsi des craintes :

- Dès les années 2000, des officiers généraux appelaient à résister à la dépolitisation de l'APL qui en ferait une armée nationale, conséquence de la modernisation des forces et de la professionnalisation des personnels.

- Des militaires débordent sur la politique étrangère par des déclarations "patriotiques" et demandent plus de fermeté sur la question de Taiwan, sur les revendications territoriales et à l'égard des États-Unis.

La modernisation de l'armée reste une nécessité périlleuse pour le parti. Comment alors contenir les impatiences des militaires et comment ceux-ci peuvent-ils exercer des pressions sur la direction du parti ?

Entre 1980 et le début des années 1990, commençant à restructurer son économie, la Chine s'en tenait à des budgets de la défense limités. Invitée au début des années 1980 à développer des activités économiques, l'armée mobilisa ses unités. En quelques années apparut un empire économique de plusieurs dizaines de milliers de sociétés et usines échappant au contrôle du gouvernement. Se consacrant aux affaires, les cadres de l'APL perdirent de vue leur première mission, la défense du régime. Soutenu par Jiang Zemin, le Premier ministre Zhu Rongji mit fin à une telle dérive en 1998. De cette époque, sont restés des liens entre des cadres militaires et les milieux économiques et financiers, avec la corruption qui les accompagne.

En 1995, Lee Teng-hui, candidat à la présidence de Taiwan, se rendit aux États-Unis. Cette "trahison" fut dénoncée par les militaires et Jiang Zemin dans une surenchère de patriotisme complétée par des tirs de missiles d'intimidation à proximité de Taiwan. L'année suivante, avant les élections présidentielles dans l'île, Jiang autorisa de nouveaux tirs. À titre d'avertissement, le président Clinton fit envoyer un groupe aéronaval dans les parages. Pour obtenir le soutien des militaires tout en les contrôlant, Jiang les associa à certaines décisions politiques et le budget de la défense fut sensiblement augmenté.

En 2002, Hu Jintao hérita d'une économie en plein développement et d'un parti maîtrisant l'APL. L'armée venait de recevoir de nouveaux moyens (sous-marins, bâtiments de surface, un millier de missiles déployés sur les côtes) dans l'hypothèse d'une reprise de Taiwan. En 2004, Hu, partisan d'une politique plus souple et de la poursuite du développement économique, voulant éviter des tensions, fit adopter une loi anti-sécession n'autorisant la force qu'en cas de déclaration d'indépendance de Taiwan. Peu après, il invitait le parti nationaliste taiwanais à reprendre le dialogue avec le PCC, mesures perçues par la ligne dure du parti et par les militaires comme un abandon de l'objectif de réunification⁹.



L'APL aujourd'hui : un char type 99 et un chasseur F8 de l'aéronavale.



Photos DR



Deux nouveaux membres de la Commission militaire centrale : les généraux Xu Qiliang, ancien commandant de l'Armée de l'air, et Fan Changlong.

Avec des budgets en augmentation de plus de 10 % chaque année¹⁰, la modernisation des forces a été poursuivie dans le cadre de la stratégie A2/AD. À partir de 2009, les interventions des militaires sont devenues plus nombreuses et plus fermes lors de réunions internationales sur la sécurité régionale.

Les pressions de Pékin ont augmenté à l'approche du XVIII^e congrès, concentrées sur les pays de l'ASEAN et surtout sur le Japon, terrain idéal pour raviver le nationalisme. La nouvelle crise de 2012 autour des îles Senkaku/Diaoyu a masqué partiellement les difficultés intérieures : scandales (affaires Bo Xilai, Gu Kailai, Cheng Guangchen, Ling Gu ...), baisse de la croissance économique, débat sur les "réformes". Des militaires se sont singularisés en continuant d'intervenir, parfois au-delà des limites admises antérieurement, traduisant même une certaine indépendance vis-à-vis du pouvoir politique.¹¹

Devenues courantes depuis 2009, les revendications territoriales et les démonstrations de force ont été contre-productives pour Pékin, l'inquiétude montant dans les pays voisins. Depuis lors, le concept d'*Air Sea Battle* retient l'attention de plusieurs alliés des États-Unis. Pour autant, plusieurs pays de l'ASEAN privilégieront encore l'urgence et l'immédiat, leurs relations économiques avec la Chine, au détriment du plus long terme, les considérations géopolitiques. Au même moment, en Chine, les membres de la communauté de réflexion stratégique n'ont pas pris conscience des renversements en cours provoqués par les stratégies de l'APL et par la diplomatie chinoise de fermeté qui ont parfois frôlé la bellicosité¹², un exemple d'autisme de grand État à l'égard du monde extérieur.¹³

La place montante des militaires a été confirmée en novembre, lors du renouvellement de la presque totalité des membres de la Commission militaire centrale (CMC), organe militaire suprême du parti. Les nouvelles nominations ont porté sur des officiers généraux très engagés dans la modernisation des forces. Dans la recherche d'un équilibre entre les clans politiques auxquels ils sont censés appartenir, la balance a été défavorable à Hu Jintao, sous la pression des militaires et des politiques conservateurs. Hu a dû céder la présidence de la CMC à Xi Jinping dès la fin du congrès, ne pouvant la garder deux ans de plus, ce qu'avaient

pu faire ses deux prédécesseurs, Deng Xiaoping et Jiang Zemin. Ce dernier reste toujours très influent.

Si, dans le domaine de la défense et de la sécurité, l'avenir devait être projeté d'une manière linéaire – comme il arrive que des économistes procèdent dans leur domaine pour annoncer la poursuite du développement économique de la Chine – et en tenant compte dans ce cas de l'augmentation du budget de la défense, des déclarations et ambitions des chefs militaires, de la modernisation des forces, des progrès de l'industrie de défense, des doctrines d'emploi, des revendications territoriales, des relations sino-américaines, la trajectoire mènerait assurément à un conflit entre la Chine et les États-Unis.

Pour autant, le pire n'est pas certain. À l'affrontement, que les militaires chinois seraient prêts à assumer, Xi Jinping et les nouveaux dirigeants politiques préféreront-ils continuer à donner la priorité au développement économique et à la stabilité intérieure, à la diplomatie et à des négociations plus maîtrisées, en s'en tenant aux recommandations de prudence¹⁴ formulées par Deng Xiaoping en 1989? Ou seront-ils eux-mêmes partisans d'une ligne dure multipliant la liste d'intérêts vitaux justifiant des interventions? Dans le domaine de la sécurité et de la défense, ce sont sans aucun doute des questions clés pour l'avenir immédiat de la Chine comme de l'ensemble de la zone Asie-Pacifique.¹⁵ ■



Xi Jinping, nouveau secrétaire général du PCC et futur chef d'État.

Dans le prochain numéro : les enseignements du XVIII^e congrès du PCC.

6- Ce retournement de l'attitude américaine daterait de fin 2010 (Cf. *International Herald Tribune* du 21.9.2012 : *A turning point in U.S.-China relations*, par Mark Landler).

7- Minnie Chan, *Is the PLA's modernisation a sign of power, or a repeat of a tragic mistake?* South China Morning Post, 09.10.2012.

8- Du 8 au 15 novembre 2012

9- Richard McGregor, *The Party, the secret world of China's communist rulers*, Penguin Books, 2010.

10- Il a quadruplé depuis 2000 et, en huit ans, entre 2005 et 2012, il est passé de 32 à 106 Md\$ par an.

11- Le porte-parole du ministère de la défense a évoqué le 11 septembre 2012 la possibilité d'une réponse militaire. Le 18 septembre, le général Liang Guanglie, Ministre de la défense, déclarait lors de la visite du secrétaire d'État Leon Panetta que la Chine se réservait le droit « d'agir plus avant » pour régler la dispute territoriale (Willy Lam, *The Jamestown Foundation*, 21.09.2012).

12- Walter C. Ladwig III, *The best defense is dialogue*, IHT du 26/09/2012.

13- Edward N. Luttwak, *La montée en puissance de la Chine et la logique de la stratégie*, Odile Jacob, 2012.

14- La stratégie dite "*Taoguang yanghui*" (Cacher ses talents et attendre son heure).

15- Willy Lam, op. cit.

Nouveaux moyens pour la nouvelle stratégie américaine¹

Charles Mainguy (49 – de Seynes)

L'auteur a présenté² précédemment la réorientation stratégique des États-Unis et la priorité donnée au Pacifique-Ouest et à l'Asie du Sud. Il expose comment les moyens devront être adaptés.

Après dix années de guerre en Irak et en Afghanistan, le président Obama donne la priorité à la stratégie de *containment* de la Chine, selon la formule employée il y a 60 ans par Foster Dulles à propos de l'URSS. Cette stratégie conduit les armées américaines à rechercher les moyens adaptés à ce nouveau théâtre d'opérations. Le Pacifique est infiniment plus vaste que les territoires occupés au Moyen-Orient, qui ont vu par exemple l'épanouissement des drones à courte ou moyenne portée opérant à partir de bases tactiques judicieusement implantées.

De surcroît, cette immense zone ne compte guère de bases d'opérations américaines. Guam, la base fixe la plus avancée est à plus 3 000 km de la mer de Chine du Sud, qui est actuellement la zone la plus troublée par des incursions chinoises. Seule l'US Navy peut fournir des postes de commandement et de contrôle mobiles importants et, avec l'USMC³, des moyens terrestres de débarquement en mesure d'intervenir assez rapidement. Cela explique que ces deux composantes des armées américaines soient plutôt épargnées dans les projets de réduction du budget du Département de la Défense. La base américaine d'Okinawa et celle de Corée du Sud, dotée d'un centre d'opérations aériennes, sont toutes deux deux fois plus proches que Guam, mais ne pourraient être utilisées qu'avec l'accord de ces pays. Les États-Unis cherchent des points d'appui plus proches, dans les états qui bordent la Mer de Chine Méridionale. Cependant ceux-ci, même le Vietnam, sont actuellement réticents à compromettre leurs importantes relations commerciales avec leur trop grand voisin.

Les principales qualités des forces d'intervention en Asie-Pacifique doivent donc être une capacité d'intervention rapide, une grande flexibilité, des moyens de surveillance des cibles fixes et mouvantes sur de vastes zones, comme l'ont démontré les *AWACS* en Libye dans le contrôle de la *No-fly zone*, ainsi que les *J-STARS*⁴ dans la détection et la poursuite d'objectifs terrestres. Ces moyens demanderaient à être développés et complétés par des moyens spatiaux toujours plus performants.

L'USAF offre aussi une capacité de frappe à longue distance qui ne nécessite pas d'investissements importants dans cette période d'austérité : le bombardier lourd *B-1B* construit à 100 exemplaires dans les années quatre-vingt. Ce bombardier nucléaire quadrimoteur, aux ailes à géométrie variable, pèse jusqu'à 216 tonnes au décollage. Il peut parcourir 12 000 km sans ravitaillement et tenir la vitesse de mach 1,25 en vol horizontal. Avec 60 tonnes de munitions, bombes ou missiles, il double



Un B1B au-dessus du Pacifique.

les capacités du vénérable *B-52* qu'il devait remplacer. Il offre aussi une surface équivalente radar 100 fois plus faible que celle de son prédécesseur. Des problèmes de jeunesse sérieuse, de propulsion, de fuites et d'autoprotection électronique, qui ont été corrigés depuis, ont cependant conduit à changer sa mission. Retirés des forces nucléaires stratégiques, les 66 appareils restants ont été adaptés aux missions d'appui direct et sont largement utilisés en Afghanistan, où ils sont responsables de plus de 60 % du tonnage de bombes larguées en appui direct sur ce pays. Sa survie serait menacée s'il n'était pas désormais bien adapté aux exigences de la nouvelle stratégie du président Obama.

Plus surprenante est l'annonce faite tout récemment par Boeing de l'adaptation des 57 *B-52H* nucléaires restant en ligne à des missions exclusivement conventionnelles. Ces appareils de 220 tonnes maximum au décollage, de 16 000 km de distance franchissable et d'une vitesse de croisière de Mach 0,77 en altitude peuvent déjà emporter 12 missiles de croisière classiques sous leurs plans et ont servi en appui rapproché en Afghanistan. Mais leur système rotatif de lancement des armes nucléaires va être retiré de la soude, pour permettre l'installation de pods et de missiles conventionnels adaptés à leurs nouvelles missions. Il doit recevoir une rénovation assez complète pour durer jusque dans les années 2040.

À partir de 2015, il pourrait ne rester à l'USAF en fait de bombardiers stratégiques nucléaires à long rayon d'action, qu'à peine une vingtaine de *B-2*, dans l'attente du prochain bombardier supersonique, avec ou sans pilote, des années 2020. Ces mesures jointes à l'état préoccupant des armes nucléaires aéroportées, signalé dans le bulletin précédent du CERD⁵, laisse planer un doute sur l'avenir de ce type d'armement. ■

1- Article déjà publié dans le *Bulletin du Cercle d'Etudes et de Réflexion sur la Défense*, n° 89 de novembre 2012

2- *Le Piège* 209 de juin 2012, page 40

3- *United States Marine Corps*

4- *Joint-Surveillance and Target Attack Radar System*

5- Repris également dans *Le Piège* 209, page 43



La guerre préhistorique



La Guerre du feu¹.

Jean-Claude Favin-Lévêque
(67 – Péronne)

Notre camarade vient de terminer cette année le master "Évolution, patrimoine naturel et sociétés" du Muséum national d'Histoire naturelle (MNHN), en spécialité "Quaternaire et Préhistoire". Depuis octobre, il est chercheur associé auprès de l'UMR 7194², qui se consacre à l'Histoire naturelle de l'homme préhistorique. Dans cet article, il nous parle des résultats de son mémoire, de la poursuite de sa recherche et des liens entre anthropologie et Défense.

Un titre de mémoire est souvent perturbant pour le néophyte. Le mien n'échappe pas à cette règle : *La guerre préhistorique, réalités archéologiques et représentations chez les préhistoriens français avant la Première Guerre mondiale*. Mon tuteur, Arnaud Hurel, ingénieur de recherche au département de Préhistoire du MNHN et historien de l'UMR 7194, me fit comprendre que la guerre préhistorique pouvait faire un bon sujet pour une vie de chercheur, mais que cela faisait trop pour un mémoire de master et qu'un bon point de départ serait de commencer par le commencement, soit le XIX^e siècle.

La question de l'origine de la guerre était traditionnellement un débat de philosophes, souvent résumé par l'opposition entre Hobbes et Rousseau. Pour le premier, l'état de nature était « *la guerre de tous contre tous*³ » que seul pouvait maîtriser le pouvoir de la société tandis que pour le second « *l'homme sauvage sujet à peu de passions*⁴ » avait été entraîné dans « *le plus horrible état de guerre* » par la « *société naissante*⁵ ». Au XIX^e siècle, la question bascula dans le champ de la science avec l'émergence de la Préhistoire, à qui est posée la question « *Depuis quand l'homme se fait-il la guerre ?* »

Du XIX^e siècle à la Grande Guerre : « Depuis quand l'homme se fait-il la guerre ? »

Les premiers préhistoriens établirent que la violence était très ancienne. En 1868, l'homme de Cro-Magnon⁶ était découvert aux Eyzies de Tayac (Dordogne). Sur les trois squelettes, deux portaient des stigmates de violence : celui du vieillard au fémur et un deuxième, une femme, la trace d'un coup violent au frontal (photo 1). Cette violence intrahumaine était-elle une preuve de la guerre ? Scène de ménage ou razzia ?

Les fouilles archéologiques allaient multiplier les preuves : des restes humains fossiles présentant des pointes de silex, tel cet os coxal trouvé en 1878 par le docteur Prunières (photo 2) ou cette vertèbre (photo 3) découverte par le baron de Baye. On pouvait encore invoquer l'accident de chasse pour expliquer ces blessures isolées. Le baron de Baye découvrit des tombes⁷ où le nombre de squelettes ne laissait guère de doutes sur le fait qu'il s'agissait de guerriers tués lors d'un combat et inhumés ▶



1- Moulage du crâne de Cro-Magnon 2.



2- Os iliaque droit provenant des Baumes-Chaudes.



3- Vertèbre (réf. 67633 du musée des antiquités nationales).

- 1- Un film de Jean-Jacques Annaud (1981), d'après un livre de J.H. Rosny Aîné, publié en 1911.
- 2- L'UMR 7194, Département de Préhistoire du Muséum national d'histoire naturelle, est une unité mixte de recherche, liée par contrat avec le CNRS.
- 3- Hobbes Thomas, *Léviathan*, Éditions Gallimard, folioessais, 2000, p. 231
- 4- Rousseau J.-J., *Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes*, Le livre de poche, Les classiques de la philosophie, Librairie générale française, 1996 p. 103
- 5- Rousseau, *ibid.* p. 118
- 6- Cro pour abri, et *Magnon* du nom du propriétaire du lieu
- 7- Baye, Joseph, *L'archéologie préhistorique*, Paris, Ernest Ledoux éditeur, 1880, pp. 254-256

La guerre préhistorique

- ▶ en même temps. La violence, indice de la guerre, était évidemment confortée par l'omniprésence des armes. Mais qu'est-ce qu'une arme? En situation d'urgence, un bâton ou une pierre peut servir pour faire face à une menace. Une hache permet d'abattre un arbre ou de fendre le crâne d'un agresseur. Toute arme de chasse peut aussi être utilisée pour transpercer un ennemi.

Dans ce travail de recherche, les militaires allaient tenir une place importante grâce au musée d'Artillerie. Créé par la Révolution Française avec une mission de conservatoire technique, il resta le seul musée militaire jusqu'en 1896, date de création du musée historique de l'Armée, à



4a- Silex taillé par éclats (javelot ou poignard).
4b- Hache en pierre polie emmanchée dans un andouiller de cerf.
4c- Pointe de lance en os.

la mission mémorielle, avec lequel il fusionnera en 1905 pour donner naissance au musée de l'Armée actuel. Le musée d'Artillerie fut un acteur significatif de la préhistoire naissante au travers de trois collections : la collection des armes antiques, la galerie du costume de guerre et la galerie ethnographique.

Deux de ses directeurs, Félicien de Saulcy puis Octave Penguilly L'Haridon, tous deux polytechniciens et artilleurs, furent également archéologues et préhistoriens. Ils constituèrent la première collection d'objets préhistoriques dans un musée parisien avant la création par Napoléon III du musée des Antiquités nationales de Saint-Germain. La collection des armes antiques couvrait la période de l'âge de la pierre aux Mérovingiens. La partie préhistorique comprenait 591 objets dont 454 du Paléolithique et 114 du Néolithique (voir quelques spécimens en photo 4)

Le colonel Le Clerc leur succéda avec une ambition grandiose, représenter le guerrier au travers des âges et des continents. Ce fut, pour le premier terme, l'objet de la galerie du costume de guerre (photo 5) et pour le deuxième terme, l'objet de la galerie ethnographique (photo 6). Ce projet somptueux totalisait près de 70 mannequins de taille humaine pour chacune des collections, la première étant inaugurée en 1877. Il fut réalisé en pleine collaboration avec le monde scientifique, le MNHN et les grands noms de l'anthropologie française comme celui d'Armand de Quatrefages. Il n'en reste malheureusement que quelques mannequins de la galerie du costume de guerre et des photographies. Ces images sont cependant passées à la postérité via *Le costume historique* d'Albert Racinet, dont la plus célèbre application est la tenue d'Astérix et Obélix. Pour la partie préhistorique, la galerie du costume de guerre présentait quatre mannequins.

Cette collection d'armes antiques et cette mise en scène de quatre guerriers préhistoriques portait un double message sur la guerre :

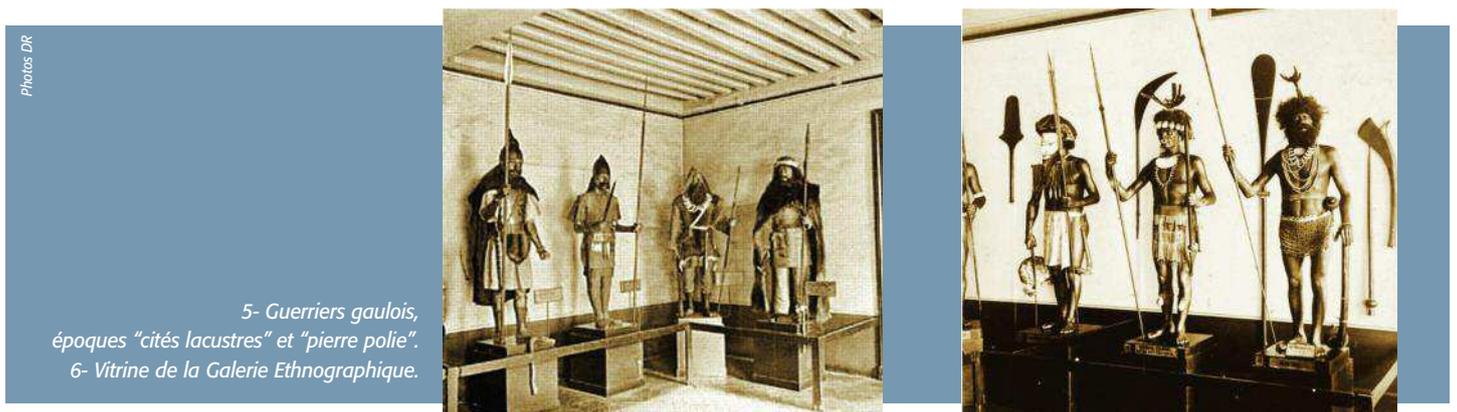
- Le premier était que la guerre remontait aux plus lointaines origines de l'Homme. Les haches acheuléennes étaient présentées comme des armes, ce qui démontrait l'existence de la guerre dès le Paléolithique inférieur⁸. L'évolution des armes était largement documentée. L'arme se distingua dans un premier temps de l'outil en étant un objet dédié à la chasse, la pêche et la guerre. Dans une phase ultérieure, armes de chasse ou armes de guerre se spécialisèrent. À l'âge de bronze, armes offensives (arc, épée) et défensives (bouclier, casque, fortification) se différencièrent. La guerre existait donc aussi loin dans le passé que le regard portait et s'est poursuivie sans discontinuer.

- Le deuxième message était celui du progrès. La portée augmente : arme de poing, arme à distance (lance), arme de jet (javelot et arc). La technologie se perfectionne : emmanchements, pointe en os, miniaturisation des pointes en silex, pierre polie.

L'image du guerrier préhistorique commençait avec celle d'un pauvre hère, vêtu de peaux de bêtes pour terminer au mannequin équipé comme un soldat avec son arc, sa massue, une hache de pierre polie emmanchée et des bottes soigneusement lacées (photo 7).

Toutefois la vision des préhistoriens ne se réduisait pas à celle du musée d'Artillerie. Tout d'abord, la guerre était un sujet secondaire comparé aux thèmes fondateurs de la préhistoire naissante : l'origine de l'Homme, l'inégalité des races, la chronologie. Initialement, la guerre était apparue comme naturelle. Elle était un élément parmi d'autres des forces de fond qui avaient structuré l'aventure humaine, commencée dans la bestialité. Le paradigme scientifique était celui de l'évolutionnisme culturel : l'Homme était passé par différents stades, celui du sauvage, du barbare puis de la civilisation. L'Européen avait atteint le dernier stade mais les peuples découverts de par le monde étaient le témoignage vivant d'un passé commun. Les tribus primitives permettaient de comprendre le monde préhistorique et d'imaginer que, depuis ce lointain passé, des mécanismes d'invasions et de colonisation, générateurs de guerres, avaient marqué la marche de l'espèce humaine. Puis le doute avait commencé à poindre sur deux points :

- Pourquoi les hommes préhistoriques se seraient-ils fait la guerre ? Ils



5- Guerriers gaulois, époques "cités lacustres" et "pierre polie".
6- Vitrine de la Galerie Ethnographique.

étaient fort peu nombreux, il n'y avait donc guère de compétition sur les ressources. D'où l'idée que la guerre serait apparue avec la néolithisation, c'est-à-dire avec la sédentarisation et l'accumulation de nourriture ou des richesses.

• La guerre des civilisés constituait-elle un progrès? Transpercer son ennemi d'une lance était-il plus ou moins barbare que de le faire avec une baïonnette? Et pourquoi deux peuples civilisés comme les Français et les Allemands ne cessaient-ils de se battre?

La Grande Guerre, synonyme d'horreur et de barbarie, allait donc marquer la fin des illusions d'une humanité qui progresse depuis ses origines. Et c'est ainsi que finissait mon mémoire.

Et maintenant ?

Ma curiosité est par trop sollicitée. Il me faut poursuivre ce travail et parcourir le XX^e siècle. Je me propose donc de vous donner un aperçu du travail qui m'attend. La Grande Guerre marque une rupture dans l'approche de la Préhistoire. Les disciplines se spécifient. L'anthropologie, par exemple, se scinde en anthropologie physique et biologique d'un côté et en anthropologie sociale et culturelle de l'autre. La guerre va être un sujet pour trois disciplines, l'éthologie, l'ethnologie et l'archéologie.

• **L'éthologie** recherche les similitudes entre les animaux et l'Homme. La guerre est-elle une spécificité humaine? Des phénomènes similaires sont mis en évidence chez les insectes sociaux où on voit des fourmilières attaquer et détruire la colonie voisine. Rien de semblable chez les mammifères? On le pensait. Mais des rivalités entre groupes de chimpanzés qui ont été décrites récemment ont relancé le débat⁹. L'agressivité de l'Homme serait-elle une conséquence de la sélection naturelle? Konrad Lorenz, le fondateur de l'éthologie et auteur de *L'agression, Une histoire naturelle du mal*, explique que tuer son semblable est quelque chose de physiquement difficile dans toutes les espèces. Ça ne l'est plus pour l'Homme depuis qu'il a inventé l'outil qui démultiplie sa force destructrice et meurtrière.

• **Les ethnologues** centrent leurs recherches sur la société et la culture. La guerre primitive a donc donné lieu à de nombreuses études, notamment celles des ethnologues américains sur les guerres des Amérindiens (Amérique du Nord et du Sud) ainsi que les pratiques guerrières des peuples des îles du Pacifique, dont certains étaient célèbres pour leur bellicosité (Maoris, Papous). Mais plus question d'y voir des fossiles vivants. La guerre est un des éléments du système de relations des groupes entre eux. Pour Claude Lévi-Strauss, « *Il y a un lien, une continuité, entre les relations hostiles et la fourniture de prestations réciproques: les échanges sont des guerres pacifiquement résolues, les guerres sont l'issue des transactions malheureuses*¹⁰ ». Pierre Clastres renverse la proposition et affirme que « *Ce n'est pas l'échange qui est premier, c'est la guerre*¹¹ » et que « *L'état de guerre permanent et la guerre effective périodiquement apparaissent comme le principal moyen qu'utilise la société primitive en vue d'empêcher le changement social*¹² ».



7- Du pauvre hère (guerrier du Moustier) au "soldat" de l'époque des cités lacustres.

• Alors que les ethnologues cherchent à cerner l'origine de la guerre, **les archéologues** traquent la guerre des origines. Patiemment, leurs fouilles accumulent des éléments de preuve relevant de domaines très différents. L'art pariétal fournit des témoignages frappants (photo 8). *Le sentier de la guerre*¹³, ouvrage de référence, fait la somme des connaissances sur la zone Europe et Méditerranée. Quelques découvertes marquantes, parmi d'autres, peuvent être signalées :

- Des épieux attribués à Néandertal, remontant à 360 000 ans [Schöningen] (photo 9)
- Des "massacres" :
 - Djebel Sahaba (Soudan) : 59 individus dont 24 morts violentes remontant à 12 000 ans BP¹⁴
 - Vers 7 000 BP
 - Talheim (Bade-Wurtemberg) : exécution de tout un village avec 18 adultes et 16 enfants
 - Asparn-Schletz (Basse Autriche) avec 67 individus
 - Herxheim (Palatinat) : 325 individus

8- Quelques éléments simples de chronologie et datation sont présentés dans le schéma ci-dessous. Les préhistoriens du XIX^e siècle, ne disposant pas de datation absolue, avaient seulement déterminé une succession d'industries : l'Âge de la pierre taillée, ou Paléolithique, puis de la pierre polie, ou Néolithique, qui sera suivi de l'Âge de bronze.

9- Richard Wrangham & Dale Peterson, *Demonic males, Apes and the origins of human violence*, A mariner book/Houghton mifflin company, Boston, New York, 1996.

10- Claude Lévi-Strauss, *Les structures élémentaires de la parenté*, Mouton de Gruyter, 2002, réédition de la 2^e édition de 1967, p.78.

11- Pierre Clastres, *Archéologie de la violence*, Éditions de l'aube, 2010, p.75.

12- Pierre Clastres, *ibidem*, 2010, p.82.

13- Jean Guilaine & Jean Zammit, *Le sentier de la guerre, visages de la violence préhistorique*, Éditions du Seuil, 2001.

14- BP pour *Before Present*.

Chronologie générale du genre Homo et des cultures en zone Europe.

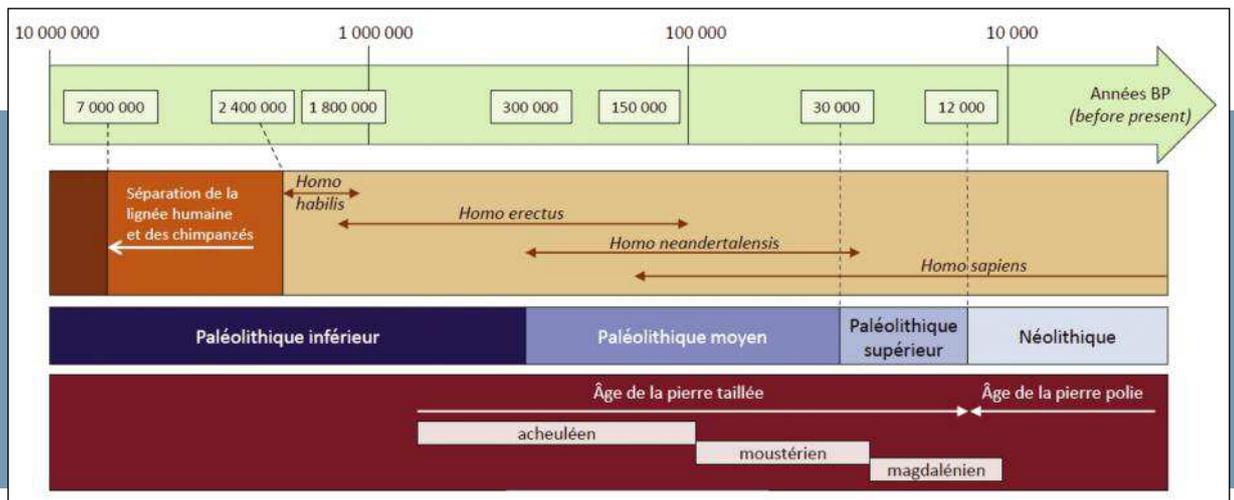


Schéma Hubert Teyer



La guerre préhistorique

► Les découvertes de l'archéologie sont dorénavant positionnées dans une chronologie absolue. Elles tendent à renforcer la thèse de l'émergence de la guerre au Néolithique car les traces de violence attribuables sans ambiguïté à des actes qualifiables de guerres sont à la fois assez rares et majoritairement datés du Mésolithique¹⁵ et Néolithique. Cette thèse est toutefois contestée par Lawrence Keeley¹⁶, auteur de *War before civilization* (1996), qui soutient celle d'une guerre inventée par *Homo sapiens* il y a 50 000 ou 25 000 ans. Son livre fondé sur l'étude des guerres primitives contemporaines contredit la thèse du "Bon sauvage" et la prétendue innocuité de ses combats.

Avant de conclure, j'aimerais aborder brièvement une réflexion relative à la relation Anthropologie-Défense. J'ai découvert avec un certain étonnement et intérêt qu'aux États-Unis, la Défense faisait appel à des anthropologues pour éclairer ses réflexions stratégiques, de même que les anthropologues travaillant sur la guerre préhistorique n'hésitaient pas à projeter leurs résultats sur les conflits contemporains. Deux exemples :

À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, *Le chrysanthème et le sabre*, ouvrage de Ruth Benedict, anthropologue majeure, répondait à une com-



8- Art pariétal : copie du relevé de F. Cristol (musée de l'homme).



9- Épieu de Clacton-on-Sea.

mande de l'armée qui souhaitait mieux comprendre les modes de pensée des Japonais¹⁷.

Aujourd'hui, Brian Ferguson, professeur d'anthropologie à l'Université de Newark, a pour sujet central l'anthropologie de la guerre. Ses publications sont nombreuses où il passe sans rupture de l'analyse de la guerre primitive à celle des guerres américaines en Irak ou Afghanistan. Je vous conseille donc la lecture de l'article intitulé *Ten points on war*¹⁸, dont vous trouverez le lien en note.

En conclusion, malgré toutes les découvertes concrètes et les progrès dans la connaissance, la science n'a pas encore répondu à la question levée par les philosophes et confirmée par les premiers préhistoriens. Les deux hypothèses, d'un côté celle du bon sauvage associée à la guerre émergeant au Néolithique et de l'autre côté celle de la violence naturelle de l'Homme et de la guerre dès le Paléolithique, continuent à avoir leurs partisans. Saurais-je apporter ma petite pierre à cet édifice de recherche ? Je vous le dirai d'ici quelques années. ■

15- Le Mésolithique est une période de transition culturelle entre le Paléolithique et le Néolithique.

16- Lawrence H. Keeley, *Les guerres préhistoriques*, Éditions Perrin, 2009.

17- Robert Deliège, *Une histoire de l'anthropologie*, Éditions du Seuil, 2006, pp110-111.

18- <http://www.ncas.rutgers.edu/sites/fasn/files/Ten%20Points%20on%20War%20%282008%29.pdf>



MSA
The Safety Company

Casque Hélicoptère LH350

La nouvelle génération de Casques pour Pilotes et Personnels Navigants

MSA, c'est une gamme complète de casques de protection pour professionnels :



☐ Casque LA100 pour pilotes d'avions d'armes



☐ Casque hélicoptère LH050



☐ Casque hélicoptère LH250



☐ Casque de combat TC3000 pour fantassins



☐ Casque d'assaut KFS pour les forces Spéciales



☐ Casque de pompiers F1SF



☐ Casque de secours F2 X-TREM

Jeudi 14 février 2013 : journée d'information sur la reconversion

L'heure de mon départ approche... Que vais-je faire après?

Vous êtes dans les deux ou trois ans qui précèdent votre départ de l'Armée de l'air, ou bien vous vous posez des questions sur l'opportunité de vous réorienter vers une deuxième carrière civile. En liaison avec d'autres associations d'anciens élèves (AEMA, AEN, Saint-Cyrienne, etc.) et en coordination avec la DRH-AA, l'AEA organise le 14 février 2013 au Cercle national des Armées de Paris, une journée d'information pour vous aider à préparer cette étape importante de votre vie active.

La matinée débutera par le rappel de l'environnement réglementaire et la politique de gestion des départs (table ronde avec les représentants des DRH d'armées) auquel succédera le témoignage de camarades sur leur expérience du passage vers une carrière civile, de la préparation au recrutement.

Après le déjeuner pris en commun au Cercle, il sera fait un point sur le marché de l'emploi des cadres/cadres supérieurs suivi par une table ronde regroupant des "chasseurs de tête" et des

DRH civils qui sensibiliseront les auditeurs sur les profils recherchés et les modes de recrutement. Des ateliers sur les domaines de reconversion identifiés par l'auditoire permettront de compléter l'information.

Cette journée sera clôturée par une intervention de l'agence de reconversion de la défense (ARD).

Réservez dès à présent cette date, pour ne pas rater une manifestation plébiscitée par les participants depuis de nombreuses années !

À découper ou photocopier

Journée d'information Reconversion du 14 février 2013 / Bulletin d'inscription

À retourner avant le 1^{er} février par voie postale à : AEA – 5bis, avenue de la Porte de Sèvres 75509 PARIS CEDEX 15 accompagné d'un chèque de participation de 50 € (pas d'inscription sans règlement préalable)

Toutes les rubriques doivent être renseignées lisiblement

Prénom NOM ¹ :		Age
Grade ² :	Promo ³ :	Corps :
Date départ ⁴ :	Ancienneté de service :	Conditions du départ ⁵ :
Adresse personnelle :		
Tél. fixe :	Tél. mobile :	
Email :	Affectation :	
Indiquez ci-dessous l'ordre de vos préférences (1,2,3,4,5) pour l'atelier de l'après-midi :		
<input type="checkbox"/> Entreprises défense	<input type="checkbox"/> Grands groupes hors défense	<input type="checkbox"/> PME-PMI hors défense
<input type="checkbox"/> Création et reprise d'entreprise	<input type="checkbox"/> Associatif et secteur non marchand	
<input type="checkbox"/> Je suis informé que tous les renseignements portés sur ce bulletin sont confidentiels et réservés à l'AEA, l'AEMA, l'ANCA et l'AOAC pour la constitution des différents groupes.		
1- Si officier féminin, le noter (F). 2- Si vous êtes colonel, indiquez si vous êtes breveté (CID/EDG). 3- Précisez : AD, AR, Rang ou OSC et indiquez la promotion. 4- Si votre départ est déjà arrêté, sinon notez « à l'étude » (E). 5- Précisez : limite d'âge (LA) – départ volontaire (V).		Date et signature



La 54 - Héliot en Maine-Anjou

Jacques de Soultrait (54 - Héliot)

Nous fûmes une bonne soixantaine, dont une vingtaine d'épouses, à nous retrouver à Angers du 5 au 9 octobre 2012 pour trois jours de rencontres amicales, de visites dans la région et de partage de bons repas.

Premier jour : Prytanée militaire de La Flèche et abbaye de Solesmes.

Après l'accueil par le délégué de l'association des anciens brutons et la présentation du "Bahut", la visite de sa merveilleuse bibliothèque datant d'Henri IV, riche notamment de magnifiques incunables, en a surpris plus d'un ; aucun "gnass" même ne la connaissait ! Elle vaut plus que le détour. Si certains ont été émus de trouver leur nom gravé dans le marbre, si l'ancien labo, le "musée du souvenir" et la très belle chapelle "jésuite" ont plus que retenu notre attention, le déjeuner avec les élèves et la visite de la salle Avia¹ furent les deux autres moments les plus marquants de cette étape de retrouvailles pour certains, de découverte pour d'autres.

À Solesmes, autre ambiance, mais accueil aussi chaleureux par le père hôtelier ! Les vêpres en grégorien ont enchanté nos oreilles voire nos âmes, tandis que nos yeux s'émerveillaient des

magnifiques ensembles sculptés du XVI^e siècle qui couvrent les murs des transepts nord et sud.

La visite que nous devions faire ensuite à Roland de La Poype avait malheureusement dû être annulée quelques jours avant, l'intéressé malade n'étant plus chez lui. Peu après notre retour, la maladie devait l'emporter. Regrets de n'avoir pas pu saluer ce magnifique héros avant son dernier décollage... définitif !

Le lendemain, visite d'Angers sur les pas du bon roi René (que certains ont été étonnés de découvrir angevin et non aixois !), avec ses quartiers anciens agréablement réhabilités, sa cathédrale dont le troisième clocher (d)étonne, sa colossale forteresse féodale jamais violée grâce à son enceinte aux 17 tours noir et blanc. Elle sert notamment d'écrin à la célèbre tapisserie de l'Apocalypse, entièrement réversible, dont notre guide a révélé quelques secrets des 100 mètres qui restent sur les 140 d'origine. Puis, en traversant la Maine, nous avons franchi les siècles, passant de la tapisserie du XIV^e siècle à celles des XX^e et XXI^e siècles, exposées dans le très bel ancien hôpital Saint-Jean transformé en musée de la tapisserie Jean Lurçat. Magnifique et passionnant !



Jacques de Soultrait

Dans l'abbatiale de Solesmes

Le troisième et dernier jour nous a d'abord menés au Plessis-Bourré, gros château Renaissance ayant eu de multiples propriétaires dont l'un au moins, féru d'alchimie, l'a décoré de nombreux et inattendus symboles de cette science ésotérique. Rentrés à Angers, notre voyage s'est achevé par une croisière (château d'If oblige !) sur la Maine et la Mayenne en bénéficiant du seul moment ensoleillé de ces trois jours !

Bien évidemment, qu'ils aient été pris à l'extérieur à midi ou à l'hôtel le soir, nos repas ont tous été à la fois excellents et d'une grande convivialité, contribuant à la bonne humeur générale qui n'a cessé de régner !

Pour tout cela, un grand merci au GO, notre Maître à tous. ■

1- Salle de tradition car il n'y a plus de classe d'Avia ; les classes sont organisées par spécialités des concours et non par grande école visée.

La 56 en Lorraine

Georges Lacaze (56 - Le Cong)

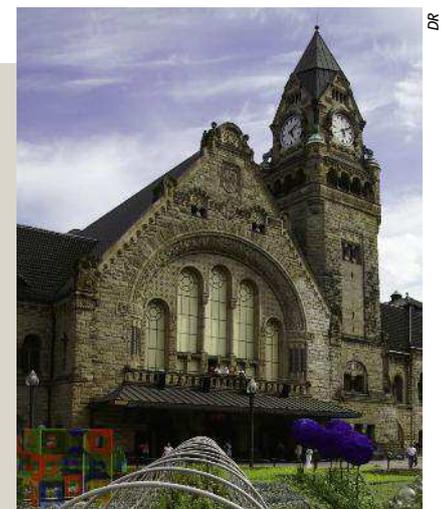
56 ans après leur entrée à l'École de l'air, des anciens de la promotion "Lieutenant Le Cong", accompagnés de leurs épouses et de veuves de leurs camarades disparus, ont effectué un séjour en Moselle du 19 au 22 octobre.

Nombre d'entre eux y avaient fait une partie de leur carrière et ont retrouvé avec plaisir la région à travers des visites de Metz et de ses environs telles que celles, de la cathédrale Saint-Étienne, de la gare et des appartements impériaux de Guillaume II, du complexe *indoor* d'Amneville ou du musée de la Mine à Neuf-Chef.

Outre le plaisir de tous se retrouver, cette réunion a permis de mieux connaître l'histoire

de la capitale messine, de découvrir la richesse architecturale de la ville et de constater que le modernisme d'un "Snow Hall" ou du nouveau centre Pompidou prenait le pas sur l'ancien paysage minier de la région. La date un peu tardive de cette réunion, due aux contraintes de disponibilité du Cercle militaire¹, tomba dans une période anticyclonique inespérée, avec des températures de 25 degrés inconnues de mémoire de Messins, à cette époque.

Cette réunion fut donc une réussite. Non seulement la météo, mais aussi la conception, l'organisation et l'accueil de Maguy et Jean-Claude Veinnant comblèrent tous les participants. Qu'ils en soient, ici, une nouvelle fois remerciés. ■



La gare de Metz.

1- Le cercle mixte de garnison, ancien "couvent des Frères Prêcheurs" fondé en 1222, est devenu "abbaye Royale de Saint-Arnoul" en 1552, puis hôpital de Haute-Pierre en 1792, École du Génie en 1796, École de Guerre allemande en 1870 et enfin cercle des officiers en 1919.

La 52 a 60 ans... et reste vivace

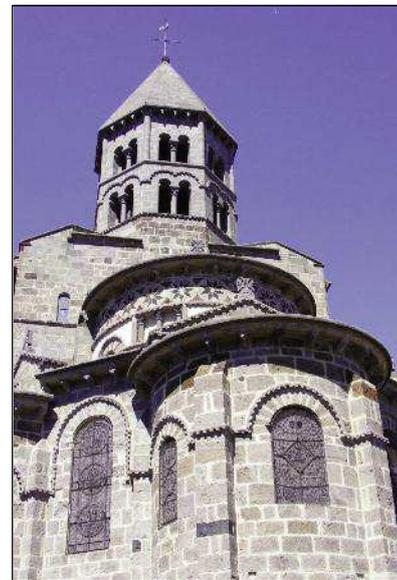
Claude Sprung (52 – Dartois)

Certes le club des "tamalou?" a progressé, mais beaucoup surmontent les petits maux. Certains, malheureusement, ne peuvent pas se déplacer mais restent en contact en envoyant un petit mot juste avant la réunion. L'année 2012 a été l'occasion, comme les années précédentes, de se retrouver à deux reprises : le traditionnel repas de promo en mars et la réunion annuelle organisée par de gentils G.O. de la promotion.

Le repas annuel a eu pour siège un bateau de croisière entre Paris et Conflans Sainte-Honorine. La bonne humeur a régné tout au long du voyage, d'autant plus que la météo nous a été très favorable. Personne n'a eu le mal de mer.

La réunion annuelle s'est tenue en Auvergne.

Les G.O., Évelyne et Robert Dufour, ont organisé fort adroitement ce séjour, alternant culture, circuits touristiques et gastronomie locale. L'Art Roman n'a plus de secrets pour aucun d'entre nous après avoir vu un film sur ce sujet, et fait la visite de la cathédrale de Clermont-Ferrand et de l'église de Saint-Nectaire. Nous savons tout sur les volcans après la visite du parc de Vulcania, œuvre de Valéry Giscard d'Estaing. La visite du musée Michelin nous a permis de découvrir l'aventure de cette famille d'industriels qui ont fabriqué bien d'autres choses que des pneus, des avions par exemple, le fameux *Breguet 14*, pendant la guerre 14-18. Avec la visite au Puy de Dôme, l'essai du train touristique panoramique tout neuf (il a été inauguré en

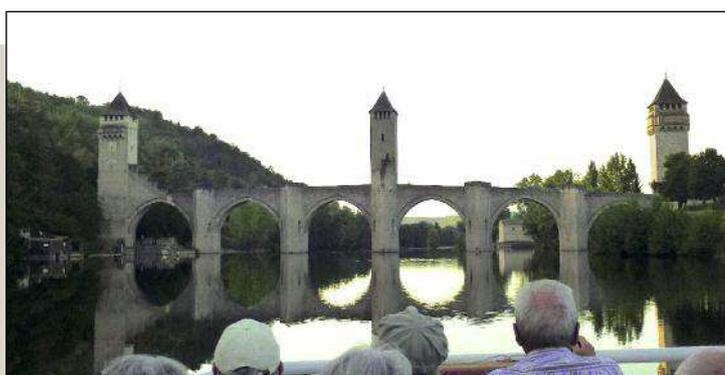


L'église de Saint-Nectaire.

mai 2012) et un voyage à l'ancienne dans le funiculaire en bois du Mont Dore qui, lui, a plus de 100 ans, les trois jours de séjour ont été bien occupés. La gastronomie locale a été également à l'honneur et, au cours d'un repas "spécial", nous avons fêté les 60 ans de la promotion Dartois. Nous nous sommes donné rendez-vous pour les... 70 ans. Il faut rester optimistes! ■

Une "impaire" "passe" à Cahors et ne "manque" pas son rendez-vous

Louis Simon... et le poète de service, Jacques Humblot, (55-Gouachon-Noireaut)



Promo 55

Têtes grises sous le pont de Valentré

À la mi-septembre, nous étions 71 (dont 38 Piégeards de la 55) à fêter le 57^e anniversaire de notre entrée au Piège. Cette ville sur le Lot nous avait attirés par son côté touristique et sa position centrale dans l'hexagone. La connaissant comme préfecture du Lot, nous avions quelque peu oublié qu'un grand "aviateur" (aérostier) y était né : Gambetta ! Ainsi, avec 142 ans d'écart, avons-nous célébré son départ en ballon depuis Paris

pour organiser, à Tours puis à Bordeaux, la défense de la France après la défaite de Sedan et la fin du Second Empire.

Nous avons perçu l'ancienneté de la présence gallo-romaine sur ce point de franchissement du Lot et, si le pont Valentré était bien dans nos têtes, notre petite balade en bateau nous a permis de percevoir que cet ouvrage était surtout défensif pour arrêter les envahisseurs (anglais) venant de Guyenne. Ville d'art et d'Histoire, Cahors nous

a beaucoup plu. Bien sûr le vignoble nous a attirés ; dégustation et promenade à l'appui.

Le dernier soir, un dîner fort agréable permit encore de nombreux échanges et la danse fut même au rendez-vous avec un petit groupe musical vivant et dynamique.

Le lendemain matin le programme officiel se terminait et les commissaires, fidèles à leurs habitudes annuelles, continuèrent un séjour touristique et amical dans la région. ■

*Retrouvailles des seniors,
Croisière sur le Lot,
Et ce vin de Cahors
Qui n'est pas de la flotte.
Balade médiévale,
Découverte dans un chai
Du goût méridional
Puis, pour nous rapprocher,
Un repas de Gala
Sans tenue de pingouin.
C'est qu'entre ces gars-là
Le passé n'est pas loin,
Cinquante-sept ans, c'est rien !*



La 59, du Guesclin et la recette

Christian Prasil (59 – Estienne)

Promo 59



Commençons par la recette. Si vous vient l'envie d'un groupe promo qui grandit et se grandit chaque année, où l'on se retrouve au bout d'un an ou deux en ayant l'impression de s'être quittés la veille, où les épouses, les veuves, les abandonnées, les grands malades ont envie de venir, de partager ce à quoi on tient dans un monde qui s'en va... Si vous souhaitez cela voici notre recette.

Tout d'abord, il est impératif d'oublier définitivement l'annuaire. Puis prenez une poignée de copains qui ont déjà l'habitude de se retrouver et d'organiser des repas. Deux heures suffiront pour rencontrer ses voisins de table. Mais pour construire le groupe, prévoir trois jours en France en milieu de semaine, bien mélanger tourisme, culture, gastronomie, amitié à volonté. Chacun à son tour saura accommoder cela à son coin de paradis... Pour une bonne conservation dans la durée, alterner une année en région de France, une année à l'étranger.

Pour nous, cette année, c'est l'évêque aux armées qui abrite le camp de base dans son prieuré de Dinard. Une riche idée de Marc-André de Longueville et de Bernadette, nos organisateurs...

Depuis le XII^e siècle, le granit n'a pas pris une ride: le jardin, pelouses et roses, vient mourir sur la plage. Quelques barques à l'ancre

“clapotent” doucement. De ma fenêtre, au loin, les murailles de Saint-Malo dans le soleil du soir; dépassant des murs, un clocher épingle un petit nuage dans le bleu du ciel. De temps en temps, un grand ferry blanc part vers les anglo-normandes. Les moines trinitaires, qui parlaient de ce prieuré pour Saint-Jean-d'Acre ou autres lieux racheter les croisés prisonniers des Maures, avaient bon goût.

Ce prieuré est ouvert toute l'année aux soldats de la République et à leurs amis. Allez-y.

Mille merveilles ne sont pas loin de là. Sur le Mont-Saint-Michel, aujourd'hui, il pleut; sagement, doucement, tranquillement, sereinement, comme il sait pleuvoir en ce pays. C'est marée haute. Le ciel, la mer, la terre ne sont qu'eau. C'est le baptême. Tout en haut, saint Michel archange garde le passage vers l'au-delà; c'est aussi sa mission. Est-ce pour cela qu'il y a tant de monde en ce lieu? Ou est-ce pour cette immense pièce montée, dentelle de pierre ancrée sur son minuscule rocher ou encore pour ces maisons trapues, tapies entre Dieu et muraille s'abritant contre vents et marées?

Notre guide local, probablement breton, nous accueille par cette phrase: « *Mais pourquoi donc le Couesnon, dans sa folie, a-t-il placé le Mont-Saint-Michel en Normandie?* ». En dépit du temps, le chassé-croisé des combats d'autrefois

La statue de du Guesclin à Dinan.



DR

entre Bretons, Normands, Français et Anglais, continue de marquer la région. Nous en verrons la trace le lendemain à Dinan.

Dinan se débrouille pour être à la fois ouverte au commerce et fermée aux envahisseurs. Hors murailles, en bas serpente la Rance. Le petit port attend marée et marchandises. Dans les murs la ville hésite entre granit et pans de bois. C'est beau... Du Guesclin, enfant du pays, héros mal aimé des Bretons pour avoir choisi le camp français, certes contre l'anglais, repose aux côtés des rois de France à Saint-Denis, mais, écartèlement posthume, son cœur est ici en la basilique Saint-Sauveur de Dinan.

Toujours guerre et commerce, à Saint-Malo, un descendant des quelque 100 armateurs locaux nous raconte dans son hôtel particulier miraculeusement épargné par les bombardements de la Seconde Guerre mondiale comment “Ces Messieurs de Saint-Malo”, comme les appelle Louis XIV, s'enrichissent aussi de la guerre. Une lettre de marque et la frégate, de navire marchand, devient navire de guerre; il s'agit alors non pas d'envoyer l'Anglais par le fond (quel gaspillage ce serait...) mais de se saisir du drapeau. Le navire est alors vôtre et il n'y a plus qu'à le revendre, ainsi que ce qui reste de l'équipage, à leur propriétaire. À ce mortel jeu du foulard, on dit que Duguay-Trouin gagna plus de cent fois...

Prudemment, nous sommes le lendemain restés à terre... périple de cap en cap, de baie en baie, granit rose, sable doré, chaloupes alanguies bientôt réveillées, échappées d'émeraude quand le soleil réussit à faire la bise à la mer... Dans la lande accroupie sous le vent, parmi bruyères ajoncs et fougères, le sable couvre la roche et enfante le pin.

Et sous un chapiteau de parapluies, entre crachin et soleil, Marc-André nous raconte la grande et petite histoire de son beau pays.

Merci pour ce grand moment mouillé, pour le cochon grillé et le far breton qui suivront. Et l'amitié. ■



Une promo qui aime la Bretagne et les Bretons

Alain Delahodde (65 – Tricornot de Rose)

Quelle est donc cette promo qui s'y prend plus d'un an à l'avance pour organiser en France, et pour la deuxième fois, une grande réunion de ses éléments dans une région qui n'a même pas de base aérienne ?

Après la côte de Granit, en octobre 1999, c'est la côte de Penthièvre qui a réuni à la mi-septembre de cette année l'essentiel de la 65 – *Tricornot de Rose* pour un merveilleux week-end de retrouvailles cordiales, riches en découvertes, instructives, et ensoleillées.

Au départ, une initiative des camarades parisiens en mal d'air iodé, très vite reprise et amplifiée par nos camarades résidents bretons. À l'arrivée un beau succès pour nos organisateurs qui ont réussi à faire venir en leurs côtes nordiques, dites d'Armor, 62 participants ; compagnes et veuves comprises.

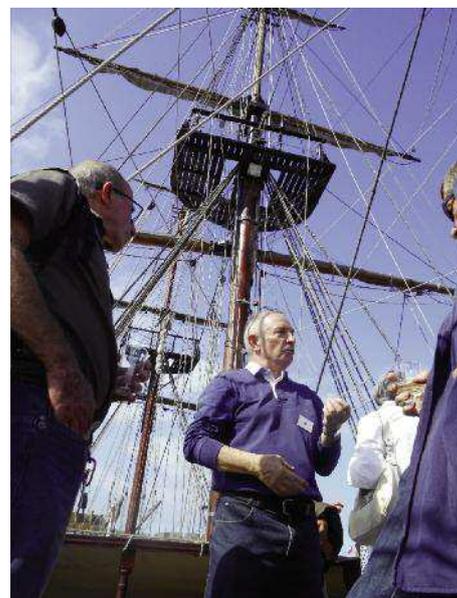
Pour la cordialité, une première soirée au manoir de la Salle, à Sables-d'Or-les-Pins, nous a réunis dans une belle cour qu'animaient des danseurs celtiques, puis dans une grande salle noble du XVI^e siècle pour un dîner de gala concocté par un cuisinier au talent affirmé. Une première soirée qui permet à tout un chacun de prendre des nouvelles de ses camarades et... de se remémorer les prénoms oubliés de toutes les chacunes !

Pour les découvertes, tout se passe le lendemain. D'abord avec la visite de Saint-Malo et ses remparts, vaisseau de pierre que surveille

l'imposante statue de Duguay-Trouin, qui résista aux Anglais pendant des siècles. Une visite guidée et commentée par nos hôtes de la promo : Jean Canton, Patrice Delcourt et Patrice de Gaudusson. Après un apéritif breton particulièrement ensoleillé à bord de l'*Étoile du Roy*, une frégate trois-mâts du XVIII^e, et un déjeuner convivial sur place, c'est ensuite une longue promenade le long du GR 34, dit *chemin des douaniers* qui nous a permis, partant du phare de Fréhel, de rejoindre Fort-la-Latte, motte seigneuriale bâtie sur un éperon barré à l'entrée de la baie de La Frênaye.

Toujours actif malgré la banalisation des GPS, le phare de Fréhel est maintenant totalement automatisé. La promenade nous permet de contempler une grande réserve ornithologique située au pied du phare, puis la superbe lande bretonne le long d'une côte d'autant plus belle qu'elle est protégée et vierge de toute construction.

C'est en arrivant à Fort-la-Latte que nous attend le côté instructif de la journée. Rien de moins qu'une visite guidée par la propriétaire des lieux qui nous explique avec conviction les particularités du fort médiéval (son pont-levis très astucieux ou son four à boulets) et les différents épisodes qu'a connus ce témoin millénaire de l'histoire de Bretagne, de France... et même de Monaco puisque le prince actuel a encore le titre de *Sire de Matignon*, la ville d'à-côté !



Sur l'*Étoile du Roy*.

Pour ce qui est de l'ensoleillement, nul doute que l'invocation des 7847 saints de Bretagne par Jean Canton, l'organisateur en chef de ces belles journées, aura eu le meilleur effet sur notre dieu solaire, mais surtout ce temps merveilleux nous aura évité quelques éventuelles fâcheries puisque nous n'aurons pas eu l'occasion de vérifier l'affirmation de l'amiral Olivier de Kersauson : « *En Bretagne, la pluie ne mouille que les c...* ! » Le soir, c'est au kir breton que les participants mouilleront leurs lèvres au casino de Sables-d'Or où un somptueux buffet les attendait pour finir la journée.

Le lendemain, dimanche, entre le port et la grande plage de Saint-Cast, on évoqua cette bataille de septembre 1758, où l'Anglais – qui avait dû se tromper avec les horaires des marées – vit périr sur cette plage plus de 700 des siens sous les coups de boutoirs des Français et des Bretons réunis.

Le lundi, nous étions encore 21 pour apprécier la fort sympathique garden-party que Martine et Patrice Delcourt avaient organisée en leurs jardins.

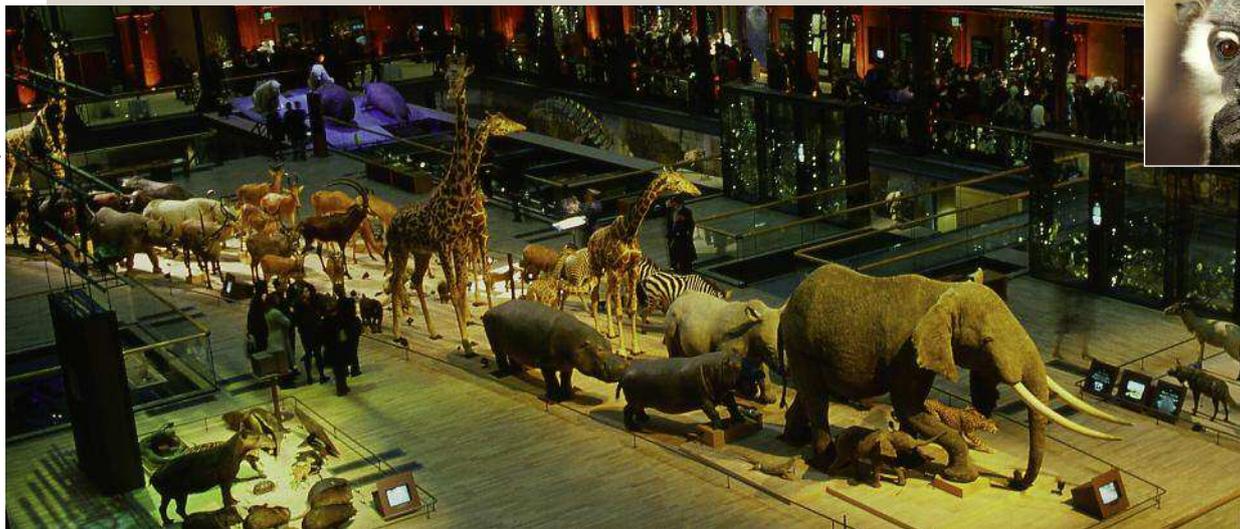
Un grand coup de chapeau à Jean qui s'est beaucoup investi pour la réussite de ces retrouvailles et qui nous a perfidement montré que quand un Breton aime son pays, être chauvin n'est ni une erreur ni une faute mais un devoir ! ■



Au cap Fréhel.

La 67 dans la Grande Galerie de l'évolution

Hubert Tryer (67 - Péronne)



Un singe Mangabey.

La caravane de la Grande Galerie de l'Évolution.

Les occasions de rencontre sont nombreuses pour les membres de la "Péronne". Outre les sorties annuelles de deux ou trois jours qui nous ont fait découvrir de nombreux coins de France, de la Camargue à la Bretagne ou au Lac Léman, les Franciliens se retrouvent régulièrement pour des agapes devenues traditionnelles (la dernière fois à l'aérodrome de Saint-Cyr), à l'initiative de Jean-Pierre Isnard, et même cette année, en juin, pour un mémorable méchoui chez Michel Vigneras, à Antony.

Ce 28 septembre, réunis à l'initiative de Jean-Claude Favin-Lévêque, au cœur du Jardin des Plantes de Paris sous un beau soleil d'automne, nous étions une vingtaine, anciens et épouses dont certains venus de loin, à nous retrouver au Muséum national d'Histoire naturelle.

« Du jardin royal des plantes médicinales au XVII^e siècle à l'actuel grand établissement de recherche et d'enseignement, près de quatre siècles modelés par des hommes éclairés (...) ont donné au Muséum national d'Histoire naturelle sa complexité et sa profonde originalité. » C'est ainsi que cet établissement, qui tient un rôle national et international majeur dans le développement de l'histoire naturelle, se présente au visiteur sur son site Internet.

Sous la houlette de notre guide, docteur

es sciences et systématien¹, nous avons consacré la matinée à la visite de la Grande Galerie de l'évolution. C'est en parcourant l'impressionnante procession des grands mammifères naturalisés, dont l'image symbolise à elle seule la renommée de cette exceptionnelle collection, et en observant les gigantesques squelettes de baleine et de cachalot, que nous avons abordé les principes généraux de la classification des espèces. Nous ayant ainsi introduits aux rudiments de la classification et de l'évolution, notre guide a pu nous faire toucher du doigt l'apport considérable des hommes d'exception que furent Buffon, Cuvier, Geoffroy-Saint-Hilaire, Lamarck, Darwin ou encore Mendel, à la compréhension des principes de l'évolution; nous avons ainsi pu "vivre" la passion qui les animait et la confrontation parfois houleuse de leurs théories. Un bref passage dans la salle des espèces menacées ou disparues nous a enfin éveillés à la nécessaire attention que doit porter l'homme au respect des équilibres naturels.

Ainsi devenus un peu plus savants, nous avons pu passer des nourritures de l'esprit aux nourritures du corps, devant un bon couscous convivial au restaurant de la mosquée de Paris, située à deux pas.

Les forces reconstituées, nous nous sommes dirigés l'après-midi vers la ménagerie. C'est notre

camarade Favin-Lévêque qui fit le guide d'une visite consacrée aux primates. Devant les singes d'Amérique du Sud (ouistitis et saïmiris nous firent la fête mais les tamarins boudèrent), nous avons refait l'histoire des primates et de leur répartition sur les différents continents. Devant les mangabey (photo), nous avons appris tout de la locomotion depuis les poissons, les tétrapodes, les quadrupèdes et la bipédie (spécialité de l'homme). C'est enfin face aux orangs-outangs que nous découvrièmes la famille des Grands singes: chimpanzés (dont les bonobos), gorilles, orangs-outangs et gibbons.

Souvent limitée à la découverte du spectacle fascinant des espèces présentées, notamment lorsqu'on y accompagne de jeunes enfants ou petits-enfants, la visite guidée de ce musée unique nous a permis d'enrichir bien agréablement notre compréhension du monde; merci Jean-Claude! ■

NOTA: pour vivre l'ambiance des premières découvertes qui ont conduit à la compréhension des principes de l'évolution, ne manquez pas de lire *Prodigieuses créatures*, un roman de Tracy Chevalier, présenté dans les notes de lecture (page 66).

1- Un systématien est un spécialiste de la classification des espèces.

Saint-Pourçain-sur-Sioule, vous connaissez ?

Roger Renard (74 – Brunaud)



Lors du pique-nique dominical.

Nous étions une quarantaine d'anciens de la 74 avec nos épouses et quelques familles de regrettés camarades disparus trop tôt, à nous rassembler autour de notre curé préféré, le père Gilbert Lépée, ex-commissaire de la 74. Nous avons ainsi vécu les deux journées de la Pentecôte 2012 (28-29 mai 2012) au cœur de la paroisse Saint-Vincent de Saint-Pourçain-sur-Sioule et avons profité des richesses culturelles de la région. Grâce aux intercessions divines, nous avons pu partager sous un soleil radieux ces trois journées placées sous des auspices très favorables.

Au menu, hors les excellents repas tous préparés par les paroissiens, mus par une grande générosité, qui avaient appliqué à la lettre l'ordre d'opérations concocté par leur curé, un programme de visites à Saint-Pourçain et dans les environs nous attendait : accueil par le premier magistrat du lieu, visite de l'église Sainte-Croix de Saint-Pourçain, du musée de la vigne et du vin, du village de Charroux (un village médiéval classé parmi les plus beaux villages de France – <http://www.charroux.com>), de l'abbaye de Chantelle, la coopérative viticole de Saint-Pourçain où nous découvrièmes un vignoble et des vins d'une grande qualité. Ce fut donc un week-end studieux et festif qui nous fut offert,

associé à la rencontre des personnes passionnées qui nous ont accompagnés durant ces visites.

La promotion 74 – Commandant Louis Brunaud – se rassemble assez régulièrement depuis sa sortie du Piège. Si les rencontres ont plutôt été espacées dans les premiers temps de la vie post-salonnaise, leur rythme s'est accéléré depuis la célébration des 30 ans à Salon. Nous nous efforçons désormais d'organiser une activité chaque année et démontrons ainsi l'esprit de solidarité qui est l'un des moteurs de notre association, l'AEA. Si la qualité des relations entre tous les membres de la promotion est un des facteurs essentiels du succès de ces rencontres, ce résultat est aussi et avant tout la conséquence de l'engagement personnel, depuis notre intégration à Salon, du général Yves Buffat (59 assimilé 74). Il a su établir un lien inter-générationnel particulièrement fort et toute la promo lui voue, ainsi qu'à son épouse Bernadette, une grande affection.

Ces rencontres ont désormais adopté un format et un cérémonial auxquels on ne saurait déroger. À côté des traditionnelles visites culturelles, repas, et soirées animées organisés selon un programme bien rythmé, il s'est instauré, à l'initiative de notre camarade Philippe Courty, la cérémonie de remise de décoration



Le père Gilbert Lépée.

et l'élévation du récipiendaire de service au grade de chevalier de l'ordre de la palme, ordre de prestige réservé aux seuls membres méritants de la 74 pour leur sens de l'humain, du recevoir, leur altruisme et leur capacité à inspirer l'esprit de promotion... « Fermez le ban ! » Cette année, le récipiendaire tout désigné fut le père Lépée, la palme lui fut remise après lecture de la citation concoctée par Courty.

C'est donc affublé de sa toute nouvelle décoration que Gilbert nous est apparu, et pas peu fier, le dimanche matin pour célébrer la messe. (cf. photo)

Rendez-vous a déjà été pris pour Pentecôte 2013 où, cette fois, la sœur de notre ami Serge Noury, disparu en mer lors de son stage à la 8^e escadre de chasse de Cazaux, nous accueillera dans sa région du Perche. À bientôt pour de nouvelles aventures. Qui sera le prochain chevalier palmé ? Secret ! ■





Le parking avions de l'ENAC à Biscarrosse.

Daniel Bastien

Visite du centre de formation en vol de l'ENAC de Biscarrosse

Daniel Bastien (71 – Blanckaert)

Le 11 octobre 2012, une vingtaine de membres et conjoints du comité aquitain de l'AEA ont visité l'un des centres de formation en vol de l'ENAC (École Nationale de l'Aviation Civile, comme chacun le sait), celui de Biscarrosse en l'occurrence.

La visite a commencé par un exposé très complet sur les nombreuses formations (25 au total) offertes par l'ENAC, implantée à Toulouse. Outre la filière de formation bien connue des pilotes de ligne recrutés à Bac+1 (formation de deux ans et demi), l'ENAC forme principalement des ingénieurs aéronautiques, des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, des ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne, des techniciens supérieurs de l'aviation et des techniciens aéronautiques d'exploitation (au total, environ 2 000 élèves sont en permanence gérés par l'École, ce qui en fait la plus grande école à vocation aéronautique d'Europe). Elle dispense également des formations de masters et comporte un volet important de formation continue (500 sessions et 7 500 stagiaires par an). Le taux de féminisation, stable depuis plusieurs années, se décline comme suit : futurs pilotes de ligne : 10 %, élèves ingénieurs contrôleurs : 30 %, autres élèves ingénieurs : 20 %. On notera que pour le concours d'entrée 2012, sur les 2 100 candidats qui se sont présentés aux épreuves du concours d'entrée à la filière "pilotes de ligne", seuls 28 candidats, hommes et femmes, ont été retenus.

Pour dispenser ses nombreuses formations, l'ENAC dispose d'une flotte de 130 avions

monomoteurs (*Cap 10*, *TB10*, *TB 20...*) et bimoteurs (*Beechcraft 90*, *ATR 42*) et de simulateurs de vols répartis sur différents centres³. Elle est également dotée de simulateurs de contrôle du trafic aérien et de laboratoires divers. Elle dispose de 930 personnes dont 400 enseignants et instructeurs. À noter que depuis sa création en 1949, l'ENAC a formé plus de 15 000 élèves étrangers issus de plus de 100 pays.

On relèvera qu'alors que les constructeurs d'avions ont leurs carnets de commandes bien remplis, les jeunes pilotes de ligne français peinent à débiter une carrière en France. Dans le contexte actuel, il leur faut se tourner vers des compagnies aériennes d'autres pays européens, mais aussi et surtout vers celles des pays d'Asie où l'aviation commerciale est en pleine expansion.

S'agissant du centre de formation en vol de Biscarrosse, situé sur l'aérodrome de Biscarrosse-Parentis, sa vocation est avant tout d'assurer une formation de base au vol à vue et l'équivalent d'un 1^{er} cycle de voltige aux futurs pilotes de ligne, et d'amener les élèves ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne au niveau de la licence "pilote privé avion". Mais il assure également la formation en vol des ingénieurs des Études et Techniques de l'Armement, et assure la transformation "avion" des pilotes d'hélicoptères de l'ALAT passant sur avions légers. Ce centre est implanté dans des locaux qui, jusqu'au 1^{er} janvier 2011, étaient occupés par l'un des centres SEFA (Service d'Exploitation de la Formation Aéronautique), qui dépendait lui

aussi de la DGAC⁴ et qui exerçait une mission équivalente au profit des élèves de l'ENAC (depuis cette date, il y a eu fusion entre les centres SEFA et l'ENAC).

Après la présentation de l'ENAC et de ses centres annexes, M. Bouges, le chef du Centre de Biscarrosse (mais aussi de celui de Muret) a fait faire aux visiteurs le tour des installations (simulateurs de vol, salle de préparation des missions, salles de briefings, hangar de maintenance...) et donné d'amples explications sur l'usage qui est fait des *Cap 10* et autres *TB 10* ainsi que sur les instruments de vol numériques dont ces derniers commencent à être dotés... et a eu à répondre à de très nombreuses questions de visiteurs foncièrement curieux...

Au bilan, une visite enrichissante qui a permis aux visiteurs de s'approcher au plus près de la formation d'une partie de nos futurs pilotes de lignes (il existe en effet d'autres écoles - privées - dispensant une formation équivalente, mais payante... environ 120 000 €). Cette visite a par ailleurs permis à chacun des visiteurs de mieux appréhender les missions de l'ENAC, école qu'ils pensaient bien connaître mais dont ils connaissaient surtout les volets "formation des futurs pilotes de ligne" et "formation des contrôleurs aériens", lesquelles ne représentent, en fait, qu'une part minime de l'ensemble des formations dispensées. ■

3- Biscarrosse, Carcassonne, Grenoble, Montpellier, Melun, Muret, Saint Yan, Saint-Auban (vol à voile), Castelnaudary (maintenance avions)

4- Direction Générale de l'Aviation Civile



Les groupes français de bombardement lourd de la *Royal Air Force*

Daniel Bastien (71 – Blanckaert)



Deux vétérans mitrailleurs.

Le 6 octobre 2012, ce sont plus de 80 personnes qui ont assisté, sur la base de Mérignac, à une conférence donnée par le docteur Jean-Paul Churet sur les “Groupes Lourds”, deux escadrons de bombardiers *Halifax* mis en œuvre par des équipages et mécaniciens français totalement intégrés au sein du *Bomber Command* de la RAF durant la Seconde Guerre mondiale. Un diaporama d'introduction a tout d'abord permis de situer le sujet. Ensuite, le conférencier, fils du chef des Services Techniques de la base française d'Elvington¹ qui accueillait ces deux unités, a projeté, en présence de quatre vétérans de ces Groupes Lourds, une compilation d'extraits de films sur ces deux escadrons et des extraits d'interviews vidéo, qu'il avait lui-même réalisées, d'acteurs de cette épopée.

L'origine des Groupes Lourds remonte à une décision de début 1943, prise par le Président Roosevelt et Winston Churchill, de doter d'avions modernes quelques unités de l'Armée de l'air française alors stationnées en AFN, d'assurer la formation de leurs personnels et de les intégrer aux forces aériennes alliées. Pour l'aviation de bombardement, ce sont les escadrons 2/23 “Guyenne” (stationné au Maroc) et 1/25 “Tunisie” (stationné en Tunisie) qui furent retenus. Mi 1943, après avoir participé à la campagne de Tunisie aux côtés des Alliés, les personnels firent mouvement vers le Royaume-Uni et débutèrent un cycle de formation complet (quelle qu'ait été leur spécialité, leur qualification ou leur niveau d'expérience).

Une fois qualifiés sur quadrimoteurs *Halifax* en équipages constitués, ces personnels ont rejoint la base d'Elvington, commandée par un colonel français, pour constituer les *Squadrons* 346 et 347 du *Bomber Command*. Tous les personnels (navigants, mécaniciens au sol et personnels de soutien) étaient français. Ces deux escadrons, déclarés opérationnels en mai et juin 1944, ont participé, en près de 2 500 sorties et près de 10 000 t de bombes larguées, à toutes les campagnes de bombardement lourd des Alliés des 11 derniers mois de la guerre (campagne de Normandie, rampes de lancement des *VI*, complexe industriel de la Ruhr, bataille d'Allemagne, etc.) lors de raids pour la plupart nocturnes. À noter que pour aider les équipages à traiter leurs objectifs, la RAF utilisait des *Mosquito* “*Pathfinders*” (éclaireurs) dont la mission consistait à larguer sur les objectifs, à basse altitude, des marqueurs lumineux de couleur généralement verte ou rouge sur lesquels les bombardiers effectuaient leur visée sans avoir forcément visuel sur les objectifs eux-mêmes.

Tant pour les bombardiers que pour les *Pathfinders*, les risques étaient multiples : le plus important était celui de la chasse de nuit qui a infligé 44 % des pertes ; la *Flak*, très dense sur certains objectifs, a été très meurtrière également (31 %). Dans ces raids nocturnes comptant généralement plusieurs centaines d'avions (plus d'un millier à plusieurs reprises), chacun des bombardiers se dirigeait individuellement vers le même objectif, tous feux éteints et en silence radio, d'où de fréquentes collisions (8 % des pertes). Compte tenu de la densité des raids, il arrivait que des avions soient touchés par des bombes larguées par d'autres avions volant au-dessus d'eux avec des conséquences plus ou moins dramatiques ; on notera également le nombre important de crashes au retour (8 % des pertes) après des vols de nuit approchant parfois les 8 heures avec un seul pilote à bord. Comme pour l'ensemble des unités du *Bomber Command*, les pertes des deux Groupes Lourds français furent très sévères. On retiendra que



sur les quelque 80 équipages de ces deux escadrons, globalement un sur deux n'eut pas le loisir d'assister à la fin de la guerre.

Après la victoire alliée, le Royaume-Uni, pour remercier les équipages des Groupes Lourds de leur action valeureuse au service de la victoire, offrit les *Halifax* à l'Armée de l'air française. C'est donc à bord de ces avions que les équipages revinrent en France sur leur nouvelle base de stationnement, à Mérignac précisément, où ils restèrent en service jusqu'en 1953, pour des missions de transport essentiellement.

C'est avec une grande modestie et un enthousiasme, que leurs 90 printemps passés n'avaient nullement entaché, que les deux mécaniciens navigants et les deux mitrailleurs présents se sont prêtés au jeu des questions-réponses. Avec des souvenirs très précis en mémoire, ils ont partagé avec les auditeurs nombre d'aspects de leurs missions à haut risque sur l'Allemagne et de leur vie quotidienne sur la base d'Elvington. Cette conférence particulièrement intéressante (et souvent émouvante), a permis à la plupart des auditeurs présents de découvrir un volet relativement peu connu de la participation française à l'offensive et la victoire alliées. ■

1- N.D.L.R. : Elvington est aujourd'hui le siège du *Yorkshire Air Museum* et du *Allied Air Forces Memorial*.

2- N.D.L.R. : Le livre *Les Groupes français de bombardement lourd en Grande-Bretagne 1943-1945*, du colonel Nicaise, avait fait l'objet d'un avis de parution dans *Le Piège* n° 182 de septembre 2005



Une mission au "Guyenne"

Le récit qui suit illustre d'une manière très réaliste la conférence présentée par notre camarade Daniel Bastien. Il est extrait du journal de marche du groupe "Guyenne", un des deux groupes lourds français constitués en Grande-Bretagne au cours de la Seconde Guerre mondiale¹, basés à Elvington (près de York) et équipés du quadrimoteur *Halifax*.

Après quelques jours utilisés à remonter les viseurs sur les avions, à s'entraîner au bombardement, une mission est commandée le 6 octobre (1944). C'est toujours de l'essence, mais cette fois (une fois de plus) l'objectif est une usine d'essence synthétique de la Ruhr : Scholven, et la mission est très dure.

C'est une opération de jour. Quinze avions du groupe décollent vers 14 h 15. L'heure H est 17 heures. Le groupe doit bombarder à H +3. Le ciel est clair, l'objectif visible, la DCA intense.

Sur le *H*, piloté par le capitaine Hablot, le bombardier, lieutenant Wullemin, guide le pilote vers les TI rouges. Déjà, au passage sur la Hollande, deux éclats de DCA avaient traversé l'aile et le fuselage, sans gravité. Alors que tous à bord attendent le « *Bombs gone* » du bombardier, un choc ébranle soudain l'avion ; et, immédiatement, l'aile gauche prend feu. Le capitaine Hablot donne l'ordre préparatoire d'évacuation, arrête les deux moteurs gauches, actionne sans résultat apparent les extincteurs et, voyant la proximité, de l'objectif, décide de bombarder. À 17 h 02, c'est donc un *Halifax* en flammes qui lâche sur Scholven ses quatre tonnes de bombes. Et, à bord de cet avion, le navigateur, le lieutenant de Saint-Marc a le pied traversé par un éclat, le radio, l'adjutant-chef Philippe, est blessé à l'épaule gauche, le mécanicien, le sergent-chef Pons, a des éclats dans la poitrine et une blessure près de l'œil droit, d'où il perd son sang en abondance.

La mission exécutée, l'avion, qui a perdu de l'altitude pour conserver sa vitesse et est maintenant à 15000 pieds, dégage sur la gauche, et le capitaine Hablot ordonne : « *Sautez, sautez, sautez.* »

Saint-Marc, Wullemin, Philippe sautent par la trappe avant, Yvars de sa tourelle arrière. Pendant ce temps, il faut couper le moteur inté-

rieur droit, qui vient de s'emballer, ayant sans doute perdu une hélice. Malgré ses blessures, le sergent-chef Pons aide le pilote à exécuter la manœuvre, et s'évanouit. Avant de sauter, et bien que le temps presse, le sergent Manick, mitrailleur supérieur, vient prendre le mécanicien évanoui, accroche le *life-line* qui commandera l'ouverture automatique du parachute, jette dans le vide le sergent-chef Pons par la porte arrière, et saute derrière lui. Le capitaine Hablot reste seul à bord. Il est 17 h 04. Il se dégage avec peine des bretelles

Manick et Philippe, dont la blessure est légère, se retrouvent dans la même prison d'une base de la *Luftwaffe*, près de Gelsenkirchen. Ils subiront ensuite l'interrogatoire réglementaire de *Dulagluft*³, puis seront soumis, à Wetzlar, à la Gestapo. Le capitaine Hablot sera ensuite interné à Barth, en Poméranie, où il sera délivré par les Russes. Philippe, Yvars et Manick seront, eux, internés à Sagan, près de Berlin. Lors de la débâcle allemande, ils s'évaderont vers l'Ouest, et rencontreront les Américains après

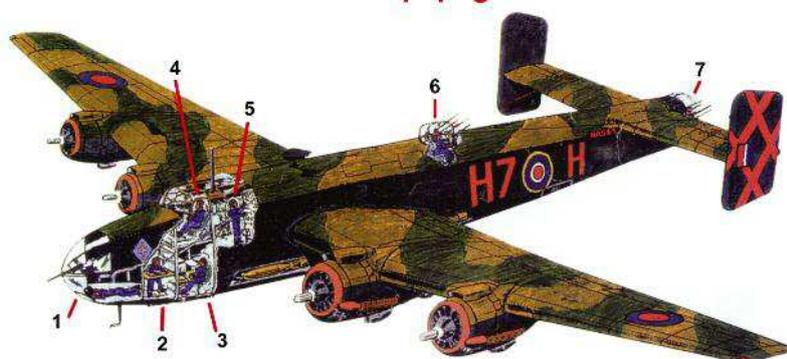
une marche de 400 kilomètres. Tous se retrouveront vers le 15 mai 1945 en Angleterre.

Les autres avions rentrent normalement, mais presque tous ont été touchés par la DCA. À Elvington, ce 6 octobre 1944, ce n'est pas la première perte, mais c'est la première fois qu'un avion est *missing* au groupe. Cependant la guerre continue et, le lendemain, 335 avions bombardent de jour Clèves. Seize appareils du groupe participent à cette mission qui serait sans histoire si un équipage du groupe voisin, se

trompant d'objectif, n'avait, par erreur, et sans nul mal d'ailleurs, bombardé le pont de Nimègue, alors que quelques jours plus tôt, toute une armée avait été mise en œuvre pour le conserver intact.

Sir Archibald Sinclair, ministre de l'Air de Grande-Bretagne, assistait au décollage de la mission. Il réunit ensuite les équipages restant, et leur dit toute l'estime que la RAF éprouve pour les deux groupes lourds français. ■

Places des membres d'équipage à bord du *Halifax*



1 : Bombardier ; 2 : Navigateur ; 3 : Radio ; 4 : Pilote
5 : Mécanicien volant ; 6 : Mitrailleur supérieur ; 7 : Mitrailleur de queue

qui l'attachent à son siège, descend de celui-ci pour aller vers la trappe avant d'évacuation, mais avant d'y arriver, il s'évanouit. Il reprend connaissance, entouré d'Allemands qui viennent de le faire prisonnier. Sans doute l'avion a-t-il explosé en l'air, ouvrant le parachute du pilote.

Dans la descente, le parachute du lieutenant Wullemin est percé par des éclats de DCA ; le choc avec le sol est rude et Wullemin, le bassin fracturé et la vessie explosée, est aussitôt transporté à l'hôpital de Gelsenkirchen où on doit lui faire trois transfusions de sang. Il retrouve là le lieutenant de Saint-Marc et le sergent-chef Pons, dont l'œil droit est perdu. Tous les trois resteront de longues semaines à l'hôpital de Gelsenkirchen, soumis aux bombardements sans nombre des avions alliés. Hablot, Yvars,

1- Journal de marche publié dans *Les Groupes Français de bombardement lourd en Grande-Bretagne 1943-1945*, du colonel Nicaise.

2- Le H est la dernière lettre de l'immatriculation de l'avion.

3- *Dulagluft* était le nom abrégé donné aux camps de transit des aviateurs capturés par les Allemands.

L'École de l'air au C'Space

Fouad Aamchi (10 – de Marmier)



Photos DR

Alors que la promotion 2010 de l'École de l'air a repris le chemin des cours à Salon-de-Provence, trois officiers élèves de celle-ci se sont rendus à Biscarosse, non pas pour des vacances prolongées, mais pour lancer la toute première fusée expérimentale (Fusex) de l'École de l'air.

En effet, dans la continuité du lancement des mini-fusées à Eyguières¹, notre équipe constituée des sous-lieutenants Aamchi, Bahro et Collet, et supervisée par le capitaine Savio, a pu participer au C'Space qui s'est déroulé du 25 août au 1^{er} septembre 2012 sur le site DGA Essais missiles de Biscarosse. Cet événement co-organisé par le Centre national d'études spatiales et l'association Planète Sciences, vise à rassembler des étudiants autour de la conception et de l'utilisation des technologies spatiales. C'est dans ce cadre que nous avons présenté, testé et validé notre fusée expérimentale baptisée "EA Rocket". Plus précisément, un banc de test a été utilisé afin de vérifier que le corps de la fusée résistait à une compression de 150 kg et que les ailerons supportaient 34 kg en flexion et traction. Mais la fusée n'est pas qu'un vecteur, c'est avant tout des expériences.

Ainsi, cette première fusée a pour spécificité de présenter deux expériences embarquées. La

première a pour but de visualiser le comportement mécanique de la Fusex en vol. La seconde nous permet de mesurer l'accélération que subit ce vecteur tout au long de son vol. La première expérience comprenait trois accéléromètres, trois gyromètres et un magnétomètre, tandis que la seconde utilisait une jauge de contrainte. Les expériences ont été contrôlées via la télé-mesure que la fusée transmettait en modulation FSK². Ce projet pluridisciplinaire nous a ainsi permis de mettre en pratique les théories étudiées à l'École de l'air. Après les tests techniques réussis avec brio (première Fusex validée du C'Space 2012 sur 16 candidates), la dernière étape se déroule sur la zone de tir sous l'œil des caméras de France 5 ("On n'est pas que des cobayes") car, selon le Cid de Corneille, « à vaincre sans péril on triomphe sans gloire. »

La fusée fermée, le propulseur installé, l'engin est mis en place sur la rampe de lancement. Il ne manque plus que le compte à rebours : 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, 0, décollage!

Le vol de "EA Rocket" a été effectué dans la matinée du 28 août et s'est conclu par un splendide vol balistique au cours duquel la fusée expérimentale a été soumise à un facteur de 13 G pour une vitesse maximale de 240 m/s soit un Mach de 0,75 et a atteint une altitude maximale de 1 000 m environ. ■



1 Cf. article de Marie Collet, *Le Piège* 210, p. 54.
2 Modulation à saut de fréquence



les livres

Chine : l'envers et l'endroit

Éric de la Maisonneuve
Éditions du Rocher - 221 pages – 18 euros.

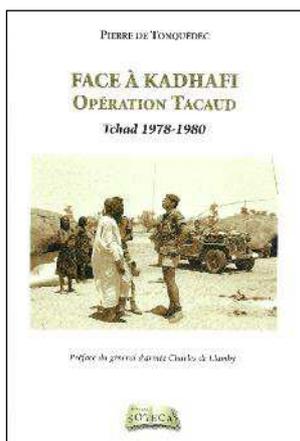
Saint-cyrien, général de division (2S), président de la Société de Stratégie et directeur de la revue *Agir*, l'auteur a acquis une connaissance approfondie de la Chine au cours de nombreux voyages et séjours. À la lumière de ses compétences stratégiques, il en tire un constat percutant et pertinent de l'état actuel de la Chine et dégages ses perspectives d'avenir. Pas forcément réjouissantes, tant pour elle que pour nos pays occidentaux, non en raison d'une quelconque menace militaire que l'auteur écarte, mais parce que nous sommes indissolublement liés à ce super poids lourd par une mondialisation que l'on ne saurait arrêter. Alors, Chine et Occident, même combat ?

À lire par tous ceux qui s'intéressent à la géopolitique et à l'avenir du monde.

Face à Kadhafi - Opération Tacaud

Pierre de Tonquédec
Editions SOTECA, 48-50 bd Sénard, 92210 Saint-Cloud, 126 pages, 21 euros.

Cet excellent livre nous présente l'histoire du Tchad indépendant, ses rivalités ethniques, ses guerres civiles, les volte-face de ses dirigeants, les hésitations de la France, et avant tout les harcèlements de Kadhafi toujours prêt à relancer le conflit qui risquait de s'apaiser. L'auteur, au cours de plusieurs séjours et en particulier comme commandant de Tacaud, nous détaille



les opérations effectuées par les forces françaises, ainsi que sa propre action souvent plus diplomatique que militaire qui permit à quelques occasions de tenir lieu de « médiateur » entre les Goukouni, Hissène Habré, Kamougué et autres.

C'est un vrai livre d'aventure.

La vérité sur notre guerre en Libye

Jean-Christophe Notin
Éditions Fayard, mldefretin@editions-fayard.fr, 583 pages, 25 euros.

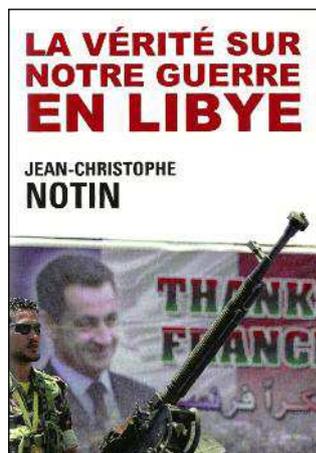
Le 17 mars 2011, l'ONU autorise les États-membres à prendre « toutes les mesures nécessaires » pour protéger les populations, à l'exclusion du « déploiement d'une force d'occupation étrangère sous quelque forme que ce soit et sur n'importe quelle partie du territoire libyen ».

L'auteur a rassemblé une très riche documentation sur cette période troublée avec les témoignages de très nombreux participants. Il nous fait vivre aussi bien la longue négociation ayant abouti à l'instauration de la No Flying Zone, que le déroulement des opérations

initiales franco-britanniques et américaines, le passage sous commandement de l'OTAN, l'évolution du soutien américain, les opérations de propagande de Kadhafi, le rôle des Qataris, les opérations maritimes dans le golfe de Syrte, les difficultés rencontrées avec d'autres États européens, la situation des États africains, de la Ligue arabe, des explications quant à quelques divergences au sein de nos Armées, le rôle des forces spéciales, l'engagement de l'ALAT, la chute de Tripoli et la mort de Kadhafi.

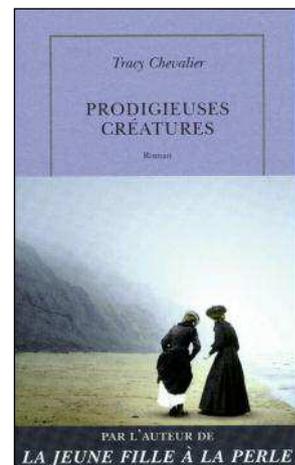
Sans oublier les premières inquiétudes quant à l'arrivée du « printemps » en Libye...

Récit passionnant.



Prodigieuses créatures

Tracy Chevalier
Éditions Quai Voltaire / La table Ronde, 33 rue Saint-André des Arts, 75006 Paris
www.editionslatable ronde.fr
13,5x22cm, 377 pages, 23 euros
Tracy Chevalier (*La jeune fille à la perle*) raconte, dans *Prodigieuses créatures*, l'histoire d'une femme



qui, bravant sa condition et sa classe sociale, fait l'une des plus grandes découvertes du XIX^e siècle.

Dans les années 1810, sur la côte du Dorset battue par les vents, Mary Anning découvre ses premiers fossiles et se passionne pour ces « prodigieuses créatures » dont l'existence remet en question les théories sur la création du monde. Très vite, la jeune fille issue d'un milieu modeste se heurte aux préjugés de la communauté scientifique, exclusivement composée d'hommes, qui la cantonne dans un rôle de figuration. C'est aussi une histoire d'amitié entre deux femmes d'âge et de condition différentes qui, unies par leur passion commune, bravent les préjugés et les interdits de leur époque.

On pourrait craindre que le sujet des fossiles soit rébarbatif, il n'en est rien car Tracy Chevalier, avec une finesse qui rappelle Jane Austen, sait nous passionner pour l'aventure et la personnalité de ses héroïnes. Elle nous offre ici, avec une grande tendresse pour ses personnages, un très beau roman.

Les officiers français dans l'entre-deux-guerres

François Cailleteau
et Alain Pellan

13,5x24 cm, 150 pages, 23 euros
Éditions ECONOMICA 49, rue
Héricart 75015 Paris
www.economica.fr

Ce livre est un ouvrage remarquable que nous recommandons fortement à toutes les générations de piégards. Le titre est malheureux, car il laisse croire que le livre raconte ce qu'ont fait les officiers entre les deux dernières guerres, alors qu'il s'agit de ce qu'ils sont devenus une fois engagés entre-deux-guerres. La plupart de ces officiers, issus de nos grandes écoles (Polytechnique comprise), ont connu la Deuxième Guerre mondiale, la Guerre d'Indochine, puis la Guerre d'Algérie.

Après une merveilleuse introduction qui résume le dernier quart de siècle de guerres impliquant la France, que les jeunes doivent connaître pour comprendre les événements, nous sommes invités à suivre les différents parcours des officiers de l'Armée de terre, de l'Armée de l'air et de la Marine. De nombreux encadrés apportent des précisions souvent inédites sur les exploits de tel ou tel de nos grands anciens, comme ce piégard qui, pour lutter contre le débarquement allié en Afrique du Nord, abattra un chasseur américain... mais finira sa carrière à quatre étoiles!

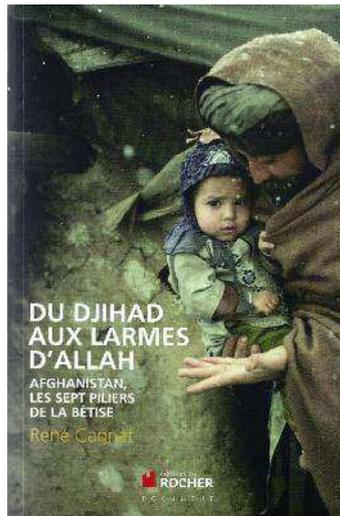
Ce livre est une belle analyse de comportements collectifs, illustrée de très nombreux cas individuels.

Du djihad aux larmes d'Allah. Afghanistan, les sept piliers de la bêtise

René Cagnat

Éditions du Rocher, info.editionsdurocher@ddbditions.fr,
149 pages, 15,90 euros.

Grand spécialiste de l'Asie centrale qu'il a parcourue depuis 30



ans, l'auteur a écrit, de 2001 à nos jours, une série d'articles annonçant l'échec de l'intervention américaine et de l'OTAN en Afghanistan.

L'ouvrage dénonce sept erreurs : les bombardements massifs, la méconnaissance de l'entité pachtoune, la tentative de démocratisation, l'isolement des Alliés dans des camps, l'insuffisance de l'aide économique et humanitaire, la sous-estimation de l'islamisme et du terrorisme, l'absence de lutte contre la drogue.

Il prédit un retrait du « bourbier pachtoune » vers le nord et recommande un soutien aux pays frontaliers d'Asie centrale.

Printemps ou Automne arabe?

Cercle d'Études et de Réflexion sur la Défense,

7 rue Guersant, 75017 Paris,
info@cerd.info, 96 p., 5 euros

Ce document présente tout d'abord une chronologie très détaillée des événements survenus lors du « Printemps arabe » dans les différents pays : Tunisie, Maroc, Égypte, Libye, Syrie, Yemen.

Il rappelle que ce « printemps » commence dans l'euphorie, surprend les Occidentaux et évolue de manière très variée. On assiste dans les nations considérées à une islamisation rampante, souvent opposée au principe même de démocratie, d'où émergent trois tendances qui, dans l'ordre

croissant de radicalisme sont : les frères musulmans, les salafistes, les djihadistes. Il souligne aussi la rivalité des pays musulmans, États sunnites contre « Croissant chiite », les relents de guerre froide, Russie et Chine contre Occident, la crainte russe de l'expansion de l'Islam en Asie, et évoque quelques conditions d'une paix durable.

Envol vers l'inconnu

Bernard Bacquie et Jean Sarrail
Éditions Latérales, 230 pages,
30 euros.



Les avions *Leduc*, les tuyères thermopropulsives, les statoréacteurs, vous connaissez? Qui ne s'est attardé, au musée de l'Air, devant cet avion aux allures d'avant-garde, avec une pensée admirative pour les pilotes qui ont osé prendre les commandes de ces étranges machines volantes, conçues dès 1930 par le génial inventeur René Leduc? Jean Sarrail a témoigné des essais les plus innovants et les plus dangereux qu'il a menés de 1951 à 1958 sur les avions Leduc, donnant à la France la suprématie dans le domaine le plus pointu de la propulsion à réaction. Chapitre marquant du livre, co-écrit avec Bernard Bacquie, grâce à des notes personnelles et à des archives précieusement conservées.

Jean Sarrail, pilote de chasse pendant la guerre, rejoint le CEV en 1949. En pilotant plus de 200 appareils dont 75 prototypes, il a été de cette phalange qui a pris une part éminente à la

renaissance des ailes françaises. Ce livre, bien écrit, illustré, passionnant, vous retiendra jusqu'à la dernière page. Fort opportunément, il a été achevé trois mois avant le dernier envol de son héros le 7 juillet 2012.

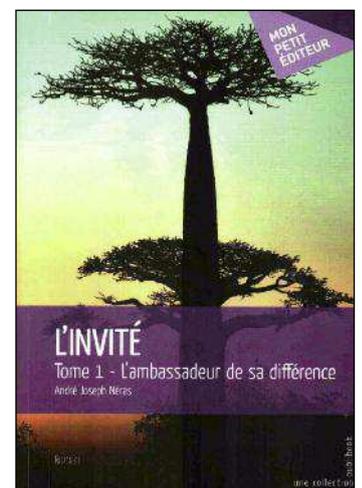
L'Invité (tome I - L'ambassadeur de sa différence)

André Joseph Néras

Mon Petit Éditeur 14, rue des
Volontaires 75015 Paris
14,5x21 cm, 280 pages, 22 euros.
www.monpetitediteur.com

Louis-Michel est un métis, fils d'un colonial français et d'une colonisée africaine. Son histoire est celle d'une intégration réussie... qui ne s'est pas faite sans histoires. L'histoire de Louis-Michel, qui commence comme du Marcel Pagnol, rappellera de nombreux souvenirs à tous ceux qui ont été élevés dans un milieu profondément chrétien; elle se prolonge au gré des études jusqu'à l'École de l'air, puis la vie professionnelle et affective de l'adulte qu'il devient. Tous les obstacles de ce parcours d'intégration sont vaincus par l'humour, l'amour, la séduction... et la diplomatie puisque notre héros a bien compris qu'invité dans une société où il fait tâche, il ne s'intégrera qu'en se comportant en ambassadeur de sa différence.

Une histoire très attachante qui ne manque pas de réflexions philosophiques sur les difficultés de l'intégration.



carnet

Élévations-Promotions-Nominations

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

A/c du 1^{er} novembre 2012

- GCA Gilles **LEMOINE** (79) : nommé inspecteur de l'Armée de l'air
- GDA Jean-Pierre **SERRA** (79) : nommé directeur du centre d'études stratégiques aérospatiales

A/c du 6 novembre 2012

- GAA Patrick de **ROUSIERS** (75) : nommé président du comité militaire de l'Union européenne - Bruxelles
- GAA Joël **MARTEL** (74) : nommé inspecteur général des armées

L'AEA leur adresse ses félicitations.

Naissances

- Alexis, le 6 juin 2012, petit-fils du général et M^{me} Bernard **LIBAT** (70)
- Yann, le 19 juin 2012, fils d'Isabelle **MOUSSION** et Antoine **VERON**, petit-fils du lieutenant (décédé) et M^{me} Jacques **MOUSSION** (72)
- Eloïse, le 22 juin 2012, petite-fille du lieutenant-colonel (décédé) et M^{me} Daniel **FLAMENT** (61)
- Éline, le 22 juin 2012, fille de M. et M^{me} **BELAMY**, petite-fille du lieutenant-colonel et M^{me} Roger **LOIR** (62)
- Capucine, le 13 août 2012, fille de M. et M^{me} Frédéric **BENAZET**, petite-fille du GBA Guy **BENQUEY** (77) et du commandant (ER) Anne **BOUISSE** (77)
- Apolline, le 22 août 2012, fille de M. et M^{me} Jean-Baptiste **ARBELET**, arrière-petite-fille du général et M^{me} Jean-Paul **ARBELET** (46)
- Arthur, le 28 août 2012, fils de L'EV1 et M^{me} **THIBAUT**, arrière-petit-fils du général et M^{me} Michel **GHEQUIERE** (51)
- Ninon, le 19 septembre 2012, fille de Patrice et Quitterie **BOER**, petite-fille du commandant et M^{me} Arnaud **DELAVAL** (68)
- Nolan, le 19 septembre 2012, fils de M. et M^{me} **GAZEAU**, petit-fils du colonel Christian **GAILLARD** (73)
- Gabriel, le 19 septembre 2012, fils de M. et M^{me} **DEPONT**, petit-fils du lieutenant-colonel et M^{me} Alain **DELAHODDE** (65)
- Alice, le 20 septembre 2012, fille de Sébastien et Caroline **MAIRE**, petite-fille du colonel et M^{me} Alain **CONCHON** (74)
- Ombeline, le 27 septembre 2012, fille d'Agnès et Christophe **MOLKO**, petite-fille du commandant et M^{me} Arnaud **DELAVAL** (68)
- Aylin, le 10 novembre 2012, fille de M. et M^{me} Guillaume **RENAULT**, petite-fille du général et M^{me} Thierry **RENAULT** (74)

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

Décès

- Capitaine Guy **VERGER** (56), le 6 octobre 2012
- Colonel René **BERGES** (54), le 7 octobre 2012
- Colonel Jean **ARQUE** (46), le 10 octobre 2012
- Commissaire général Jean-Marc **BOURDEAU** (80), le 11 octobre 2012
- Lieutenant-colonel Raymond **MARCEL** (52), le 16 octobre 2012
- Commissaire général François **KERNEIS** (54), le 30 octobre 2012
- Colonel André **POUX** (45), le 8 novembre 2012
- Colonel Michel **GARNIER** (40), le 21 novembre 2012
- M^{me} Marie-Thérèse **GRADOS** épouse du colonel Michel **GRADOS** (52), le 29 août 2012
- M^{me} **DUCOUT** épouse du GBA Jean-Jacques **DUCOUT** (64), le 18 octobre 2012
- M^{me} **GUEGUEN** épouse du GBA Victor **GUEGUEN** (35), le 9 novembre 2012
- M^{me} **BONNET**, épouse du colonel **BONNET** (49), le 16 novembre 2012

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

Solution des mots croisés de la page 7

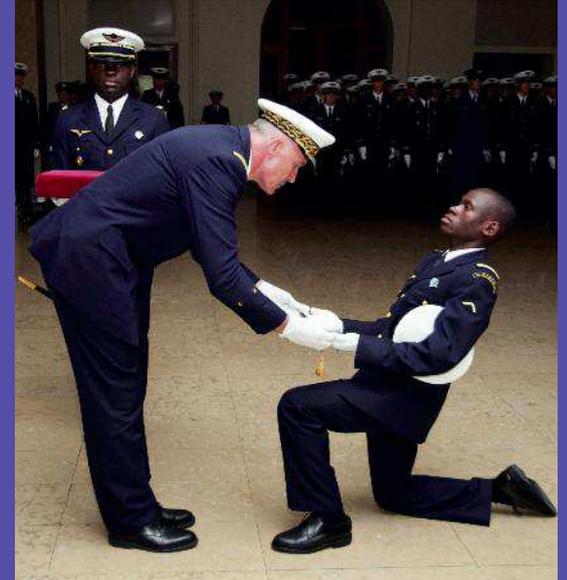
10 - Mercenaire.
- Slip. 6 - DOM - El. 7 - Abîmées - Hi. 8 - Dina - Maton. 9 - Alerta - Rit.
1 - Palindromes. 2 - CEII - Aucun. 3 - Mr - Ocrées. 4 - Mortadelle. 5 - Émues
Verticalement :
IX - Mustil - Hoir. X - En - Épointé.
V - Casée - Te. VI - Dard - Léman. VII - Ruées - Sa. VIII - Ocelle - Tri.
I - Pomme d'Adam. II - Aéromobile. III - Li - Ruminer. IV - Ilote - Marc.
Horizontalement :

1944, l'USAF sur le front Ouest

Aquarelles de Jean-Pierre Michel, peintre de l'air



Salon - 25 octobre 2012 :
**Remise des poignards
à la promotion 2012**



Cérémonie coprésidée par le général Gilles Modéré (81 - Rossi-Levallois), commandant les écoles d'officiers de l'Armée de l'air et Pierre Niclot (71 - Blanckaert), président de l'AEA, en présence d'anciens des promotions 92 - Majoureau, 72 - Madon et 52 - Dartois.

