

# Éditorial

## Mes chers camarades,

La période estivale, très agréable cette année grâce à sa météo, a pris fin... Comme chaque année, pour beaucoup d'entre nous, en particulier nos camarades d'active, le moment de la rentrée signifie un nouveau départ. Ce peut être une nouvelle affectation dans leur carrière d'officier ou le commencement d'une nouvelle carrière dans le secteur civil. Ce peut être aussi un engagement plus personnel, en particulier dans le monde associatif. Au nom de notre association, je tiens donc à souhaiter un plein succès à tous ceux qui prennent ce nouveau départ ainsi qu'à leur famille.

Pour l'AEA, cette rentrée sera riche et pleine de défis.

L'installation dans notre nouveau logement à Boulogne tout d'abord. L'achat mené en commun avec l'ANORAA et l'EANORAA, avec le soutien des Ailes brisées, sera prochainement finalisé et les travaux de rénovation entrepris. Je souhaite et j'espère qu'à la Toussaint nous aurons quitté le dernier logement provisoire que met à notre disposition le commandant de la BA 117 que je remercie pour son soutien. S'installeront aussi avec nous l'AOAC et l'AEMA. Ce rapprochement des cinq associations devrait leur permettre, tout en gardant leur indépendance, de développer de nouvelles synergies et j'ai en tête, déjà, tout ce qui concerne l'aide à la reconversion.

Il y aura la poursuite du recrutement d'anciens de notre école dont nous avons impérativement besoin qu'ils rejoignent l'AEA pour contribuer au redressement entrepris de notre budget et donner du poids à notre association.

Nous allons continuer la mise en place de l'aide à la réorientation de carrière pour nos plus jeunes camarades.

Cette année verra aussi la réalisation de notre nouvel annuaire (merci de vérifier que vos coordonnées sont bien à jour) et le gala des quatre-vingts ans de l'Armée de l'air. La date en est fixée au 20 juin. Nous avons commencé sa préparation. J'espère que nous y serons nombreux comme nous l'avons été aux deux derniers galas.

Enfin, dans les prochaines semaines, nous allons procéder à de nouvelles élections de notre conseil d'administration. Merci à ceux qui se présenteront comme candidats. Siéger au conseil d'administration permet de contribuer activement à la vie de l'AEA sans que ce soit trop prenant. Là aussi je vous demande à tous de ne pas hésiter à renvoyer votre bulletin de vote. Ce nouveau conseil d'administration aura à élire un nouveau président pour l'AEA, car j'envisage de mettre fin à mon mandat à la fin de cette année 2013 après six années dans cette fonction.

Mais nous aurons l'occasion de reparler de tout cela, en particulier lors de notre pot de rentrée à l'École militaire le jeudi 3 octobre prochain.

En toute amitié.

**Pierre Niclot**  
(71 - Blanckaert)



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

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

Fondée en 1946,  
reconnue d'utilité publique

Adresse postale:

5 bis avenue de la Porte de Sèvres  
75509 Paris cedex 15

Adresse géographique: 3 bis av. de la Porte  
de Sèvres - bât 16 - 1<sup>er</sup> 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*: 39 euros

## Abonnement:

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

## Rédaction:

Directeur de la publication:  
Pierre Niclot (71)

Rédacteur en chef:

Comité de rédaction:

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

## Réalisation:

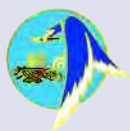
Maquette & mise en page:  
Calligrammes - 92100 Boulogne  
Impression: Leclerc - 80000 Abbeville

## Publicité:

EDIF - 102 avenue Georges Clemenceau  
94700 - Maisons-Alfort

## Dépôt légal

Troisième trimestre 2013  
N° de commission  
paritaire: 0312G88848  
ISSN: 0152-0016  
Couverture: SHD / Sirpa Air



# ► sommaire



## Éditorial

22 > Avec ceux qui montaient la  
"garde au Rhin"... nucléaire!  
J.-C. Ichac (57)

## Actualités

26 > Une petite affaire de quinze  
jours... avec tacite reconduction  
L. de Rancourt (85)

- 4 > Agenda
- 4 > Brèves
- 5 > Courrier des lecteurs

29 > Un souvenir de l'AM39  
F. Grimal (61)

## Histoire

7 > Pétain contre la "Doctrine"  
E. Copel (54)

8 > Reconnaissances au-delà  
du Rideau de fer  
J.-P. Huet (55)

14 > Claude Raoul-Duval,  
piégard et Compagnon  
de la Libération  
L. Robineau (51)

17 > Destins croisés  
M. Locqueville (99)

## Récits

20 > Bahutages  
B. Goulesque (61)

## Idées

30 > Les enjeux du MCO aéronautique  
Y. Malinowski (79)

36 > Test  
La rédaction

36 > Piqûre de rappel  
L. Robineau (51)

37 > De la logique du tutoiement  
A. Delahodde (65)

38 > Renseignement militaire et  
contre-insurrection: s'adapter  
pour mieux comprendre  
D. Secher (96)



40 > Pilotes de chasse: une espèce en voie de disparition?  
Y. Malard (98)

42 > À quoi sert une école d'officiers?  
A. Sadoux (91)

45 > Les honneurs obscurs  
J.-P. Salini (48)

45 > Mots croisés  
P. Platel (49)

46 > Armes à énergie dirigée, armes de précision et coût des guerres  
Ch. Mainguy (49)

## Vie des promotions

48 > La 67 en Touraine  
H. Tryer (67)

## Vie des régions

49 > Sympathique et très enrichissante journée, sur la BA 942 de Lyon Mont-Verdun  
M. Caplet (EMA 70)

50 > La place de l'homme dans la sécurité des vols du transport aérien civil  
D. Bastien (71)

51 > Être consul des États-Unis à Bordeaux  
D. Bastien (71)

52 > Visite de la plateforme industrielle du Courrier de Cestas  
D. Bastien (71)

## Vie de l'école

54 > La "semaine parisienne" des élèves de la promotion 2012  
J. Duplessis (12)

## Notes de lecture

55 > Les livres

## Entre nous

56 > Carnet



# agenda

# brèves

**Samedi 19 octobre  
à 10 heures 30**

Cathédrale Saint-Louis des Invalides

**Cérémonie annuelle du souvenir  
des Ailes Brisées**

en hommage aux membres du personnel navigant, de l'aéronautique civile et militaire et aux parachutistes tombés en service aérien

**3 décembre (14h - 20h)  
4 décembre (11h - 20h)  
5 décembre (11h - 19h)**

**Vente de Bienfaisance des Ailes Brisées  
au profit de ses activités d'entraide  
Salons Hoche  
9 avenue Hoche - 75008 Paris**

**Pour tout renseignement :**  
Les Ailes Brisées - 5 rue Christophe  
Colomb - 75008 paris  
Tél. 01 40 73 82 40 - Fax. 01 40 73 82 48

**3 octobre  
Conseil d'administration  
et pot de rentrée.**

**17 octobre  
Salon : Cérémonie de remise des poignards  
aux élèves de la promotion 2013.**

**Novembre  
Installation de l'AEA  
dans ses nouveaux locaux de Boulogne.**

**6 décembre  
Élections pour le conseil d'administration,  
dépôt des candidatures avant le 14 octobre.**

**12 décembre  
Première réunion du nouveau  
conseil d'administration.**



Photos Le Piège

## **Premier concert de notre camarade Ariel Pavillet (72-Madon)**

Nous nous souvenons tous de cet article de notre camarade nous faisant découvrir le beau métier de chef d'orchestre (cf. « Pilote ou chef d'orchestre? *Les deux mon général!* »; p. 28 du *Piège* n° 210). Mais de là à imaginer qu'après une carrière aéronautique bien remplie notre camarade concrétiserait si vite un vieux rêve et donnerait si rapidement un concert d'envergure dans la capitale, il y a un défi sur lequel bien peu d'entre nous auraient parié... Chapeau bas, l'artiste!

D'autant plus que pour ce premier concert donné le 14 juin en l'église de Sainte-Anne de la Butte-aux-Cailles (Paris XIII<sup>e</sup>), notre camarade n'a pas choisi la facilité puisqu'il dirigeait une imposante chorale (Chœur sans frontières et l'Atelier de Massy), l'orchestre de l'Opéra de Massy et quatre solistes, pour nous offrir rien de moins que le *Requiem* de Verdi!

De la musique sacrée dans un lieu sacré, mais sans lien avec les requiem traditionnels, tel le magnifique *Requiem* de Campra, qui privilégiaient les récitatifs et le chœur sur les instruments. Postérieur de quelques années à l'imposant *Requiem allemand*, de Brahms, le *Requiem* de Verdi est tellement du Verdi qu'on a parfois écrit qu'il était peu religieux et semblait davantage être de l'opéra! D'ailleurs, certaines phrases musicales ne manquent pas de nous rappeler *Aïda* ou *Nabucco*.

Un requiem puissant, coloré, brillant, qui oblige les choristes à donner un maximum de leurs cordes vocales, et qui soutient l'éveil d'une assistance particulièrement attentive.

Encore faut-il "orchestrer" tout cela, ce qu'Ariel fit comme un chef!

## **26 juin 2013 : Journée des aviateurs**

L'ensemble du personnel de l'Armée de l'air a fêté cette première journée des aviateurs qui sera désormais célébrée chaque année le mercredi précédent le 2 juillet

L'événement fut l'occasion d'ouvrir les portes des bases aériennes aux familles de militaires et aux passionnés d'aéronautique, d'organiser tournois sportifs, exposition de photographies ou d'aéronefs, barbecue, conférences, baptêmes de l'air... Ces cérémonies ont permis la lecture de l'ordre du jour du chef d'état-major de l'Armée de l'air, le général Denis Mercier qui a rappelé que « *l'esprit et les valeurs des Guynemer, Clostermann, Saint-Exupéry et de bien d'autres sont toujours présents au sein des unités* » et qui a conclu en soulignant l'excellent travail effectué: « *Comme les aviateurs l'ont toujours fait depuis 1934, continuez à montrer par votre force, votre cohésion et votre intelligence, combien l'Armée de l'air représente un atout majeur pour notre pays. Unis, vous saurez toujours « Faire face » au service de la France* ».



# courrier

## Association des DPLV

L'association des membres de la Légion d'honneur décorés au péril de leur vie, ou "association des DPLV" a été créée en 1927. Ses membres, anciens combattants ou non, ont été cités.

Elle a pour objet de concourir au maintien du prestige de l'Ordre, de participer à la sauvegarde des principes résumés par la devise de l'Ordre « *Honneur et Patrie* », de contribuer au devoir de mémoire envers les jeunes générations, d'apporter aide et assistance à ses membres en détresse physique ou morale.

Parmi ses membres disparus, mentionnons les aviateurs Louis Blériot, Dieudonné Costes, Louis Breguet, le général Yves Ezanno. Et, toujours parmi nous, le général Vincent Lanata.

L'association édite une revue semestrielle *Floréal An X*. Son président actuel est le vice-amiral (2S) Christian Martin<sup>1</sup>

Les personnes désirant adhérer doivent s'adresser au siège social (20, avenue de Wagram, 75008 Paris) ou consulter le site :

[www.legion-honneur-dplv.fr](http://www.legion-honneur-dplv.fr)

1- Élève-pilote à Salon et à Tours en 1967-1968

## Une annonce parvenue il y a quelques semaines à l'AEA :

Anciens pilotes de *Mirage FI* : à l'initiative d'un des derniers commandants d'escadrille de *Mirage FI*, tous les anciens pilotes de ce bel avion peuvent constituer une liste d'anciens en s'inscrivant auprès de [marsaultn@wanadoo.fr](mailto:marsaultn@wanadoo.fr)  
Cne N. Marsault (ER 02/033 "Savoie")



## Libye

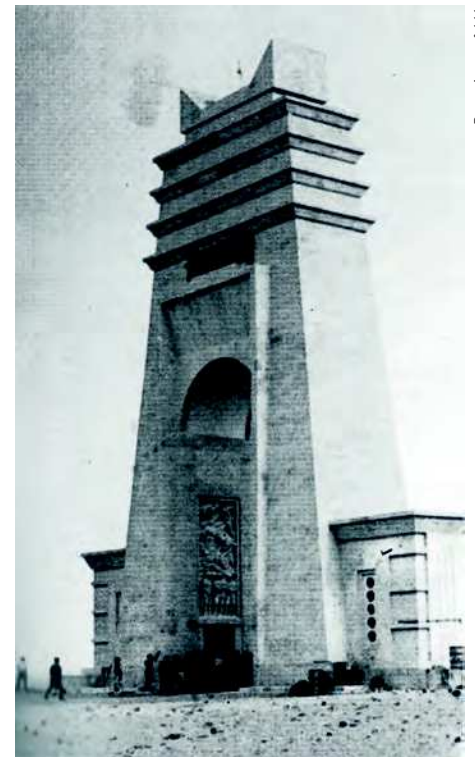
Très intéressé par l'article de Jean Fleury (*Tripolitaine contre Cyrénaïque - Le Piège* n° 211) je vous joins une anecdote, petit complément concernant ce pays à l'histoire ancienne, complexe et pas toujours bien connue.

"*Arco Philaenorum*", l'arche des Philènes. Je recherche l'emplacement du terrain ainsi nommé, utilisé par la *Luftwaffe* pendant la guerre du désert (déjà!). Le nom surprend dans ce pays où tous les lieux géographiques sont en langue arabe. Il existe bien un monument, une arche enjambant la route qui suit la côte du golfe de Syrte, arche édifée dans les années trente par les Italiens : *Marble Arch*.

En quel honneur ? Est-ce l'endroit cherché ? Ayant contacté un Italien passionné d'aviation, celui-ci m'informe qu'il ne faut pas lire *Arco* mais *Arae philaenorum*, c'est-à-dire : autel des Philènes. (*Ara dei Fileni* en italien).

Ce qui nous amène aux années -400, -300 et à la course des Philènes. Une querelle de frontières entre Grecs de Cyrène et Carthaginois dure de -400 à -321. Pour régler la question, ils conviennent d'envoyer simultanément des coureurs en directions opposées depuis Carthage et Cyrène. Le point de rencontre fixera la frontière recherchée. Les frères *Philaeni* (Carthaginois), plus véloces, dépassent le désert de Syrte et, arrivés au sud du golfe de la Grande Syrte, refusent de reculer. Les Grecs n'acceptent de fixer la frontière en ce lieu que si les *Philaeni* y sont enterrés vivants. D'où l'autel. Une autre version dit que les frères Philènes, face à la contestation, s'immolèrent dans l'eau du golfe. Une photo de *Marble Arch* se trouve dans la revue *Icare* (n° 111 p 83, ci-jointe) mais le monument a été détruit depuis.

Finalement, plaisir gratuit, je sais où se trouvait le terrain, bande de sable chargée d'histoire. C'était donc à l'intersection de la frontière Cyrénaïque/Tripolitaine (encore visible sur beaucoup de cartes et même d'atlas, par exemple la carte Michelin n° 953 "Afrique Nord et



*Marble Arch, en Cyrénaïque, novembre 1943.*

Ouest") avec la côte de la Grande Syrte. À une cinquantaine de km à l'ouest d'El Agheila.

Bernard Paton (53-Brunswick)

## Insignes de promotions

Je salue l'initiative de notre camarade Jean-Paul Vinciguerra avec son article sur les insignes des promotions de l'École de l'air et de l'École militaire de l'air. Je voudrais ici donner mon sentiment sur les mesures qu'il juge indispensable de prendre devant ces comportements nouveaux de nos jeunes. L'auteur envisage deux solutions : l'interdiction pure et simple et, plus logiquement à son sens, une officialisation de cette pratique.

En premier lieu, je m'interroge sur l'origine de cette pratique relativement récente. Peut-être



l'idée en est-elle venue à la suite des rencontres entre le Piège et l'ESM de Coëtquidan où cette pratique remonte, semble-t-il, au moins à l'après-guerre. En effet, la plupart de ces premiers insignes de promotion de l'École de l'air s'inspirent de la symbolique

des insignes des promotions de Coëtquidan.

On peut s'interroger ensuite sur le bien-fondé d'une telle pratique. Pour ma part, je n'y suis pas trop favorable : en effet, un insigne est fait pour être porté. Dans la mesure où, me semble-t-il, le port simultané de plusieurs insignes n'est pas conforme à la réglementation, le port de l'insigne de promotion interdirait le port de l'insigne de l'École, ce qui me paraît fâcheux.

Dans la pratique, maintenant, le nombre d'insignes est forcément limité vu le faible nombre d'élèves des promotions, sauf à voir une multiplication sans autre réel motif que la revente à des collectionneurs friands de ce type d'objets. Or cette pratique est à proscrire, car contraire à l'esprit même de l'insigne. Mais comment l'empêcher ?

Ceci dit, si cette pratique devait être officialisée par l'Armée de l'air, cela devrait être fait, comme l'indique notre camarade, en s'appuyant sur les textes réglementaires régissant la symbolique dans l'Armée de l'air. Par ailleurs, des règles spécifiques à l'École de l'air pourraient être adoptées.

Quant à la définition même de ces insignes, il faudrait qu'elle soit conforme à la symbolique "Air", en évitant de s'inspirer de celle de l'Armée de terre, en particulier de celle de Coëtquidan. Dans une période où l'interarmisation est au goût du jour, faisons en sorte de sauvegarder les traditions propres à chaque armée. Enfin, le port de cet insigne devrait être réservé, quotidiennement, à l'intérieur de l'enceinte de l'école et hors de toute cérémonie officielle. Dans toute autre occasion, seul serait autorisé le port de l'insigne de l'École.

Hugues de Sacy (61- Moulin)

Mis dans la confiance de ce courrier, et du courrier suivant, notre camarade Lucien Robineau (51-Jeandet) nous écrit :

Puis-je ajouter mon grain de sel approbateur à l'opinion d'Hugues de Sacy ?

On observe, depuis plusieurs années, une prolifération d'insignes en contradiction avec l'esprit même de la symbolique : un insigne, c'est une bannière sous laquelle on va au combat. Le



Tampon apposé par les services de l'Aéropostale au dos d'une enveloppe recueillie en mer.

règlement en limite explicitement l'usage aux unités opérationnelles et à celles qui peuvent leur être assimilées en raison de leur mission.

Un insigne de promotion ne saurait avoir d'existence, d'ailleurs éphémère, qu'à l'intérieur même de la promo, de façon familiale en somme. Hors de question d'une quelconque homologation.

### Petit retour sur *Vol de nuit*

L'article de Lucien Robineau (51-Jeandet), *À propos de Saint-Exupéry dans Le Piège* n° 213, m'a donné l'idée de me replonger dans la lecture de *Vol de nuit*.

Pour nos jeunes comme pour nos anciens, ceux qui n'ont pas encore lu et ceux qui (comme moi) l'ont oublié, *Vol de nuit* est une lecture particulièrement riche et émouvante sur une époque où l'idée et le sens du devoir ne devaient céder en rien à l'émotion, la sentimentalité et l'empathie qui semblent être la base de nombre de nos lectures ou émissions de télé-réalité. Que peuvent comprendre nos midinettes et autres présentateurs d'émissions à grand spectacle à ce froid sens du devoir qui place la mission au-dessus de tous les soucis de chacun de ses membres ?

Lors de mes précédentes lectures, il m'avait semblé que le personnage essentiel de *Vol de nuit* était Rivière, le responsable du réseau aérien devant acheminer en Europe ou d'Europe tous ces précieux courriers venant, ou à destination, d'Amérique latine. Je n'avais pas non plus sous-estimé les différents pilotes et radios (ou navigateurs), qui faisaient la liaison entre Buenos Aires et les pays voisins (Chili, Paraguay), et entre l'Europe et Buenos Aires ; mais un personnage m'avait complètement échappé, qui m'apparaît aujourd'hui comme central, celui de l'inspecteur. Subordonné à Rivière, cet inspecteur qu'on retrouve aux premiers comme

aux derniers chapitres de *Vol de nuit* n'a pas particulièrement le bon rôle puisqu'il lui revient de punir ou de sanctionner aveuglément tous manquements, quelles qu'en soient les causes, qui obligent à retarder ou à annuler un vol. C'est ainsi que de nombreuses primes sautent si tel ou tel pilote fait demi-tour pour n'avoir pas su interpréter un bruit de moteur ou pour avoir surestimé une menace météo... Le destinataire d'une missive amoureuse ou professionnelle ne devait pas avoir à souffrir des états d'âmes ou des craintes insuffisamment motivées d'un pilote anonyme !

Que ne nous enseigne-t-on plus tôt à supporter l'injustice ? Notre vie professionnelle est pavée de chefs qui "ne veulent pas savoir" et qui ont bien raison, puisqu'à force de savoir que nos chefs "ne veulent pas savoir" nous finissons par savoir qu'il faut anticiper les différents aléas qui permettent à nos chefs de savoir qu'ils peuvent compter sur nous quels que soient les imprévus qu'ils étaient incapables de prévoir à notre place !

Ah, j'allais oublier l'essentiel de ma découverte. Dans ce *Vol de nuit*, de Saint-Exupéry, l'inspecteur s'appelle Robineau !

Alain Delahodde (65-Tricornot de Rose)

Croyez que je suis sensible à ce clin d'œil. Quand j'ai lu *Vol de nuit* pour la première fois, voilà environ 70 ans, j'ai failli m'étrangler en voyant le nom de mes ancêtres associé à ce personnage d'inspecteur antipathique, présenté comme fonctionnaire falot et pailleux borné, dont Rivière disait « pas très intelligent, aussi rend-il de grands services » et « il ne pense rien, ça lui évite de penser faux ». J'ai même pensé à changer de patronyme ou à tenter un procès aux héritiers de l'auteur. Finalement, j'aurais préféré que Saint-Ex l'appelât Delahodde !

Lucien Robineau



# 1913 : Pétain contre la "Doctrine"

Étienne Copel (54 – Héliot)

Rappel historique intéressant d'un camarade connu pour ses positions pas toujours conformes... à la "Doctrine".

Les grandes manœuvres de l'armée française ont traditionnellement lieu en septembre-octobre. Les champs peuvent être traversés sans pénaliser les récoltes, la température est agréable... Il y a juste un siècle, en 1913, la tradition a été, bien sûr, respectée. Près d'Arras, les manœuvres sont dirigées par le général Le Gallet qui commande la division. C'est un "bon" général. Il connaît bien la doctrine de l'offensive à outrance enseignée pendant longtemps par le colonel Foch, professeur de tactique à l'École de guerre. Doctrine magistralement relayée par le colonel de Grandmaison dont les conférences éblouissent les généraux et les salons parisiens. Les phrases du colonel de Grandmaison sont percutantes : « Pour attaquer, disait-il, deux choses seulement sont nécessaires : savoir où est l'ennemi, décider de ce que l'on veut faire. Ce que veut faire l'ennemi importe peu ». C'est évidemment beaucoup plus simple que de chercher à interpréter des renseignements pas toujours faciles à obtenir ! Après avoir donné l'idée générale, il précisait souvent : «...L'énergie de la réalisation fait le reste. Quelle que soit d'ailleurs l'indigence de la conception. » Et sa péroraison se terminait généralement par : « Allons jusqu'à l'excès et ce ne sera peut-être pas assez. »

Le général Le Gallet, donc, connaît bien ces théories. Il sait qu'un nouveau règlement sur la conduite des grandes unités est en train de sortir et ne lui donne pas le choix : « L'armée française, revenue à ses traditions, n'admet plus dans la conduite des opérations d'autre loi que l'offensive. » Alors, il organise l'exercice "comme il faut". L'ennemi fictif (représenté par des Français d'unités voisines) se laisse bousculer, puisque c'est écrit dans l'ordre d'exercice, et se retranche comme prévu dans un village dominant légèrement la plaine. Alors, il ordonne aux trois régiments de la division de se lancer à l'attaque, sans attendre l'artillerie. On ne se trompe jamais en attaquant trop tôt !

Et les baïonnettes réussissent le miracle. Entraînés par les clairons et les tambours, les hommes courent et malgré le crépitement des mitrailleuses (tirant à blanc bien sûr), rien ne leur résiste. La position est enlevée. Sonnez trompettes !

À l'issue de l'exercice – de la cérémonie pourrait-on dire – le général Le Gallet réunit tous les officiers de la garnison. Il les félicite pour leur excellente tenue et leur rappelle les bonnes règles : « Dès que l'ennemi est localisé, il faut l'attaquer de façon délibérée, avec vigueur, toutes forces réunies... »

Le général cède alors la parole au colonel commandant le régiment d'Arras, un certain colonel Pétain. Tout le monde l'écoute religieusement et tout particulièrement un grand lieutenant au fond de la salle qui vient de rejoindre le régiment sur sa demande. Le colonel Pétain précise tout de suite sa pensée : « Messieurs, le général Le Gallet s'est proposé,



Les grandes manœuvres en 1913

afin de mieux frapper vos esprits, de présenter la synthèse de toutes les fautes qu'une armée moderne ne doit plus commettre<sup>1</sup> ». Le grand lieutenant au fond de la salle, un certain Charles de Gaulle<sup>2</sup>, se souviendra sans nul doute du courage de son premier colonel quand il écrira dans *Le fil de l'épée* : « Ne jamais cacher sa pensée quand il faut la dire et quoi qu'il doive en coûter ».

Et le colonel Pétain poursuit : « Devant des mitrailleuses qui tirent 400 coups à la minute, sous les explosions des obus de 77 et de 155 dont les éclats fauchent tout homme debout dans un rayon de 50 mètres, il n'y a de courage, d'audace ni de vertu qui tiennent... La manœuvre est la combinaison du feu et du mouvement et aucun schéma, nul règlement ne peut en fixer la forme d'avance car elle doit s'adapter aux circonstances<sup>3</sup> variables et toujours nouvelles d'un combat. La mission, les moyens, le terrain, le temps ne sont jamais les mêmes et l'ennemi a son mot à dire dans ce dialogue... C'est par le feu qu'une troupe qui tire bien arrête l'ennemi. C'est par le feu qu'il faut détruire l'objectif avant de s'en emparer. Messieurs, n'oubliez jamais que le feu tue. »

En 1913, à deux ans de la retraite, Pétain est toujours colonel. Outre la clairvoyance et le courage intellectuel du futur maréchal, cet épisode montre bien l'extraordinaire danger des enseignements que l'on croit pouvoir "tirer" de certains exercices déconnectés de toute réalité. Comment, pendant des lustres, la quasi-totalité des généraux français ont-ils pu confirmer la toute puissance des charges à la baïonnette par des exercices où il n'y a pas de balles réelles ? Pas de blessés. Pas de morts.

Lorsque la guerre éclata, le lieutenant Charles de Gaulle ne mit pas longtemps pour vérifier, dans sa propre chair, à Dinant, le bien fondé des théories du colonel Pétain face à celles de l'état-major.

Mais ceci est une autre histoire. ■

1- L'épisode est merveilleusement raconté par Jean Pouget dans *Un certain capitaine de Gaulle* (Aubéron).

2- Je crois avoir lu que de Gaulle avait demandé à servir sous les ordres de Pétain, mais je n'ai pas de référence. Si quelqu'un peut m'aider, je suis preneur.

3- Ce terme de circonstances est devenu la base de la pensée du futur général de Gaulle qui proclama toute sa vie qu'il n'y a pas d'autre doctrine qui vaille que celle des "circonstances". Il est dommage que le colonel Pétain, devenu maréchal, l'ait oublié entre les deux guerres... et que certains aient verrouillé la pensée militaire française sur celle du général de Gaulle au moment de sa mort, sans tenir compte de l'évolution postérieure des "circonstances", comme l'effondrement du monde soviétique ou l'arrivée du terrorisme de masse.

# Reconnaissances au-delà du Rideau de fer...

## ...ou les missions militaires de Postdam

**Jean-Paul Huet (55 – Gouachon-Noireaut)**

L'auteur a été chef des opérations Air, puis chef de la mission française auprès des Soviétiques. Il nous rappelle cet épisode étonnant et passionnant de la Guerre froide.

Le 22 mars 1984 vers 11 heures du matin, le ciel est couvert mais le temps sec et la température clémente pour ce début de printemps en Allemagne de l'Est. Une grosse Mercedes entièrement peinte en kaki file sur une petite route de la République démocratique allemande (RDA) dans le faubourg de Lettin, au nord de la ville de Halle. Elle est suivie à quelque distance par un véhicule militaire de la *National VolksArmee* (NVA : l'Armée populaire allemande). Soudain, un deuxième camion militaire Oural 375 tractant une remorque surgit de la direction opposée en tenant le milieu de la chaussée et, au moment du croisement des deux véhicules, le conducteur du camion vire brutalement à gauche et percute la voiture. Celle-ci est projetée sur le bas-côté de la route, la partie avant détruite, le conducteur tué sur le coup et les deux passagers blessés, dont un très grièvement. Ce sont des militaires français en tenue, le capitaine Jean-Paul Staub, les adjudants-chefs Jean-Marie Blancheton et Philippe Mariotti, le conducteur décédé. La voiture portait une plaque d'immatriculation de couleur jaune avec le chiffre 32, les couleurs nationales françaises dans un coin et l'inscription en lettres cyrilliques ФРАНЦУЗСКАЯ ВОЕННАЯ МИССИЯ СВЯЗИ ПРИ ГСВГ<sup>1</sup>. Ces Français étaient membres de la Mission militaire de liaison autrement connue sous le sigle de MMFL.

À l'évidence, il ne s'agissait pas d'un banal accident de la circulation mais d'une collision délibérée. Alors pourquoi une telle violence à l'encontre d'hommes sans armes et clairement identifiables comme membres d'une mission de liaison ? Avant de répondre à cette question, un bref rappel historique s'impose pour mieux comprendre l'origine de cette mission et le contexte dans lequel elle opérait.

### Un peu d'histoire

L'accord de Londres du 14 novembre 1944 entre les Alliés, USA, Grande-Bretagne et URSS, la France y étant associée par la suite, sur le régime d'occupation de l'Allemagne et son mécanisme de contrôle, avait prévu que des missions militaires de liaison seraient échangées entre les commandants en chef détenteurs du pouvoir dans chacune de leur zone d'occupation. Mais dans la période d'immédiat après-guerre, les Soviétiques rechignaient à procéder à ces échanges de missions, car ils



Un accident provoqué délibérément par la NVA.

profitaient largement du désordre qui régnait en Allemagne pour se livrer à une course effrénée en vue de saisir le plus grand nombre possible de "butins de guerre" (scientifiques et techniciens, équipements, biens culturels, etc.). Ils cherchaient également à récupérer leurs concitoyens (prisonniers libérés, réfugiés) qui se trouvaient dans les trois autres zones d'occupation et qui étaient souvent réticents à regagner l'URSS. Les trois Occidentaux, souhaitant mettre un terme à ces incursions sauvages de "missions" soviétiques dans leurs zones d'occupation, ont fait pression sur leur allié de l'Est pour régulariser cette situation. Finalement les Britanniques furent les premiers, en septembre 1946, à obtenir un accord avec les Soviétiques pour échanger des missions de liaison appelées BRIXMIS pour la britannique et SOXMIS pour la soviétique. Puis en avril 1947, les Français signaient à leur tour un accord de même nature, dit Noiret-Maliline, suivis peu après par les Américains dont la mission fut appelée USMLM (*US Military Liaison Mission*). Ces trois accords bilatéraux, d'une douzaine d'articles chacun et établis sur le principe de la réciprocité, étaient similaires mais pas identiques. Ainsi BRIXMIS avait un effectif autorisé pratiquement égal au total de ceux des deux autres missions ; la MMFL, commandée par un officier supérieur de l'Armée de l'air, disposait de 18 membres dont six officiers. Les accords





Entrée du pont de Glienicke du côté soviétique.



Rencontre entre les commandants en chef Massu et Kochevoi.

Photos DR

leur reconnaissaient l'immunité personnelle et celle de leurs installations, le droit de circuler librement dans leur zone d'accréditation, à l'exception de zones interdites notifiées par l'autorité militaire, et le droit de communiquer par radio avec leur état-major. Chaque chef de mission, accrédité auprès du commandant en chef de la zone correspondante, avait le droit de venir en aide et de défendre les intérêts de ses ressortissants dans sa zone d'accréditation. En outre, chaque mission était entièrement soutenue par la nation hôte (logement, alimentation, carburant, personnel de maison, etc.). Enfin, les accords établissaient les trois missions occidentales à Potsdam, ancienne ville de garnison et de résidence d'été des rois de Prusse, située à environ 25 km au sud-ouest du centre de Berlin.

Mais en mars 1948 débute la première crise de Berlin qui aboutit le 24 juin à son blocus par les Soviétiques. La réponse des Alliés est connue avec l'établissement du pont aérien qui permettra de faire vivre Berlin-Ouest jusqu'à la fin du blocus, en mai 1949. Cette crise a marqué le véritable début de la Guerre froide et a eu des conséquences considérables pour les missions de Potsdam. Leurs commandements respectifs leur ont alors demandé de profiter de la liberté de circulation et de l'immunité dont ses membres bénéficiaient au-delà du rideau de fer pour « voir ce qui se passait chez les Soviétiques ». Graduellement, la mission de recueil de renseignements sur notre ancien allié devenant de plus en plus clairement "l'ennemi potentiel", a pris le pas sur la mission de liaison. En raison de cette activité "officiellement confidentielle", et pour des raisons évidentes de sécurité, chacune des trois missions a alors établi une base arrière à Berlin-Ouest (la MMFL dans le quartier Napoléon) tout en conservant une présence permanente dans les "villas" mises à leur disposition à Potsdam pour assurer les liaisons indispensables avec la Section des relations extérieures (SRE) de l'état-major du GFSA<sup>2</sup>. Les passages quotidiens des "missionnaires" entre Berlin et Potsdam se faisaient alors par un point de contrôle unique qui leur était réservé au pont de Glienicke sur la rivière Havel<sup>3</sup>. À ce poste de contrôle soviétique, ils devaient présenter leur *propousk*<sup>4</sup>, laissez-passer rédigé en russe, qui leur servait de document d'identité sur le territoire de l'Allemagne de l'Est et de passeport aux postes frontières avec la République Fédérale d'Allemagne (RFA). La recherche de renseignement était devenue l'activité quasi unique des trois missions alliées de Potsdam, même si la

mission de liaison n'a jamais cessé puisque l'existence de la MMFL a permis, jusqu'à sa dissolution en 1990, des rencontres périodiques à Potsdam entre des officiers généraux français et soviétiques, ne serait-ce qu'à l'occasion de notre fête nationale, sans compter les visites réciproques que se rendaient les commandants en chef. Par ailleurs, la MMFL intervenait régulièrement pour porter assistance à des militaires français égarés ou victimes d'accident en RDA.

Par la suite, ni la création en 1949 de deux États allemands distincts à l'Ouest et à l'Est, ni même la reconnaissance *de jure* de la RDA par les Occidentaux en 1972, ni les incidents qui se sont multipliés au fil des ans, n'ont modifié cet état de fait. Le statut des missions de Potsdam, devenu politiquement et diplomatiquement tout à fait anachronique, est demeuré inchangé jusqu'à la réunification de l'Allemagne, en dépit des multiples tentatives des gouvernants est-allemands auprès des Soviétiques pour modifier, voire abolir, le statut des missions militaires qui étaient à leurs yeux, et à juste titre, une violation permanente de leur souveraineté nationale. De fait, l'activité des missions sur le territoire de la RDA avait de quoi irriter les responsables de cet État policier qui plaçaient en tête de leurs priorités nationales la sécurité intérieure et la protection de leurs secrets. D'autant plus que les "missionnaires", arguant du fait qu'ils n'étaient accrédités qu'auprès du seul commandement soviétique, refusaient systématiquement de reconnaître la légitimité des autorités est-allemandes et, lors d'un incident avec des *Vopos* (VolksPolizei, policiers de la RDA) ou des militaires de la NVA, ils n'acceptaient de traiter qu'avec un représentant de la *komandatura* soviétique la plus proche. Je dois reconnaître que cette position de principe des missions alliées a pu entretenir un sentiment d'animosité à leur encontre particulièrement vif de la part des Allemands de l'Est.

1- Mission militaire française de liaison près du GFSA (Groupe des forces soviétiques en Allemagne).

2- La SRE était basée à Potsdam alors que l'état-major du GFSA se trouvait à Zossen-Wünsdorf à quelque 40 km au Sud de Berlin.

3- Ou « pont des espions », où furent effectués quelques échanges discrets, comme celui, en mai 1962, de Gary Powers, le pilote de l'U2 abattu au-dessus de l'Oural le 1<sup>er</sup> mai 1960, contre William Fischer, alias colonel du KGB Rudolf Abel.

4- *Propousk* est aussi le titre du livre du général (2S) Patrick Manificat consacré à la MMFL.



## Reconnaissances au-delà du Rideau de fer

Photos DR



...dépasser un convoi d'artillerie.



De l'importance du tire-fort.

### La mission de renseignement

La recherche du renseignement par les trois missions alliées s'était organisée, professionnalisée et intensifiée, surtout à partir des années cinquante. En effet, les forces armées massées en Allemagne de l'Est, GFSA et NVA réunis, représentaient une vraie menace en Centre-Europe. Cet ensemble paraissait redoutable, non seulement par le nombre de ses unités et leur niveau d'équipement (voir encadré), mais aussi parce qu'il constituait la pointe d'un dispositif offensif puissant avec les groupes des forces Nord (GFN) en Pologne et Centre (GFC) en Tchécoslovaquie, et en 2<sup>e</sup> échelon, les armées des régions militaires de Biélorussie et des Carpates en URSS.

Les priorités exprimées par les états-majors occidentaux étaient convergentes, d'autant plus que la France était dans l'OTAN et qu'Américains et Britanniques formaient depuis la guerre une communauté du renseignement. Il était demandé aux missions de rechercher en priorité tout

indice d'alerte pour prévenir une éventuelle action par surprise des forces du Pacte de Varsovie puis, en deuxième lieu, tout ce qui permettrait d'évaluer les capacités de ces forces (ordre de bataille, dotations et performances des matériels, niveau d'entraînement des unités et des personnels, etc.) et, enfin, de recueillir les informations sur l'infrastructure, le terrain et, de façon générale, l'ambiance du pays.

Pour éviter les doublons, les conflits d'intérêt ou les trous de couverture de la recherche, les trois missions avaient donc instauré un système de coordination des reconnaissances conduites par leurs équipages. Le territoire de la RDA était divisé en zones de recherche : zone A au Nord, B au Sud-Ouest et C au Sud-Est. De plus, une zone appelée "Local", centrée sur Potsdam et couvrant les abords de Berlin-Ouest était surveillée en permanence (24h/24 et 7j/7) par un équipage d'une des trois missions à tour de rôle afin de déceler tout préparatif d'action hostile sur Berlin. En contrepartie, les informations recueillies étaient systématiquement échangées.

Chaque jour, des équipages des différentes missions quittaient Berlin, passaient le contrôle du pont de Glienicke pour gagner l'Allemagne de l'Est et y effectuaient leurs reconnaissances, en général pour une durée de 24 à 48 heures. Ces sorties pouvaient être déclenchées, soit sur alerte à la suite d'une

information reçue d'autres sources, soit selon une planification établie en fonction des différentes orientations reçues des états-majors. Ainsi, tous les jours, de trois à six équipages des trois missions patrouillaient le territoire de la RDA.

Les équipages de la MMFL étaient constitués de trois membres dont un officier, comme ceux de BRIXMIS, alors qu'USMLM ne pouvait former que des équipages d'un officier et un conducteur observateur. Tous les membres d'équipage portaient un uniforme militaire avec insignes de grade et de nationalité apparents. Généralement les membres d'un équipage appartenaient au personnel de la même armée, car les méthodes de reconnaissance étaient différentes selon la nature des objectifs et selon la spécialisation et l'expertise des observateurs (arme blindée, infanterie, transmissions, génie, etc. pour l'Armée de terre, et pilote, télécom, renseignement, linguiste pour l'Armée de l'air).

Pour les équipages "Terre", l'observation d'une unité terrestre se faisait de préférence à l'occasion de ses déplacements sur route ou par voie ferrée, ou sur un terrain d'exercice, ce qui impliquait surtout de longs parcours routiers et des phases statiques d'observation relativement courtes, hormis la nuit, par exemple en veille le long d'une voie ferrée venant de la Pologne pour détecter les arrivées de matériels neufs. Pour les équipages "Air" dont les objectifs prioritaires étaient les unités aériennes, l'observation des aéronefs ne pouvait très généralement se faire que pendant les phases d'approche pour l'atterrissage ou en évolution sur les

### GFSA et NVA

Les unités du GFSA étaient du type A, c'est-à-dire de 1<sup>er</sup> rang, tant en dotations de matériels les plus récents qu'en effectifs et représentaient une vingtaine de divisions dont 11 blindées, près de 700 avions de combat, autant d'hélicoptères, 47 aérodromes, 120 sites de défense aérienne, plus de 4000 chars et 8000 blindés, environ 350.000 hommes, etc. Dans les forces soviétiques, le GFSA était le premier à recevoir les armements les plus modernes. La NVA représentait une force d'appoint de dix divisions dont deux blindées, 1500 chars, 350 avions de combat et 170.000 hommes.



champs de tir, l'observation directe d'un aérodrome opérationnel n'étant possible que si l'équipage pénétrait dans la zone interdite qui le protégeait. Il fallait donc gagner des points d'observation favorables en distance et en éclaircissement le long de ces axes, et cela dans la plus grande discrétion, par des itinéraires détournés le plus souvent difficiles, d'où l'usage fréquent du tire-fort ou du treuil électrique pour désembourber les voitures ou pour franchir un obstacle. Ce qui signifiait aussi des attentes assez longues sur ces points dont le nombre était restreint et l'emplacement souvent connu des services de sécurité adverses. Il en découlait une plus grande vulnérabilité aux embuscades tendues par nos adversaires. De plus, la prise à la volée d'une bonne photo nette et bien cadrée d'un avion en vol avec un téléobjectif puissant (1 000 mm) demande le savoir-faire et l'entraînement d'un vrai professionnel. Enfin, les aviateurs se distinguaient par l'emploi de scanners V/UHF qui leur permettaient d'écouter les fréquences des terrains ou des avions sur les champs de tir pour compléter les observations visuelles enregistrées en photo ou vidéo. Exécuter de telles missions exigeait bien évidemment des observateurs, officiers comme sous-officiers, non seulement du sang-froid, de l'audace et une bonne intelligence des situations, mais aussi une connaissance approfondie des forces soviétiques et allemandes, ainsi que la capacité d'identifier en un instant, dans le plus petit détail, quelques centaines de matériels différents et de déceler leurs éventuelles modifications. Il est bien connu que l'œil voit, mais le cerveau comprend.

Les reconnaissances au sol étaient exécutées exclusivement en voiture. La voiture, dite VGL (véhicule de grande liaison), étant normalement couverte par l'immunité diplomatique assurait une certaine protection en cas d'incident. Mais il y eut des cas, relativement rares, où des observateurs, surpris en dehors de la voiture en « *flagrant délit d'espionnage* », ont été immobilisés *manu militari*, et le contenu de la VGL saisi par les Soviétiques et même exceptionnellement par des Allemands de l'Est. Cela se traduisait par une lettre de protestation du commandement du GFSA qui déclarait généralement *persona non grata* (PNG) les membres de l'équipage fautif. La VGL était donc l'outil principal de travail des missionnaires. Elle devait être à la fois capable de grande vitesse pour semer des suiveurs trop curieux, discrète pour se faufiler de nuit dans la campagne avec des éclairages adaptés, mais aussi assez robuste pour affronter les mauvais chemins, voire le tout-terrain, que les équipages devaient emprunter pour approcher plus discrètement leur objectif ou leur point d'observation, en été comme en hiver (et celui-ci peut être rude en Saxe ou au Mecklembourg). Nos Mercedes étaient donc assez sensiblement modifiées par les ateliers militaires de Berlin, ce qui a fait naître la légende dans cette garnison des voitures blindées de la MMFL. Au fil des ans, les performances et la motricité, en particulier en tout terrain, se sont améliorées avec les derniers modèles de VGL 4x4 dont les capacités à échapper aux blocages ont surpris plus d'un Soviétique.

Enfin, profitant de la liberté de voler dans la zone de contrôle de Berlin (BCZ), de 60 km de diamètre et de 3 000 m de hauteur, zone terminale des trois couloirs aériens d'accès à Berlin, les Alliés avaient instauré une surveillance aérienne des unités stationnées dans cette zone<sup>5</sup> à une fréquence quasi quotidienne selon les conditions météo. Les appareils étaient des avions légers, *L19* et *Broussard* puis *Twin Otter* pour les Français, *Chipmunk* pour les Britanniques et *Otter* puis *PC-6* pour les Américains, donc relativement discrets. Lents et maniables, ils permettaient à des observateurs bien entraînés de faire de remarquables photographies de détail des objectifs et des matériels survolés. Cette mission de "reco Air" était exécutée par la MMFL et par BRIXMIS qui possédaient les compétences nécessaires. Le 2<sup>e</sup> Bureau du secteur américain de Berlin avait conservé cette mission sans exclure tout à fait les observateurs d'USMLM. Cependant, selon le même principe qui prévalait pour les reconnaissances au sol, les "reco Air" étaient coordonnées entre les trois missions



Un Sukhoi 22 à l'atterrissage.

selon un tour correspondant à celui du "Local" de Potsdam, de telle sorte qu'un observateur de la MMFL pouvait avoir survolé le matin les objectifs de son secteur de travail pour la sortie de 24 heures dans le "Local" qu'il allait entamer l'après-midi même. Les "reco Air", par leur fréquence et leur précision, constituaient un complément précieux des observations au sol et ont permis, par exemple, à la faveur de prises d'armes ou d'inspections, de déterminer très exactement des dotations d'unités, ou de munitions, ou encore de photographier des mécanismes internes des matériels lors d'opérations de maintenance. Les résultats des "reco Air" étaient naturellement échangés entre les trois Missions.

En dépit de tous les soubresauts de la politique française (entre autres le retrait des structures de l'OTAN en 1966 et la participation des communistes au gouvernement en 1981) et des moments épisodiques où les rapports particuliers entre Russes et Français (souvenir du Normandie-Niemen oblige) auraient pu susciter une certaine méfiance chez nos collègues anglo-saxons, les relations qui s'étaient développées entre les trois missions alliées sont toujours demeurées étroites et confiantes. La MMFL a toujours été considérée comme un partenaire fiable et compétent par les deux autres missions. Et même si « *on ne se disait pas tout* », car dans certains domaines limités chaque mission avait ses priorités nationales, hors du champ de la coopération instituée pour les reconnaissances, tant au sol qu'en l'air, la relation avec nos homologues anglo-saxons permettait d'aller parfois au-delà de la limite du "US and UK eyes only". Ces relations privilégiées et l'échange systématique d'informations avec les deux autres missions ont indéniablement constitué un extraordinaire facteur multiplicateur d'efficacité de la MMFL dans la recherche du renseignement en Allemagne de l'Est.

### Les contraintes

Bien évidemment, les Soviétiques n'étaient pas disposés à laisser faire les missions. Ils ont donc mis en œuvre tout ce qui était faisable, sans remettre en cause les accords initiaux, afin de réduire, voire neutraliser, les possibilités d'accès des missions alliées à ce qu'ils considéraient comme leurs secrets militaires, c'est-à-dire presque tout ce qui concernait leurs forces armées.

La première des mesures restrictives a consisté à notifier des zones interdites permanentes (ZIP) et à en étendre la surface pour couvrir les zones côtières et frontalières de l'Allemagne de l'Est ainsi que les principaux terrains d'exercice et zones de stationnement des forces du

5- Soit quatre divisions soviétiques dont une blindée et une d'artillerie, deux bases aériennes dont une d'avions de combat et l'autre d'hélicoptères et deux divisions de la NVA dont une de gardes-frontières, soit environ 1500 chars et 135.000 hommes.



## Reconnaissances au-delà du Rideau de fer

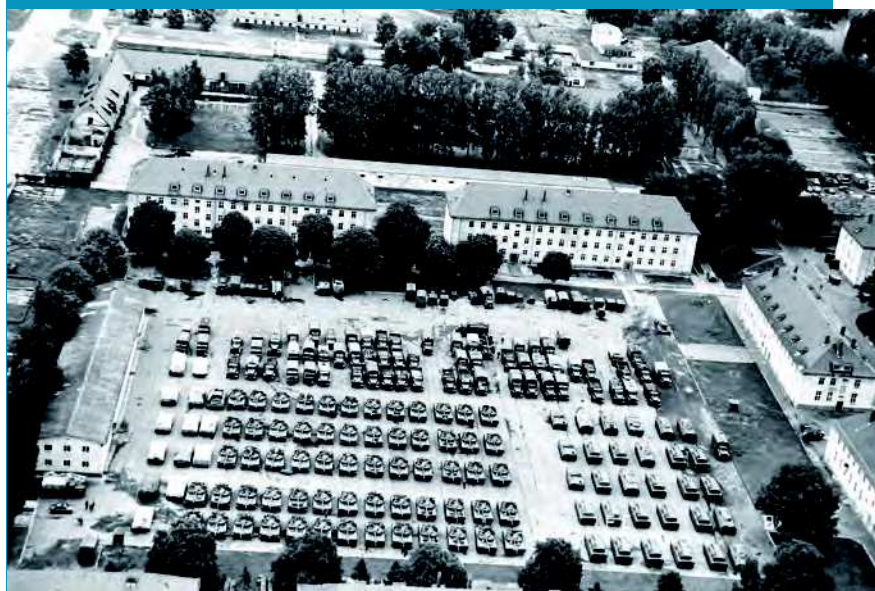
► GFSA et de la NVA. Cependant, les Occidentaux pouvaient amener le GFSA à modérer la surface de ses zones interdites en RDA, en imposant dans leurs zones en RFA des ZIP de même nature aux missions soviétiques, ce qui gênait leurs activités de renseignement. En complément des ZIP, le GFSA notifiait aussi régulièrement des zones interdites temporaires (ZIT) pour couvrir des manœuvres ou des exercices. Et de façon plus vicieuse, les Soviétiques ont commencé, dès les années cinquante, à faire poser le long des routes, en dehors des ZIP, des pancartes rédigées en quatre langues interdisant le passage aux missions. Les services est-allemands ont alors amplifié cette mesure et multiplié la pose de pancartes d'interdiction à plusieurs milliers d'exemplaires sur tout le territoire de la RDA. La légitimité de ces pancartes était naturellement contestée par les missions car elles ne faisaient pas l'objet d'une notification formelle de la part du commandement soviétique à l'instar des ZIP et ZIT. Néanmoins, leur présence incitait les habitants du cru à dénoncer à la police une voiture de mission dès qu'elle était vue passant derrière une pancarte; l'équipage était ensuite accusé par les Soviétiques d'avoir violé une interdiction, ce qui était source d'innombrables incidents et de controverses sans fin avec la SRE.

Enfin, les Soviétiques avaient confié à la STASI<sup>6</sup> la surveillance des missions. Cette surveillance s'exerçait non seulement à l'occasion des sorties des "missionnaires" sur le terrain, mais aussi dans leurs "villas" de Potsdam, voire à Berlin-Ouest. Nous savons maintenant, à partir des archives de la STASI, qu'elle y avait consacré des moyens humains et matériels considérables et que le vaste réseau d'informateurs qui quadrillait la RDA, les écoutes et les filatures conduites par un personnel policier compétent et méthodique, lui avaient permis de déterminer très précisément les méthodes et les points d'observation des "missionnaires" au cours de leurs reconnaissances en Allemagne de l'Est. Les "suiveurs", souvent efficaces, parfois habiles, ne sont cependant jamais parvenus à réduire de façon significative les capacités d'action des missions, même s'ils ont pu monter quelques embuscades pour surprendre des équipages en pleine action et réussir à effectivement compliquer la tâche quotidienne des "missionnaires". Mais ceux-ci se sont constamment adaptés aux conditions du moment et ont réussi dans la très grande majorité des cas à déjouer la surveillance et à mener à bien leurs missions.

De façon générale, toutes les mesures restrictives que les Soviétiques, en lien avec leurs amis Est-Allemands, ont pu prendre à l'encontre des "missionnaires" ne pouvaient les empêcher d'observer leurs forces, tout simplement en raison de l'incroyable densité au km<sup>2</sup> des bases, sites, terrains, etc. des armées stationnées en RDA (sans parler de l'encombrement de l'espace aérien) qui, sur un territoire d'un cinquième de celui de la France, abritait autant d'unités, si ce n'est plus, que l'ensemble des forces alliées entre le Rideau de fer et l'Atlantique. La seule



Le L19 en vol dans la BCZ...



...et un bel objectif.

mesure radicale et efficace que les Soviétiques auraient pu prendre aurait été de supprimer les missions militaires alliées!

### Les incidents ou les risques du métier

Les "missionnaires", au cours de leurs tournées, devaient être constamment sur leurs gardes, surtout en présence de véhicules militaires ou à proximité d'objectifs sensibles.

Pour identifier avec précision et "décompter" une unité en déplacement (certains convois pouvaient comporter plusieurs centaines de véhicules), les "missionnaires" devaient souvent, soit dépasser la colonne, camion après camion, soit la croiser en sens inverse. L'équipage courait alors le risque, non seulement de voir sa voiture bloquée entre deux véhicules, ce qui était banal, mais, plus sérieusement, de se faire percuter par un conducteur maladroit ou trop zélé. De la même façon, lorsqu'un équipage était surpris sur un point d'observation, ou lors d'une prospection d'un terrain d'exercices, il tentait toujours d'échapper à la tentative de blocage de sa voiture, souvent avec succès, parfois non. Dans ce dernier cas, le risque était qu'emportés par l'excitation de la poursuite les agresseurs ne s'arrêtent pas et entrent en collision avec la VGL. La fréquence des tentatives de collisions volontaires est allée croissant pour augmenter de façon sensible au début des années quatre-vingt, jusqu'à devenir de la part des

Soviétiques et plus encore des Allemands de l'Est un moyen d'intimidation des missions.

Par ailleurs, chaque année, chacune des missions recensait des épisodes au cours desquels un équipage avait été pris pour cible par une sentinelle. Généralement, le soldat surpris ou nerveux visait mal et les "missionnaires" en détalant prestement, en étaient quittes pour une poussée d'adrénaline. Il est même plutôt miraculeux que dans l'histoire des missions on n'ait eu à déplorer que deux blessés par balle<sup>7</sup>. Mais le 24 mars 1985, le major Arthur Nicholson de USMLM était abattu sans sommation par la sentinelle soviétique gardant un petit hangar d'un terrain d'exercice près de Ludwiglust, à 80 km au Nord-Est de Berlin<sup>8</sup>. Ce deuxième incident fatal en un an, après une escalade de la violence délibérée exercée par les Soviétiques et les Allemands de l'Est à l'encontre des missions, a été un point de rupture des tensions entre les missions alliées et le GFSA. Finalement, au plus haut niveau à Moscou on a pris conscience des conséquences contre-productives de l'attitude agressive du commandant en chef du GFSA de 1980 à 1985, le général Zaitsev, et de son effet désastreux dans les relations américano-soviétiques, au moment où Gorbatchev lançait sa politique de *perestroïka* et de détente internationale. Les négociations qui ont suivi cet incident et les excuses qu'ont présentées les Soviétiques ont marqué le début d'un reflux des tensions et la baisse de la violence des incidents.

À l'exception des cas les plus graves<sup>9</sup>, la plupart des incidents se réglaient sur place au bout d'un certain temps (entre une et plusieurs heures) avec le représentant de la *komandatura* soviétique locale. La règle, pour les équipages bloqués, était de ne jamais reconnaître de torts et de refuser de signer *l'akt*, c'est-à-dire le procès-verbal d'infraction, rédigé par le *komandant*. Dans les cas les plus sérieux, une protestation était élevée par la partie qui se considérait offensée, parfois par les deux parties en même temps, selon la savante gradation diplomatique de la note verbale, puis de la lettre du chef de mission, ou plus haut, du chef d'état-major ou encore du commandant en chef et finalement jusqu'au niveau des ambassadeurs. À ce stade, cela risquait de devenir une affaire d'État.

### En guise de conclusion

Cependant, en dépit des interdictions, de la surveillance, des blocages, des risques de collisions ou de tir, les équipages des missions de Potsdam ont pu accomplir avec succès leur mission prioritaire, puisqu'elles auraient privé le Pacte de Varsovie du bénéfice de la surprise dans l'hypothèse d'un coup de force sur Berlin, ou même d'une attaque générale vers l'Ouest. Et de façon plus tangible, les services alliés d'exploitation du renseignement considéraient que les missions de Potsdam constituaient la source la plus fiable et la plus productive; leur apport a été déterminant pour évaluer avec précision les capacités des forces armées soviétiques et est-allemandes. Dans la panoplie des moyens d'acquisition du renseignement, rien ne peut remplacer une source humaine qui, au milieu du dispositif adverse, fait voir ce que les autres capteurs ne peuvent pas observer, ni même parfois déceler, et qui en apporte la preuve enregistrée. Les missions de Potsdam par le nombre et la compétence de leurs observateurs qui assuraient une présence permanente au-delà du Rideau de fer, ont été cette source *humain*<sup>10</sup> quasi idéale.

À cet égard, on ne manquait pas de s'étonner à l'Ouest que le commandement soviétique dont le goût du secret frisait la paranoïa ait pu tolérer l'activité quasi ouverte de recherche du renseignement à laquelle



Le général Zaitsev commandant la GFSA de 1980 à 1985.

Photos DR



Les rapports particuliers entre Russes et Français.

se livraient les missions de Potsdam sur ses forces, et ce d'autant plus qu'il en avait la preuve avec les quelques saisies de documents et de matériels qui avaient été opérées dans des voitures de "missionnaires". On s'est également longtemps interrogé sur les raisons qui ont conduit les Soviétiques à imposer aux autorités de la RDA le maintien de la présence voyante et l'activité dérangeante des missions militaires de liaison sur leur territoire, alors que c'était un sujet sensible pour leur orgueil national et que le régime d'occupation de l'Allemagne de l'Est par les forces soviétiques avait été aboli par un accord bilatéral en 1955.

En fait, les trois missions militaires soviétiques en RFA menaient également des opérations de renseignement, non seulement de reconnaissances comme celles qu'effectuaient les missions alliées en RDA, mais aussi des missions de nature beaucoup plus clandestines, recrutement, exfiltrations d'agents, levée de boîtes à lettres mortes, etc. dans des conditions de sécurité autrement plus favorables qu'à l'Est en raison de la surveillance beaucoup moins étroite des services du contre-espionnage à l'Ouest. Et cela représentait de toute évidence un avantage très supérieur aux yeux des services spéciaux soviétiques (KGB et GRU) que l'inconvénient pour le GFSA d'être observé par les *razvedtchiki*<sup>11</sup> occidentaux.

Finalement, tout semble s'être passé comme si chacun des deux blocs antagonistes de part et d'autre du Rideau de fer avait tacitement accepté que les missions militaires de liaison de l'autre bord exercent une surveillance sur ses propres forces, évitant ainsi toute méprise sur l'interprétation des déploiements d'unités que chaque camp était amené à exécuter, parfois au moment où la tension montait entre Est et Ouest pour "montrer ses muscles", mais aussi plus prosaïquement dans le cadre du maintien en condition opérationnelle de ses forces. On peut alors dire que les missions militaires de liaison ont préfiguré pendant la durée de la Guerre froide ce que seront les Mesures de Confiance et de Sécurité et les accords de maîtrise des armements en Europe. ■

6- *Staatsicherheit* ou Sécurité d'État : la police secrète de la RDA.

7- En octobre 1949, un Soviétique ouvrait le feu sur une voiture de la MMFL et le lieutenant Jacques Moser était atteint à la cuisse. En mars 1962 le caporal Douglas Day de BRIXMIS fut très grièvement blessé par le tir d'un garde-frontière est-allemand.

8- Sur ce même terrain et cinq mois auparavant, l'équipage du lieutenant-colonel Patrick Manificat de la MMFL essayait le feu d'une sentinelle soviétique.

9- Outre les deux incidents mortels évoqués ci-dessus, on peut rappeler celui de l'équipage du commandant Claude Legendre en avril 1969, qui a été détenu au secret pendant 13 jours à la suite d'un accident de la circulation au cours duquel un caporal (en civil) de la NVA avait été tué.

10- *Human intelligence* : renseignement d'origine humaine.

11- Terme russe pour "éclairés" qui désigne les officiers de renseignement et agents "légaux".



# Claude Raoul-Duval, piégearde et Compagnon de la Libération

Lucien Robineau (51 – Jeandet)



Spitfire sur la Manche, tableau de Paul Lengellé, peintre de l'Air.

L'article a été composé à partir de l'entretien réalisé par l'auteur le 10 juillet 2013 chez ce grand ancien.

Ils étaient trois, les piégearde décorés de la Croix de la Libération. Trois jeunes officiers pilotes de chasse en colère en juin 1940, pour deux d'entre eux fraîchement officiers et fraîchement pilotes. Tous les trois étaient partis, avant le 25 juin, rejoindre les Anglais afin de continuer une lutte qu'ils n'avaient pas commencée. Charles de Tedesco (39-Pinczon du Sel) tomba pour la France en Russie le 14 juillet 1943. Antoine Péronne (35-Guynemer), abattu en Libye le 15 juin 1941 et prisonnier jusqu'à la fin de la guerre, fut tué en service aérien commandé le 18 juin 1946. Claude Raoul-Duval (39-Pinczon du Sel), pilote de chasse au groupe Alsace, abattu au-dessus du Havre le 17 avril 1943 et retourné se battre avec son unité jusqu'à la victoire, a survécu à cinq ans et plus d'aventures avec un dynamisme intact, et se souvient.

Claude Raoul-Duval intégra l'École de l'air le jour même où la France déclarait la guerre à l'Allemagne. Passant le concours qui l'amenait le 3 septembre 1939 à Bordeaux-Mérignac où le Piège s'était replié, il ne

répondait pas à une vocation militaire irrépressible. « *Simplement, nous dit-il, depuis mes quinze ans, j'entendais parler d'Hitler tous les jours. Les journaux et la radio nous bassinaient avec ses discours. Nous suivions ce qui se passait au-delà du Rhin, la mainmise sur la rive gauche, l'Anschluss, la Nuit de cristal, les Sudètes, la Tchécoslovaquie. Je savais qu'il y aurait la guerre. Dans mon entourage, mon père et les hommes qui avaient survécu à l'autre, en racontaient l'horreur. Je ne voulais pas faire la prochaine dans les tranchées. L'aviation me paraissait plus propre. Pour aller dans l'aviation, il n'y avait pas de meilleure voie que l'École de l'air. J'ai été à l'École de l'air à cause de la boue et des rats de 14-18. Voilà tout. Quand même, j'avais volé un peu, de vingt-cinq à trente heures de coucou, à l'Aviation populaire et à l'aéro-club du Havre dont mon père était président.* » Premières interventions d'un père qui jouera un rôle décisif en plusieurs tournants de la vie de Claude au cours des mois qui vont suivre.

L'École de l'air, instaurée peu après l'Armée de l'air par un décret pris le 3 juin 1933, était encore dans l'enfance. Cinquième de son espèce, la



promotion 39 s'initia d'abord, selon des habitudes déjà acquises, à la manœuvre à pied et à l'étude des règlements militaires dont cette charte des armées, catéchisme du soldat : « *La discipline faisant la force principale des armées, il importe que tout supérieur obtienne de ses subordonnés une obéissance entière et une soumission de tous les instants ; les ordres doivent être exécutés sans hésitation ni murmure, etc.* ». Cependant, des activités plus urgentes s'imposèrent bientôt et l'apprenti chasseur Raoul-Duval, formé aux Landes de Bussac sur *Morane 230* et *315*, sous-lieutenant depuis le 20 mars 1940 après six mois d'uniforme, était breveté pilote le 13 avril avec à peine cinquante heures de vol militaires et moins de quatre-vingts heures en tout.

Une aussi tendre expérience ne permettait pas d'affronter l'ennemi en l'air et le désordre qui s'installa dès la seconde quinzaine de mai interdisait tout autant d'engager cette jeune promotion sous quelque forme que ce fût, tandis que le général Vuillemin, dans la perspective d'un avenir moins incertain, refusait de sacrifier des équipages qu'il espérait devoir être ultérieurement utiles. Dans la pagaille grandissante de juin 1940, dans ce Bordeaux bruissant d'exilés de toutes sortes, on attendait la cessation des hostilités, annoncée le 17 à la radio par le maréchal Pétain.

« *Désormais, nous dit Raoul-Duval, personne ne voulait se faire tuer et les Français n'avaient plus envie de continuer une guerre officiellement perdue. Désespérée sur le territoire métropolitain, et que certains pensaient pouvoir poursuivre en AFN. Dans un premier temps, il fut donc envisagé d'embarquer l'École de l'air sur le Massilia vers le Maroc. Comme on le sait, ce paquebot n'emmena finalement qu'un groupe restreint de parlementaires et de ministres. La promotion laissée à son sort, sans ordres, commença d'hésiter entre différents partis, dont plusieurs contredisaient la discipline. Avec mon camarade Pelleport<sup>2</sup> nous avons tout de suite décidé de rallier l'Angleterre. Je n'avais pas entendu l'appel du général De Gaulle. Mais mon père, qui se trouvait aussi à Bordeaux, l'avait entendu et, approuvant notre choix, nous conduisit au Verdon où nous avons pu embarquer le 20 juin sur un cargo hollandais en partance pour Falmouth. Débarquement le 22 juin et, après un peu de flottement, entrée dans le circuit bientôt habituel des aviateurs français émigrés : engagement dans les FAFL et passage dans les écoles de la RAF<sup>3</sup>, avant affectation dans un squadron. À Odiham, école franco-belge dirigée par Édouard Pinot – ce lieutenant qui avait embarqué au garde-à-vous sur un langoustier le 19 juin les élèves et les moniteurs de l'école de Morlaix –, j'ai retrouvé plusieurs camarades, dont Preziosi, Tedesco, Derville, La Poype, Poznanski. Repris à partir de zéro sur Simoun, Miles Magister, Miles Master, puis Hurricane, j'ai reçu mes ailes anglaises en avril 1941. Tandis que Pelleport restait en Angleterre, j'ai été volontaire pour le Moyen-Orient, où se trouvait une petite unité FAFL que l'état-major français de Londres s'employait à étoffer pour former le premier groupe de chasse et le premier groupe de bombardement nationaux. Contournant l'Afrique par Le Cap, nous avons rejoint fin juillet au Liban la 1<sup>re</sup> Escadrille française libre, noyau avec le GRB1<sup>4</sup> des futurs Alsace et Lorraine. Équipée de Potez 25 et 29 et des Morane-406 à bout de souffle hérités du groupe I/7, cette escadrille avait déjà livré en Égypte des combats avec la RAF. Moi, je n'ai pas eu cette chance. Nous avons été prendre l'alerte à Haïffa pour contrer la menace de bombardiers italiens qu'on n'a jamais vus. Puis l'Alsace s'est constitué, armé de Hurricane 1, avec nous qui sortions d'école et un groupe d'anciens, arrivés des quatre coins du monde. Ainsi Albert Littolff par Tobrouk, Tulasne atterri en Palestine en décembre 1940 avec son Morane, Brisdoux Galloni d'Istria venu de Paris par le Tchad, le Niger et le Sahara, Denis passé d'Angleterre au Tchad et en Libye, Ezzano par l'Angleterre, Dakar, le Gabon et le Congo, Preziosi d'Angleterre aussi, Lafont parti d'Oran avec Mouchotte, venu d'Angleterre également, etc. dont plusieurs comptaient déjà des victoires, acquises en France ou récemment en Égypte. Et puis Pouliquen venu de Syrie où il commandait la base de Palmyre, le plus ancien de tous et le plus respecté car il savait d'instinct trouver l'attitude et les mots propres à calmer les esprits échauffés et arrondir des angles souvent rugueux. Il partageait le commandement indivis du groupe avec un Tulasne peu soucieux d'administration. Nos avions étaient ornés de nos*



Un Hurricane du Groupe de chasse Alsace en Égypte

*cocardes et d'une grande croix de Lorraine bleue ou rouge dans un cercle blanc sur le fuselage* ».

Assez curieusement, comme beaucoup de ceux qui ont combattu sans relâche, Raoul-Duval parle peu de sa guerre. Pour cette période passée au désert égyptien de juillet 1941 à octobre 1942, il renvoie parfois au livre<sup>5</sup>, exclusivement consacré à ces quinze mois, qu'il n'a fait paraître qu'en 1978. Mais il témoigne, sans animosité, par petits coups de projecteur. Il regrette sans les juger que, de tous les pilotes du I/7, le seul Rozoy ait choisi d'être FAFL et que les autres soient rentrés en France tandis que les mécanos restaient avec leurs avions. De ce séjour au désert d'Égypte, il montre les terrains désolés d'Ismaïlia, de Fouka et d'El Daba à l'horizon sans limites. Il évoque les longues alertes au soleil dans les cabines abritées d'une ombrelle fleurie achetée aux *Dames de France* d'Alexandrie, son fidèle équipier sous-officier plus expérimenté et aguerri que lui, les longues missions de protection des convois maritimes allant ravitailler Malte, exécutées de jour et de nuit sans guidage, avec des *Hurricane Mk-1* incapables de suivre les *Ju-88* et impuissants contre les sous-marins dont n'était visible que le sillage de leurs torpilles, l'impatiente colère de ces aviateurs français, à leurs yeux coupables d'inaction quand leur arrivait le bruit des combats de Bir Hakeim où des camarades écrivaient l'épopée de la France libre, leur admiration fraternelle devant ces héros, recueillis à leur camp, qui s'appelaient Messmer, Saint-Hillier, Amyot d'Inville ou Simon et... Susan Travers, chauffeur<sup>6</sup> de Kœnig. Puis le sable, partout le sable, toujours le sable...

« *À l'été 1942, reprend notre ancien, les missions changent. Nous appuyons les combats au sol, et, ne faisant guère le poids face aux Messerschmitt, nous perdons plusieurs camarades. À l'automne, les choses bougent. La moitié de l'Alsace, avec Pouliquen, Tulasne, Littolff, Denis et quelques autres, rejoints à Rayak par un détachement venu d'Angleterre à travers l'Afrique, partira en novembre pour la Russie former le Groupe n° 3 Normandie. Nous, l'autre moitié des pilotes et des mécaniciens, avons embarqué à Suez le 21 octobre, en compagnie d'une partie des gens du Lorraine. Les navires allaient d'Égypte en Angleterre par le canal et l'Océan Indien, puis à partir du Cap remontaient l'Atlantique pratiquement jusqu'à New York pour se joindre aux convois américains protégés. C'est comme ça que, pilote de chasse, j'ai passé plus de six mois en mer pour à peu près 680 heures*



- 1- Chef d'état-major général de l'Armée de l'air et commandant en chef des forces aériennes.
- 2- René de La Fite de Pelleport, promotion 39-Pinczon du Sel, pilote au 242 Squadron, disparu en Mer du Nord le 10 août 1941, mort pour la France.
- 3- Sauf pour quelques navigateurs aguerris, immédiatement intégrés dans les squadrons (NDLR).
- 4- Groupe réservé de bombardement n° 1, acheminé depuis Takoradi (Ghana).
- 5- *Ciel de sable*, France-Empire, 1978. Préface de Romain Gary.
- 6- Chauffeuse ?

## Claude Raoul-Duval, piégéard et Compagnon de la Libération



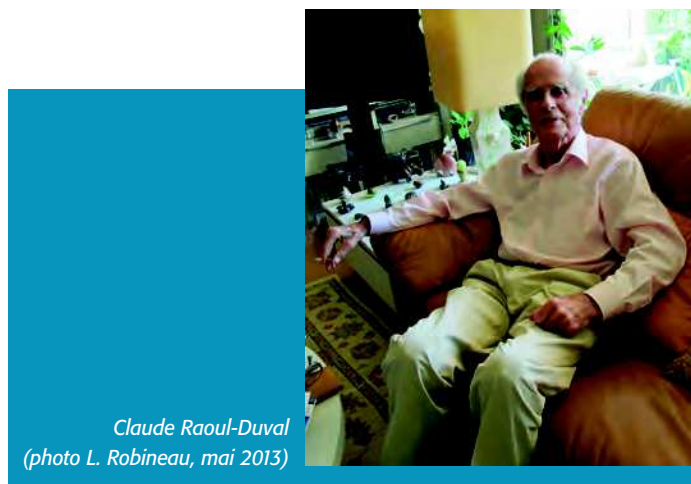
Insigne du 341 Squadron

DR

en l'air. Au cours de ce voyage j'ai retrouvé Romain Gary, personnage extraordinaire du Lorraine avec qui j'étais lié d'amitié depuis deux ans, qui nous lisait des pages écrites sur le pouce, où des paysages de neige et de verglas tentaient de rafraîchir la touffeur des entrepôts de notre vieux rafiot surchargé pendant la traversée de la Mer Rouge!

Revenus en Angleterre fin décembre, nous reformons dès janvier 1943 le groupe en Écosse sur Spitfire-V, sous

la houlette de Mouchotte, lequel n'a retenu que des pilotes choisis par lui. C'est du moins ce qu'il nous dit. De GC n° 1, nous devenons le 341 Squadron Alsace et agissons au sein du Two-Group du Fighter Command. Nos mécaniciens sont anglais, ceux du Levant étant cédés à l'Ile-de-France. Descendus à Biggin Hill, nous commençons en mars des sorties au-dessus de la France à 12 avions volant de front. Ce sont soit des escortes de bombardiers soit des sweeps, destinés à forcer la chasse allemande au combat. Nous volons maintenant sur Spit-IX. Après une vingtaine de sweeps sans rencontres, lors de notre deuxième engagement, le 17 avril 1943, j'ai été abattu par un Me-109 au-dessus du Havre. Une meute nous était tombée dessus pendant une évolution à gauche, j'étais à l'intérieur du virage, à moindre vitesse et... « Pauvre Raoul-Duval! » écrira Mouchotte dans ses carnets<sup>7</sup>. Mon Spit pulvérisé, je me retrouve accroché à un arbre du bois de Tancarville, voyant arriver une horde d'Allemands courant vers mon parachute. Débarrassé de ma combinaison, en pantalon et pull-over, je descends à plat ventre la colline entre les Allemands qui l'escaladaient. Récupéré par un vieux Normand, j'ai été promené de ferme en ferme où une sympathie patriotique m'abreuvait de calvas successifs, sans aller jusqu'à risquer de m'héberger. Ivre-mort, je passe finalement la nuit dans le lit de mon Normand, puis décide d'aller à l'abbaye de Saint-Wandrille, dont je connaissais le père abbé. Ce saint homme avait des accointances dans la Résistance et un émissaire arriva, à qui j'ai confié la chevalière que mon père m'avait donnée au Verdon, comme signe d'authentification. Mon père était en relation avec le réseau Comète dont le rôle était de rapatrier vers l'Angleterre, par sous-marin, les équipages alliés abattus. Je fus d'abord prié de m'éclipser un temps en Bretagne où résidait la vieille nounou de mon enfance. J'y fis venir ma fiancée. Puis, comme l'endroit semblait suffisamment discret, on m'expédia deux équipages de B-17 qu'il fallut héberger, habiller, chausser et nourrir. Le réseau Comète étant détruit, mon père me mit en rapport avec le réseau Bourgogne, autre organisation qui faisait la même chose, mais par l'Espagne. Pris en charge par petits groupes, nous sommes descendus par le train jusqu'à Foix via Paris puis avons fait plus de 250 kilomètres à travers la montagne, flanqués de deux guides espagnols, ma fiancée toujours avec nous, jusqu'à Barcelone. Accueillis, douchés, restaurés et remis à neuf au consulat britannique, nous avons pris le train jusqu'à Gibraltar, puis le bateau vers l'Écosse, où tout le monde finit par arriver, sain et sauf, fin octobre 1943. Tout naturellement, ma femme fut engagée à Londres au BCRA et j'ai repris ma place à l'Alsace, après passage en OTU.



Claude Raoul-Duval  
(photo L. Robineau, mai 2013)

Deux remarques accessoires. La première pour dire que l'aide apportée par les Espagnols, qui peut sembler étrange, s'explique parce que les évadés avaient pour eux une grande valeur, grâce aux avantages en essence, farine et produits divers dont les services anglais récompensaient des actes en réalité peu désintéressés. La seconde est que les Anglais, en reconnaissance de ce que nous avons fait pour les Américains, nous ont logés somptueusement aux frais du roi d'Angleterre, ma femme et moi, en attendant notre embarquement dix jours plus tard.

À mon retour, le groupe ne faisait déjà presque plus que du tactique, avec nos Spit armés de bombes: attaques des sites de V-1 et missions d'interdiction sur les communications, dont la neutralisation des locomotives par la destruction des réservoirs d'eau dans toutes les gares et, à partir du débarquement, appui des troupes au sol. À ce moment-là, on ne voyait plus d'avions allemands... Par la suite, l'Alsace connut plusieurs terrains en France, en Belgique et aux Pays-Bas et, Mouchotte ayant disparu en août 1943, plusieurs commandants: Duperier, Martell, Schläsing, Andrieux. En mars 1945, ayant largement mon compte de missions, j'ai été mis au repos et on m'a envoyé à Paris près du général Valin qui travaillait à la reconstruction de l'Armée de l'air. J'ai fini glorieusement la guerre dans un bureau. Les mois passant, je me rendais compte de la misère de cette armée et j'ai sauté sur la première loi de dégageant des cadres. Je dois dire aussi que je n'approuvais pas l'engagement français en Indochine, où j'aurais dû immanquablement aller. Enfin et surtout, mon père, à la tête d'une entreprise commerciale, me pressait d'y aller prendre des fonctions de direction. Je suis donc devenu commandant de réserve le 1<sup>er</sup> juillet 1946. J'ai quand même continué à voler au CERO<sup>8</sup> du Bourget, avant d'aller exercer mes talents au Congo, au Nigeria, en Algérie et finalement comme banquier au Brésil. Voilà. ». Notre ancien ne dit pas qu'il prit sa retraite en 1995, à 76 ans. Aux âmes bien nées...

Les chemins des aviateurs français durant la guerre furent divers. Ceux qu'emprunta Claude Raoul-Duval sortent de l'ordinaire et son parcours est vraisemblablement unique. Notre ancien reconnaît avoir eu beaucoup de chance, comme tous les survivants d'une longue et périlleuse aventure courue en combattant. La sienne fut de toujours trouver, à point nommé, un père qui donna les coups de pouce nécessaires. Mais la chance ne suffit pas aux grands destins et la Croix de la Libération n'était pas décernée sans raison.

Des 1 038 compagnons, l'Armée de l'air en compta 166 et l'Alsace 21. La première unité militaire décorée, le 21 juin 1941, fut l'Escadrille de chasse n° 1, ébauche de l'Alsace. ■

7- Mouchotte, mort en août 1943, a écrit dans ses carnets que Raoul-Duval s'était abattu en flammes... (NDLR)

8- CERO: Centre d'entraînement des réserves ordinaires. Celui du Bourget portait le numéro 301. (NDLR)





# Destins croisés

**Marc Locqueville (99 – Dumesnil de Maricourt)**

Le *Royal Air Force Regiment* est aujourd'hui la référence européenne, voire mondiale, de la protection d'une force aérienne en opérations. L'OTAN s'est d'ailleurs largement inspirée de son expérience et de ses travaux pour rédiger sa doctrine sur le sujet. De leur côté, les commandos parachutistes de l'air contribuent à la protection des moyens de l'Armée de l'air en opérations. Ils sont aussi les spécialistes du segment sol des opérations aériennes. Depuis la signature du traité de Lancaster House<sup>1</sup>, le *RAF Regiment* et les commandos parachutistes de l'air se sont rapprochés. De leur capacité à travailler ensemble dépendra la liberté d'action de nos armées de l'air dans les opérations futures. Retour sur leur parcours.

## Des origines aussi prometteuses que glorieuses

### La naissance du *RAF Regiment*

Europe, mai 1940, la "drôle de guerre" laisse place à la "guerre éclair". Les Alliés sont surpris par la rapidité et la violence de l'offensive allemande. Leurs armées sont défaits en quelques semaines. Les unités britanniques qui rallient le Royaume-Uni subissent de lourdes pertes, y compris dans la *Royal Air Force (RAF)*. S'ensuit pendant plusieurs mois la Bataille d'Angleterre, au cours de laquelle les Britanniques mesurent la faiblesse de leur dispositif et de leur concept de protection d'aérodromes. Ils commencent alors à envisager de prendre en compte cette mission jusque-là assurée par la *Royal Army*.

En mai 1941, la chute de la Crète est désastreuse pour la RAF. Ainsi, après la saisie par l'armée allemande des trois aérodromes de l'île, la *Luftwaffe* renforcera les positions allemandes dans la région. La perte de l'île, considérée comme stratégique pour la défense de l'Égypte et de la route des Indes, est vécue comme un traumatisme par les autorités britanniques. Cet épisode fait définitivement prendre conscience à Churchill que des aviateurs spécialisés doivent défendre eux-mêmes les aérodromes. C'est ainsi que le 1<sup>er</sup> février 1942 est créé le

*Royal Air Force Regiment*, donnant ainsi à la *RAF* la responsabilité du commandement et du contrôle de la défense de ses aérodromes.

Au plus fort de la guerre, le *RAF Regiment* comptera 85 000 hommes, participant à l'ensemble des opérations de la *RAF* sur tous les champs de bataille. Il se distinguera notamment dans le Pacifique, en Italie, ou encore en Normandie lors du débarquement de juin 1944. À la fin de la guerre, le *RAF Regiment* est composé de 250 escadrons et 50 000 aviateurs. Il a déjà acquis une grande notoriété et s'est maintes fois démarqué par son expertise et sa polyvalence, mais aussi par la ténacité et le courage de ses hommes.

### Les premiers parachutistes français sont des aviateurs

En France, les premiers parachutistes militaires sont des aviateurs. Sous l'impulsion du capitaine Geille, les 601<sup>e</sup> et 602<sup>e</sup> Groupes d'infanterie de l'air (GIA) sont créés dans l'Armée de l'air le 1<sup>er</sup> avril 1937.

En septembre 1939, au début de la guerre, les GIA sont placés en réserve générale. Ils effectueront des missions dans le nord-est de la France ►

<sup>1</sup>- Accords bilatéraux de coopération en matière de sécurité et de défense du 2 novembre 2010.

## Destins croisés

► avant d'être repliés sur Alger en juin 1940 puis dissous le 24 août. Créée en mars 1941 à partir des effectifs des 601<sup>e</sup> et 602<sup>e</sup> GIA, la Compagnie de l'air n° 1 devient 1<sup>er</sup> Régiment de chasseurs parachutistes le 1<sup>er</sup> mai 1943 et se distinguera au cours des campagnes des Vosges et d'Alsace.

En parallèle, des hommes issus de la 1<sup>ère</sup> Compagnie de chasseurs parachutistes des Forces aériennes françaises libres du capitaine Bergé rejoignent en janvier 1942 la brigade du *Special Air Service* de David Stirling. Leur mission est de détruire au sol les appareils allemands et d'endommager les aérodromes nazis en Afrique du nord. Ils obtiendront des résultats spectaculaires et leurs actions seront remarquées par le général de Gaulle.

Au moment du débarquement de Normandie, le *Special Air Service* compte cinq régiments de 400 hommes chacun : les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> SAS britanniques, les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> SAS français (en fait 3<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> RCP), et le 5<sup>e</sup> SAS belge. Ils sont pour l'essentiel parachutés en Bretagne afin d'interdire tout renforcement allemand par l'ouest. Ils sont ensuite engagés en Vendée, en Saône-et-Loire, dans les Ardennes belges et aux Pays-Bas. Au total, le *Special Air Service* prend part à plus de 80 opérations durant la Seconde Guerre mondiale et obtient des résultats d'une rare efficacité, faisant de lui une des préoccupations principales des officiers du troisième Reich.

### Une approche différente après-guerre

#### Le RAF Regiment de toutes les campagnes

Après la Seconde Guerre mondiale, le *RAF Regiment* est continuellement déployé en opérations à travers le monde. Fortement sollicité dans le cadre du processus de décolonisation de l'Empire britannique, le *RAF Regiment* continue de développer ses techniques et ses capacités opérationnelles au Moyen-Orient, à Chypre, en Malaisie ou encore en Indonésie. Pendant cette période, le *RAF* ne participera à aucune opération sans les hommes du *RAF Regiment*.

#### Du transfert vers l'Armée de terre à l'AFN

En France après-guerre, le choix est fait de regrouper toutes les unités parachutistes au sein de l'Armée de terre. Ainsi, le 1<sup>er</sup> RCP est transféré le 1<sup>er</sup> août 1945, suivi des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> RCP le 15 août.

Lors du conflit algérien, le besoin se fait rapidement sentir de (re)créer un corps de commandos aéroportés, héliportés ou parachutés afin d'appuyer depuis le sol les opérations aériennes menées par l'Armée de l'air. Partant du constat qu'il « est plus facile à un oiseau de marcher qu'à un serpent de voler », le général Dumesnil de Maricourt se bat, y compris en interne, pour obtenir le 12 mars 1956 la création d'un corps de commandos de l'air.

Le 15 mai, les commandos 10 et 20 sont constitués à La Reghaia en Algérie, suivis des commandos 30 le 25 juillet et 40 le 1<sup>er</sup> mars 1957. Le 1<sup>er</sup> mai, le Groupement des commandos parachutistes de l'air (GCPA) est confié au lieutenant-colonel Coulet<sup>3</sup>. Le 1<sup>er</sup> février 1959, le commando 50 vient compléter ce dispositif.

Les commandos parachutistes de l'air opèrent dans toute l'Algérie. Capables d'interventions rapides, ils sont le plus souvent héliportés mais peuvent être parachutés. Une de leurs missions spécifiques est de guider depuis le sol les frappes de l'aviation française. Ils se feront remarquer par leur détermination et leur courage face à la guérilla algérienne. Fidèles au général Challe lors du putsch d'Alger le 21 avril 1961, ils vont



Le général Dumesnil de Maricourt.

subitement voir leur destin s'assombrir. Le GCPA est dissous le 29 avril avec les commandos 10, 20 et 40. Le commando 30 sera dissous le 15 mai pour avoir refusé de prendre part à des opérations. Seul le commando 50 subsistera jusqu'à la fin de la guerre.

81 commandos parachutistes de l'air sont morts pour la France en Algérie et près de 200 ont été blessés au combat.

### Des trajectoires opposées après la guerre d'Algérie

#### Le RAF Regiment confirme son expertise et devient incontournable

Après la période de décolonisation, le *RAF* conserve la même doctrine en matière de protection d'une force aérienne en opérations. Le *RAF Regiment* est ainsi utilisé en Irlande du nord dans la lutte contre l'*Irish Republic Army (IRA)*, premier conflit irrégulier moderne auquel les Britanniques sont confrontés, qui plus est sur leur sol. Le *RAF Regiment* y développe des techniques de contre-insurrection avec une forte réactivité et une grande adaptabilité. Il y maintiendra une présence permanente de 1969 à 2007.

Le *RAF Regiment* est évidemment engagé aux Malouines en 1982 en réaction à l'invasion argentine et y est toujours présent aujourd'hui. Les années quatre-vingt-dix sont marquées par sa participation à de nombreuses campagnes dans le Golfe, en ex-Yougoslavie ou en Sierra Leone. C'est d'ailleurs suite à l'intervention au Koweït qu'il s'est réorganisé pour prendre en compte la dimension globale de la mission de protection de la force. Il a alors recréé ses *wings*<sup>3</sup>, qui assurent toujours aujourd'hui en opérations le commandement de la manœuvre de protection de la force aérienne.

En 2003, le *RAF Regiment* participe dès le début des opérations à l'invasion de l'Irak. Il y maintiendra une présence autour de l'aéroport de Bassora jusqu'au retrait des troupes britanniques du pays en juin 2009.

#### La renaissance des CPA

Après la guerre d'Algérie, il faut attendre l'avènement des Forces aériennes stratégiques pour voir l'Armée de l'air décider la création des fusiliers commandos de l'air en 1965. Leur mission est dans un premier temps la protection des sites nucléaires. Elle sera ensuite étendue à l'ensemble des installations de l'Armée de l'air en métropole et en opérations. En 1976, le général Saint-Cricq, chef d'état-major de l'Armée de l'air, revalorise la fonction protection. L'Armée de l'air renoue même avec ses traditions parachutistes lorsque des cadres commandos sont brevetés à l'École des troupes aéroportées de Pau, mais aussi lorsque l'Escadron de protection et d'intervention est créé en 1979<sup>4</sup>.

En 1994, peu après la formation en 1992 du Commandement des opérations spéciales (COS), il devient Escadron d'intervention des commandos de l'air (EICA). Initialement constitué des commandos parachutistes de l'air n°10 et 40 – le 10 pour les opérations spéciales, le



Dépose par corde lisse d'un groupe commando Rapace.



Entraînement jungle du RAF Regiment II squadron.



Extraction par grappe d'un groupe commando Rapace.



Photos Collection auteur

Équipage du RAF Regiment sur Land Rover à Bassora en 2008.



40 pour les missions "air" – l'EICA est dissous en 1996 et le Commando parachutiste de l'air 10.566 devient une unité à part entière.

En 1999, alors que de nouvelles menaces apparaissent, les Commandos parachutistes de l'air 20.566 et 30.566 sont créés pour assurer la protection des bases aériennes projetées. Ils se voient également confier les missions de mesures actives de sûreté aérienne (MASA) et de recherche et sauvetage au combat (RESCO).

Ces unités parachutistes participeront aux opérations de l'Armée de l'air en Mauritanie, au Tchad, au Rwanda, en République centrafricaine, en Côte d'Ivoire, en République démocratique du Congo, dans le Golfe et les Balkans.

### De l'Afghanistan à Lancaster House

#### Le RAF Regiment et la protection de la force aérienne en Afghanistan

Le RAF Regiment est déployé en Afghanistan début 2002. Expert reconnu au sein de l'OTAN pour la protection des aéroports, il se voit attribuer la protection de l'aéroport de Kaboul. Avec l'enlèvement du conflit dans le sud du pays, on lui confie ensuite la responsabilité de la protection de la base aérienne de Kandahar (province de Kandahar), puis de celle de camp Bastion (province d'Helmand). Il y mettra systématiquement en œuvre sa doctrine visant à protéger de manière globale la force aérienne; à l'intérieur des bases, bien sûr, mais aussi à l'extérieur, dans un rayon pouvant aller jusqu'à 15 km en fonction de l'évaluation de la menace. Le RAF Regiment y développera comme en Irak son expertise en matière de lutte contre-insurrectionnelle dans le cadre de la protection de la force aérienne, aussi bien en matière d'emploi, de doctrine, d'équipement, que de formation de son personnel.

#### Une nouvelle légitimité opérationnelle qui doit maintenant être concrétisée

Les commandos parachutistes de l'air sont également déployés dans les premiers temps de l'intervention en Afghanistan. Les uns au profit des opérations spéciales (CPA 10), les autres dans le cadre de la protection des moyens air (CPA 20 et 30).

À partir de 2006, les CPA 20 et 30 sont aussi employés en appui des unités de l'Armée de terre. Leurs compétences dans le domaine de l'appui aérien, mais aussi leurs capacités de commandos, sont utilisées indifféremment par les groupements tactiques interarmes (GTIA) et par

les unités de formation de l'armée afghane (OMLT<sup>5</sup> puis AT<sup>6</sup>). Ils sont également utilisés au sein du détachement d'hélicoptères de Kaboul pour la mission *Personnel recovery*, puis au sein du bataillon d'hélicoptères pour des missions d'escorte et d'accompagnement des voilures tournantes. Le CPA 10, dans le cadre des opérations spéciales, mais aussi les CPA 20 et 30 dans leur emploi conventionnel, ont développé au cours de ces dix années en Afghanistan des savoir-faire spécifiques et unanimement reconnus, aussi bien en interarmées qu'en interalliés.

Un commando parachutiste de l'air est mort pour la France en Afghanistan et une dizaine ont été blessés au combat.

### Conclusion

Si le RAF Regiment et les commandos parachutistes de l'Armée de l'air ont vu le jour à la même époque, leur emploi et leur histoire ont suivi des voies bien différentes. Les premiers sont aujourd'hui des fantassins de l'air qui excellent dans la protection de la force aérienne. Les seconds sont des aviateurs rompus aux techniques de commandos qui maîtrisent toutes les facettes du segment sol des opérations aériennes. Ces deux communautés ont tout intérêt à poursuivre leur rapprochement pour continuer d'apprendre l'une de l'autre, afin que Français et Britanniques puissent faire face ensemble aux conflits de demain. D'ailleurs, les contraintes budgétaires qui pèsent aujourd'hui sur nos forces armées, avec des formats de plus en plus resserrés, plaident en faveur de ce type de synergie. ■

2- NDLR: diplomate engagé aux FFL le 19 juin 1940, chef de cabinet du général De Gaulle à Londres, commandant des paras FAFL en Grande-Bretagne, débarque en France en juin 1944 et est nommé préfet de Normandie. Se met en disponibilité de la carrière diplomatique en 1956 pour servir en Algérie.

3- Escadres.

4- Il succède à l'Escadron d'évaluation et d'intervention qui avait lui-même succédé à la Brigade d'évaluation et d'intervention en 1972.

5- *Operational mentoring liaison team*.

6- *Advising team*.





Extrait de l'imagerie de l'Armée d'Alsace - avril 1940.

# Bahutages

**Bernard Goulesque (61 – Moulin)**

Cela se passait longtemps avant que Madame Royal ne légifère contre les bahutages. Notre camarade nous emmène dans les ténèbres de la Ligne Maginot.

Le jeune contrôleur qui arrive à Drachenbronn, tout frais émoulu du CICOCSA de Dijon (centre d'instruction des contrôleurs d'opérations, de circulation et de sécurité aérienne), ne connaît pas grand chose au problème du guidage des avions. Bien sûr, il a appris la théorie de la circulation aérienne ainsi que le langage, pour le moins ésotérique et pseudo-américain, qu'échangent pilotes et contrôleurs. Mais de là à réaliser une interception bi-sonique avec les fameux *Mirage IIIC*, il y a encore un monde que notre jeune officier ne franchira qu'au bout d'une année de lente progression, parsemée de tests, d'examens et d'exercices en tous genres. Cependant, par rapport à ses camarades qui, comme lui, s'instruisent du côté du Mont-Agel au-dessus de Monaco, ou à Mont-de-Marsan dans les Landes, il a l'énorme avantage d'avoir à sa disposition, à défaut de la douceur du climat, un outil exceptionnel pour son instruction, le STRIDA (Système de traitement et de représentation des informations de défense aérienne).

Progrès considérable dans le domaine de la défense aérienne, le STRIDA l'est aussi en effet dans celui de l'instruction des contrôleurs où il peut être utilisé comme un véritable simulateur. La situation aérienne est visualisée sur un écran cathodique. Elle est formée des "pistes" qui représentent dans un même plan tous les avions circulant dans la zone. Chaque "piste" est constituée d'un signe cabalistique qui caractérise la nature de l'avion (○ avion de ligne, □ chasseur, √ inconnu, ▲ hostile,...) entouré de chiffres qui traduisent des paramètres tels que l'altitude, l'IFF, la qualité de la détection... et d'un petit vecteur proportionnel en longueur à la vitesse de l'appareil détecté et donnant sa direction (○ —, □ J, √ —). Si l'ensemble de ces pistes constitue donc une vue générale de la situation des avions dans le ciel européen, il n'est nullement défendu, à des fins d'instruction et à condition de ne pas les transmettre aux autres stations radars, de demander au calculateur de créer des pistes fictives (C —) qui pourront être utilisées par le couple élève-moniteur comme des avions réels. On supprime alors les risques dus à l'inexpérience du jeune contrôleur tout en le plaçant dans des conditions identiques à celles qu'il rencontrera plus tard dans son travail de tous les jours. CQFD. Le STRIDA en plus d'être une nouveauté majeure au plan de l'efficacité dans la surveillance du ciel, se révèle aussi le *nec plus ultra* au plan de l'instruction de ses futurs servants.

Le jeune contrôleur qui arrive à Drachenbronn ne sait donc pratiquement rien faire. Aussi, à l'issue de la première journée passée sur la base à effectuer les diverses formalités administratives d'arrivée, trouve-

t-il normal que son commandant d'escadron le dispense pour la première nuit de monter en salle d'opérations. Il lui demande simplement de venir coucher au trou, vers vingt-deux heures, avec le demi-escadron d'astreinte, « *histoire de commencer à s'habituer aux spartiates et bruyantes chambrées de la Ligne Maginot* ».

Ce que ne sait pas notre jeune homme, pas plus que son camarade arrivé comme lui le jour même, c'est qu'après les vols de nuit, vers vingt-trois heures, quand le calme est revenu, une mise en scène inhabituelle s'organise en salle d'OPS.

Le bureau du commandant de secteur est recouvert de revues et de photographies... pornographiques, et agrémenté d'un grand verre et de quelques bouteilles de gros rouge qui tache. Quant à ce dernier, les cheveux en bataille, la cravate défaits, la chemise à demi déboutonnée et la braguette de son pantalon largement ouverte, il se transforme à s'y méprendre en poivrot invétéré, doublé d'un clochard.

Tandis que notre commandant peaufine son talentueux déguisement, quelques officiers simulant le même état de délabrement s'avachissent dans des fauteuils alors que d'autres, tout aussi peu soignés dans leur tenue, s'installent devant des consoles et font semblant de contrôler des avions.

Pendant que ce manège se met en place, un officier va réveiller nos deux jeunes contrôleurs et leur demande de monter au trou. Le prétexte est facile :

« *Dépêchez-vous de vous habiller ; il y a beaucoup de travail et on a besoin de vous en salle d'OPS pour réaliser une interception avec la P.O. (permanence opérationnelle) de Dijon sur un avion inconnu qui vient de franchir la frontière tchécoslovaque.* »

Sur le chemin de la salle STRIDA, l'officier qui vient de les réveiller, un piégard comme eux mais d'une promotion précédente, en profite pour leur décrire en quelques mots l'ambiance "déplorable" de l'escadron :

« *Formé en grande partie d'une bande de vieux c... , issus certainement des FFI ou des FTP de la dernière guerre, qui ne connaissent rien au contrôle, qui boivent comme des trous et qui sont, la plupart du temps et en particulier ce soir, ronds comme des queues de pelles.* »

Arrivés en salle d'OPS, nos deux compères constatent dès le premier coup d'œil la véracité des dires de leur aîné. Mais ils n'ont guère le temps de s'appesantir sur le sujet car on les installe sans plus tarder devant une console dont on leur explique rapidement le fonctionnement sommaire ;





Entrée de l'ouvrage du CDC.

Radar 23 cm de Drachenbronn.



du scope. C'est alors que le piègeard, qui a réveillé précédemment nos deux lascars, passe derrière leur console et les informe que la tatillonne ambassade suisse vient de contacter la défense aérienne pour lui signaler que deux *Mirage* français effectuent un combat aérien au-dessus de son territoire, sans leur dire, évidemment, que le calculateur y avait conduit les avions fictifs sans qu'ils n'y prennent garde.

en particulier l'utilisation du casque radio avec la touche marche-arrêt correspondante (en réalité, la touche marche-arrêt du réseau conférence inter-console). Leur camarade piègeard leur montre alors sur le scope la piste synthétique (et surtout fictive) de l'avion inconnu au centre de l'Allemagne ainsi que celle synthétique (et fictive également) de la P.O., au nord de Dijon pour vingt-cinq nautiques et au cap 360°.

« La P.O. est toujours sous le contrôle de l'approche de Dijon, leur dit-il, mais elle ne devrait plus tarder à vous contacter. »

D'ailleurs sur la fréquence radio (le téléphone inter-console) n'entend-on pas déjà la voix nasillarde du leader de la patrouille (l'un des contrôleurs installé à quelques consoles de la leur) :

« *REMPART de CHOUCAS ROUGE, en montée vers 35 000 pieds, au cap 360, trois - six - zéro, IFF branché, à vous pour contact.* »

Alors, l'un des jeunes contrôleurs, sans se poser la moindre question et sans aucun état d'âme, répond comme on le lui a si bien appris en école :

« *CHOUCAS RED, I read you five by five - radar contact - continue angel thirty five - vector starboard zero - six - zero - your target seventy nautical miles - antenna bearing zero - eight - five - over.* »

Ce qui en clair veut dire ceci : « *CHOUCAS ROUGE, je vous reçois cinq sur cinq - j'ai contact radar avec vous - continuez votre montée vers 35 000 pieds - tournez à droite au cap 060° - votre cible est à 70 nautiques de votre position dans le relèvement 085° - à vous.* »

Pour l'instant tout semble se dérouler pour le mieux ; pourtant ce n'est que le début d'un énorme gag qui donnera bien des soucis, quelques sueurs froides et de nombreux tracas à ses innocentes victimes.

En effet, très rapidement les choses commencent à se gâter. C'est tout d'abord la radio (le téléphone inter-console) qui donne des signes de faiblesse et qui devient de plus en plus mauvaise, au point que les pilotes de la P.O. ont bien du mal à entendre les ordres des contrôleurs et *a fortiori* à les exécuter. Puis c'est l'avion inconnu qui fait mine d'attaquer la P.O. ... Il ouvre même le feu !. Le jeune contrôleur et son adjoint n'en croient ni leurs yeux ni leurs oreilles et demandent haut et fort de l'aide au chef des contrôleurs d'interceptions... qui, affalé sur une console, cuve son vin en silence !.

C'est la panique ! Le jeune adjoint du contrôleur novice se lève alors et court, tout affolé, vers le bureau du commandant de secteur qui, un verre de rouge à la main et les yeux dans la vague, le renvoie avec pertes et fracas. Il lui fait même remarquer qu'il est à une semaine de la quille ; qu'il ne veut pas d'emmerdements ; qu'il n'en a rien à foutre de l'avion inconnu et, qu'en tout état de cause, il lui fasse un compte rendu écrit et détaillé de la situation.

D'ailleurs passablement énervé et agacé par l'attitude de ce blanc-bec, il ajoute pour clore définitivement la discussion :

« *À présent, je vais me coucher et surtout qu'on ne me réveille sous aucun prétexte ; demain il fera jour !* »

Pendant ce temps, l'avion (fictif) inconnu, au grand soulagement du jeune contrôleur mais sans qu'il sache trop pourquoi, disparaît soudainement

« *Alors fissa les mecs, faites sortir immédiatement vos avions de Suisse car c'est déjà un incident diplomatique énorme...* », leur dit-il sur un ton des plus fermes, avant d'ajouter le plus innocemment du monde :

« *Mais au fait, avez-vous pensé à demander à vos pilotes, le pétrole restant?..* »

Évidemment, il ne reste pratiquement plus de carburant à nos deux *Mirage*, et en tout cas pas assez pour rejoindre leur base...

La suite logique de cette mise en scène se déroule donc comme prévu initialement avec l'extinction du réacteur des deux avions de la P.O. suivie de l'ordre d'éjection de leurs pilotes. Et toujours dans la plus pure logique des choses de l'aéronautique, l'équipier s'éjectera en récitant « *Je vous salue Marie...* », tandis que le leader, refusant de quitter le navire malgré l'ordre maintes fois répété de s'éjecter, percutera la planète au cri de « *Vive la France - À la chasse Bordel* ». Au même moment, les pistes (fictives) disparaissent de l'écran radar.

Nos deux débutants dans le dur métier d'aiguilleur du ciel, médusés par la sinistre ambiance des lieux et encore abasourdis par tout ce qui leur arrive, passeront le reste de la nuit à donner des explications téléphoniques aux autorités (d'autres contrôleurs) de la Défense aérienne, de la présidence de la République et de l'OTAN, mais là, en anglais... Ils devront également rédiger une foule de comptes rendus sur les faits de la soirée, évidemment, mais aussi sur leur instruction à l'École de l'air, sur leurs études secondaires, sur la profession de leurs parents...

Au matin, quand la relève se présente, le premier est en pleine crise de nerfs, tandis que le second, un stylo à la main, s'est endormi sur son antépénultième rapport.

La découverte de la vérité, l'air frais des galeries et le beau soleil alsacien à la sortie du *trou* rendront à nos bizuts sourire, volubilité et joie de vivre. Ils avaient eu leur bahutage d'arrivée et étaient dignes à présent de servir d'adjoint à un contrôleur qualifié qui leur apprendrait, petit à petit, les ficelles du métier. ■



Salle d'ops STRIDA en février 1968.

Photos Collection de l'auteur



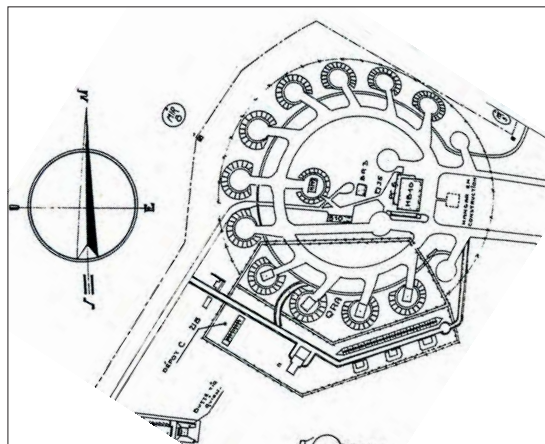
# Avec ceux qui montaient la "garde au Rhin"... nucléaire !

Jean-Claude Ichac (57 – Ducray)

L'auteur est tombé dans la marmite de la Guerre froide quand il était... jeune lieutenant officier de renseignement au 1/3 Navarre. Il nous fait part de ses souvenirs le plus marquants.

Automne 1963, à Lahr, petite ville allemande de la vallée du Rhin, en face des Vosges. Ce vendredi soir, les cars de la base aérienne opérationnelle 139, implantée sur l'aérodrome de Lahr-Hugsweier le long de l'autoroute Baden-Baden/Fribourg, viennent de ramener le personnel dans les cités des familles françaises de la Glocken, de la Seminar ou de la Tremplarstrasse. Les militaires en uniforme bleu de l'Armée de l'air se dispersent rapidement, rejoignant les leurs pour préparer un week-end qui s'annonce un peu pluvieux, un temps idéal pour la cueillette des champignons en Forêt-Noire! Mais en rentrant à vide vers la base, les cars croisent trois jeeps qui, dès leur entrée en ville et sans souci des réactions de la population allemande, maintenant blasée, commencent à actionner leurs sirènes. Remettant rapidement son uniforme, chacun empile quelques affaires dans un sac, embrasse femme et enfants et remonte dans les cars qui ont fait demi-tour et attendent au pied des immeubles.

C'est la 3<sup>e</sup> escadre de chasse, dont chacun des deux escadrons est doté d'une vingtaine de chasseurs-bombardiers North American *Super Sabre F-100D/F*, qui est stationnée sur le terrain de Lahr. Depuis le 16 mai 1963, un premier escadron, le 1/3 "Navarre", est qualifié "nucléaire" (*Strike*, dans le vocabulaire OTAN). Il a été suivi peu de temps après par l'autre escadron, le 2/3 "Champagne". L'arme, une bombe atomique tactique, est américaine et ses conditions d'emploi dans le cadre d'une "riposte graduée" sont donc rigoureusement contrôlées en conformité avec les plans de défense de l'OTAN et les procédures, tant françaises qu'américaines. À l'extrémité de la chaîne de commandement, c'est un binôme, composé du pilote français et d'un "officier de permanence alerte" américain (ADO) agissant ensemble, qui doit activer l'arme, avec chacun son code secret. L'escadron a deux avions en alerte, en QRA selon le jargon de l'OTAN (*Quick Reaction Alert*) armés et sévèrement gardés dans une zone strictement contrôlée. Les pilotes de ces deux avions, qui passent 24 heures d'affilée dans le bâtiment de la QRA avec une équipe de mécaniciens et l'ADO, doivent pouvoir décoller dans les cinq minutes suivant le déclenchement d'une alerte. Ils emportent avec eux le "déplinaf" de l'une des deux premières missions attribuées à l'escadron. C'est un petit dépliant fait de cartes découpées et collées où l'itinéraire est figuré par un gros trait central, les points tournants par des cercles avec à droite et à gauche les indications nécessaires à l'exécution de la



La base de Lahr.



mission, en particulier le minutage à partir de l'heure H de décollage, les altitudes minimales en fonction du relief, les vitesses, les points prévus de largage des réservoirs supplémentaires quand ils sont vides, le nouveau cap à prendre après chaque virage et enfin, au bout de la

Photos DR

La marguerite du 1/3 avec la zone QRA.



Un F-100 F.

Le tableau de bord du F-100.



Caly Tissierand  
DR

dernière ligne droite, le triangle qui marque l'objectif, là-bas, quelque part à l'Est, de l'autre côté du Rideau de fer. Et même si, par malheur, au cours du vol, ce livret glissait sous leurs pieds au fond du cockpit, la mission serait poursuivie jusqu'à l'objectif, car ils en ont appris par cœur le déroulement dans tous ses détails. J'en suis sûr car, jeune lieutenant, je suis l'officier Renseignement de l'escadron, l'O.R., et qu'à ce titre je suis responsable de leur faire passer régulièrement des tests sur ce sujet.

Aujourd'hui, quand la sirène d'alerte s'est déclenchée, ils ont comme prévu appliqué rigoureusement les procédures mais, une fois arrivés en bout de piste dans les délais, ils ont fait demi-tour et sont revenus en zone QRA pour reprendre leur posture d'alerte réelle. Car ce n'est qu'une alerte fictive qui vient d'être déclenchée en cette veille de week-end, un de ces nombreux exercices qui permettent de tester l'aptitude des unités aériennes françaises et alliées à remplir les missions assignées. Ils ont pour nom "Rebecca", exercice purement français, ou "Quick Train" (entraînement rapide), "Max Effort" (effort maximum), "Fast Strike" (coup brutal), exercices OTAN qui ont chacun pour but d'évaluer l'un des aspects de la mission pour culminer avec "Tac Eval" (l'évaluation tactique) dont seule la réussite totale permet à l'unité de continuer à conserver sa mission nucléaire.

Ce soir-là, quand j'entre dans la salle d'opérations du 1/3 "Navarre", il y règne une atmosphère de ruche. "Captain Troy", le premier commandant d'escadrille arrivé sur les lieux, prépare les ordres en liaison permanente par interphone, le "tannoy", avec le chef de piste mécanicien qui lui passe la disponibilité des avions déclarés opérationnels en les désignant par le code alphabétique qui figure sur le fuselage :

- « Le Bravo est prêt, mon capitaine, comme déjà le Tango et le Golf. Il ne faut plus compter sur le Romeo, on vient de détecter une fuite grave de liquide hydraulique, on essaiera de le réparer après le décollage de la première vague. Mais je dois pouvoir vous sortir le Novembre d'ici quelques minutes, le Papa et l'Echo devraient suivre rapidement. »

Et en fonction de ces annonces, Troy les affecte aux pilotes au fur et à mesure de leur arrivée : « Le Gros sac, tu prends le Tango avec la mission n°E/XXX, et toi, Le P'tit boudin, le Bravo pour la E/YYYY. Vous signez le cahier d'ordres et passez prendre vos déclinav de mission en salle "Rens". »

Dans le même temps, le marqueur opérations, un caporal-chef du contingent, met à jour le tableau d'ordres, accrochant à la suite des numéros de mission à exécuter les plaquettes vertes des pilotes qualifiés chef de patrouille ou jaunes des sous-chefs de patrouille, puis celles portant le numéro de l'avion qu'il connaît par cœur - le Bravo par exemple

est le *Super Sabre F-100D* n° 149 - et enfin, au crayon gras sur le rhodoïd, l'heure impérative de décollage.

De mon côté, j'ai déverrouillé la porte blindée de mon domaine, la salle forte "Renseignement", ouvert les rideaux qui masquent les panneaux couverts de photos des chasseurs *Mig* ou bombardiers *Yakovlev* de ceux d'en face et les cartes de l'ordre de bataille des forces aériennes du Pacte de Varsovie, mais pas celui de la fenêtre barreaudée car nous sommes en procédure *black-out*, aucune lumière ne doit filtrer à l'extérieur. Dans mon coffre à combinaisons se trouvent les "déclinav" des missions de guerre, sauf ceux des deux missions d'alerte qui sont en QRA. C'est dans cette salle que j'ai aidé les pilotes à préparer leur navigation en leur indiquant la ligne de détection des radars de l'adversaire, la position des sites connus de missiles sol-air, les caractéristiques des avions de chasse qui risquent de les intercepter et tous les renseignements sur leur cible, localisation précise bien sûr, défenses antiaériennes rapprochées, description la plus exacte possible et, dans quelques cas malheureusement trop rares, photos. Car à cette époque, de l'autre côté du Rideau de fer, les photographes ne sont pas bien vus autour des installations militaires !

Mais aujourd'hui, pour un exercice, ce sont des missions équivalentes que vont exécuter les pilotes, avec des objectifs en France. L'un après l'autre, ils passent prendre le déclinav correspondant à leur mission. Ils vont le fixer sur la poche droite de leur pantalon anti-G qui permet en vol de mieux supporter les évolutions brutales. C'est maintenant au tour du "Clou" d'entrer pour récupérer sa mission et, malgré le sérieux de la situation, il me propose en souriant :

- « Je pars avec le X-ray, je t'emmène ? »

Le X-ray, c'est l'un des trois biplaces *F-100F* de l'escadron, le n° 009. C'est un peu mon avion fétiche car j'ai eu la chance d'effectuer avec lui mais en place arrière, en "sac de sable", mon premier vol supersonique et il n'y avait pas beaucoup de basiers Mach 1+ au début des années soixante ! Mais aujourd'hui, à chacun son job et je le laisse partir en lui souhaitant bonne chance ! Il sort pour aller prendre au vestiaire des pilotes son casque avec masque à oxygène et enfiler son pantalon anti-G, puis rejoindre son avion au pied duquel l'attend son mécanicien, son "pistard". Ils feront ensemble le tour du *F-100*, vérifiant au passage le libre ▶

1- ADO : Alert Duty Officer.

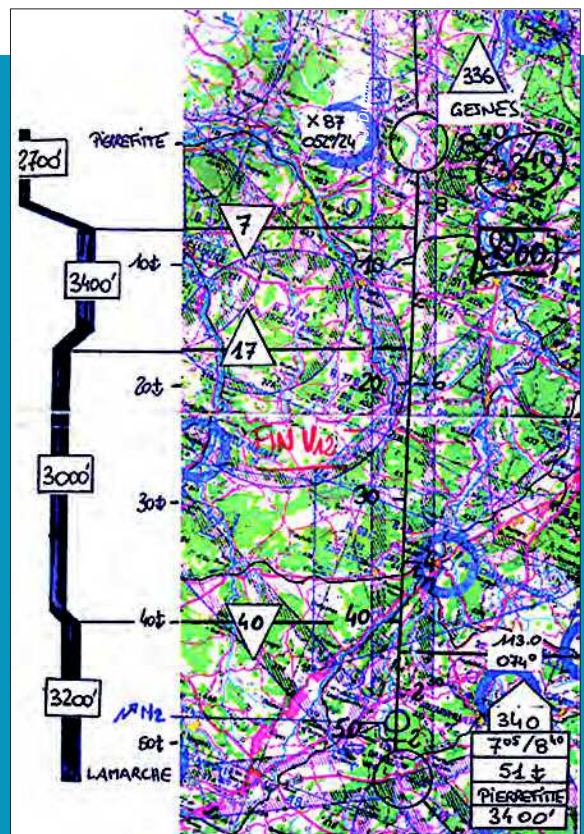
## Avec ceux qui montaient la "garde au Rhin"... nucléaire !

► jeu des becs de bord d'attaque, l'absence de fuites, le verrouillage de la trappe du parachute-frein... avant que, satisfait, le pilote ne s'installe dans le cockpit pour procéder à la mise en route. Ensuite il roulera jusqu'au bout de piste tout proche et, après accord de la tour de contrôle, poussera la manette des gaz, lâchera les freins, allumera la post-combustion et le *F-100*, libéré, roulant de plus en plus vite, décollera face au sud. Si l'alerte était réelle, il prendrait peu à peu de l'altitude pour pouvoir, en virant par la gauche, survoler les croupes boisées de la Forêt-Noire et commencer à suivre l'itinéraire qui l'amènerait à larguer, à l'heure prévue et sur l'objectif assigné, son armement, cette bombe atomique tactique américaine. Mais aujourd'hui, avec un armement fictif, il garde le cap au sud, coupe le Rhin à la hauteur de Colmar et vire à droite vers la trouée de Belfort, avant d'entamer une navigation à basse altitude qui l'amènera jusqu'en Vendée ou en Périgord !

Pendant ce temps, l'escadron continue sa montée en puissance. Il doit pouvoir faire décoller, outre bien sûr les deux avions de QRA dans les cinq minutes, les quatre avions suivants en vingt minutes et enfin dix autres dans les trois heures, soit seize avions sur la vingtaine en dotation ! Alors, les mécaniciens sont sur les dents afin de "sortir" le maximum d'appareils bons pour le service, dans un minimum de temps.

Une mission dure un peu plus de deux heures. Déjà les premiers avions rentrent au parking et reprennent leur place dans les alvéoles merlonnés qui entourent le hangar de l'escadron. Après avoir signalé au bureau de piste les pannes éventuelles, les pilotes remontent aux opérations. C'est là que, l'un après l'autre, je leur demande de passer en salle Renseignement pour le débriefing. Au cours de cet entretien, je leur demande les résultats de leur mission et tous les renseignements qu'ils auraient pu recueillir, à vue, sur le potentiel de l'adversaire, les défenses rencontrées, la situation des lignes... et avec tous ces éléments, je rédige le Misrep, le compte-rendu de mission, que les transmissions vont ensuite adresser à l'état-major. Car mon rôle est un peu celui d'une boîte aux lettres à double sens. Je dois d'un côté rassembler, venant des échelons supérieurs, le maximum d'informations dont le pilote va avoir besoin pour réussir sa mission : c'est le renseignement descendant, le "renseignement d'exécution". Je dois aussi, de l'autre, faire parvenir à l'état-major, donc au décideur, tout ce qui peut aider à une évaluation claire de la situation : c'est ce qui constitue le renseignement montant, le "renseignement de décision".

C'est pour remplir cette double mission qui implique un contact permanent avec les équipages que j'ai été à l'automne 1962, le premier officier de renseignement affecté à l'escadron, responsable en particulier de la conservation et de la mise à jour du gros bouquin qui récapitule tous les objectifs planifiés, de la constitution des dossiers sur les objectifs attribués à l'unité, de l'instruction des pilotes dans les domaines des performances et de l'identification des aéronefs, des radars et des missiles sol-air adverses, des consignes de survie et d'évasion en cas d'éjection en territoire hostile et de leur connaissance parfaite des conditions d'exécution de la mission d'alerte.



Un déplivav : il s'agit ici d'une mission nucléaire fictive en Jaguar, deux décennies plus tard.

Mais l'escadron conserve, à côté de sa vocation nucléaire, une mission secondaire d'attaque au sol avec un armement conventionnel : canons de bord, roquettes ou bombes non guidées. En écrivant ces lignes, une anecdote me revient en mémoire :

Ce jour-là, en salle d'ops, préparation d'une mission d'entraînement sous-chef de patrouille. Tout le monde est en combinaison légère pour le briefing, on mettra les pantalons anti-G tout à l'heure. Il s'agit d'attaquer, à quatre *F-100*, un pont dans les environs de Reims. Tout à coup, « *A vos rangs!... Fixe!* ». Suivi du patron de la "3" et du commandant d'escadron, le général Gauthier<sup>1</sup> entre en inspection surprise, au moins pour nous. En quelques instants tout le monde s'aligne, moi compris, le long de la 1/250 000<sup>e</sup> de l'Est de la France et de l'Allemagne du Sud qui couvre tout le mur de droite. Véloce, "G.G." saute sur le premier, la moustache hérissée :

- « - *Dernier vol sous capote?*
- *La semaine dernière, mon général.* Satisfait, il passe au second :
- *Dernier vol de nuit?*
- *Avant-hier, mon général.*

Je suis le troisième, c'est mon tour. J'hésite encore sur la conduite à tenir en jetant un regard interrogateur à mes chefs directs qui haussent les épaules en signe d'impuissance ! Trop tard, la question fuse :

- *Dernière séance de link-trainer?* Ouf, un grand soulagement car, là, je sais répondre :



DR

La bombe A américaine Mk 28





Photos DR



L'auteur en vol en place arrière et les insignes du 1/3.

- Hier après-midi, mon général »

Une heure plus tard, en place arrière du 3-IY, le F-100F n° 014, oxygène 100%, j'enregistre le bang de l'allumage de la post, le *blam, blam, blam* sur les dalles de la piste puis, *airborne*, le claquement des portes de train et l'extinction des trois vertes. Et, devant, le cocher sursaute en entendant hurler dans l'interphone la plus belle des contrepèteries, mon cri de guerre: « À la Base!... Chordel! ».

Car la vie était belle pour un basier Renseignement, il y a un demi-siècle, au "Navarre", avec trois biplaces dans la marguerite!

Les pilotes continuent également à s'entraîner au combat aérien, c'est-à-dire à l'interception d'appareils hostiles, chasseur contre chasseur, pour pouvoir ramener sur le film de la caméra de tir, le cliché du "plastron", bien centré dans les six diamants du collimateur! Dans ce domaine aussi, des exercices nombreux testent aussi bien les qualifications individuelles des pilotes que la capacité globale de l'escadron à remplir toutes ces missions. Je me souviens par exemple d'avoir participé, en mars 1965, à un exercice "Left foot" (pied gauche). C'était un exercice non pas OTAN mais tripartite anglo-américano-français dont le but était de simuler le dégagement de l'autoroute qui mène à Berlin, si d'aventure les forces soviétiques stationnées en Allemagne de l'Est essayaient de le bloquer en contradiction avec les accords de Postdam signés entre les quatre puissances à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Les avions des trois détachements alliés s'entraînaient à l'appui et à la protection des véhicules d'un convoi, lui aussi tripartite, progressant sur une portion d'autoroute neutralisée, en Allemagne de l'Ouest. À cette occasion, j'avais pu, avec beaucoup d'intérêt, comparer nos méthodes de travail avec celles de nos homologues anglais et américains.

Un autre exercice, national celui-là et d'ampleur plus réduite, baptisé "Kim", était destiné à tester la réactivité de la chaîne de transmission des photos aériennes. Le déroulement en était le suivant: dans une première phase, un avion de la 33<sup>e</sup> escadre de reconnaissance de Strasbourg décollait pour aller photographier un objectif, par exemple une station radar quelque part en Allemagne de l'Ouest. Dès son retour, après l'atterrissage, les films étaient développés et les meilleurs clichés renseignés par les interpréteurs-photo avec la localisation exacte du site et l'identification des matériels. Ces photos étaient ensuite envoyées par "Belino" aux transmissions de notre base et, de là, convoyées en voiture jusqu'à l'escadron. Après étude des clichés et un briefing rapide, une patrouille de F-100 décollait pour aller attaquer cet objectif.

Et puis, il y avait les passes de bombardement simulé, avec des "bombinettes" d'exercice, sur les champs de tir de Suippes ou d'Épagny, les

campagnes de tirs réels au canon et à la roquette à partir des bases de Cazaux ou de Solenzara, les compétitions nationales entre escadrons français, comme la coupe "Comète", ou alliés, comme cette coupe "Aircent", brillamment remportée par le "Navarre" en juin 1963.

Et c'est ainsi que, pendant près de quatre ans, j'ai participé aux côtés de nos pilotes à la préparation d'une guerre que leur tenue de l'alerte nucléaire a contribué à prévenir. Et le contrat fut rempli, puisque les forces armées de l'U.R.S.S. et de ses alliés satellites du Pacte de Varsovie, dont le général De Gaulle rappelait qu'elles n'étaient qu'à 500 kilomètres de nos frontières, « soit à peine la longueur de deux étapes du tour de France cycliste », sont restées l'arme au pied derrière le Rideau de fer jusqu'à sa disparition après la chute du mur de Berlin en 1989.

Je terminerai cette évocation par un autre souvenir plus personnel. Dès mon affectation à l'escadron en octobre 1962, j'avais eu le droit de porter l'insigne du 1/3 "Navarre", qui rassemblait les insignes de deux escadrilles de tradition de la Grande Guerre, l'hirondelle de la SPA 95 et le gypaète de la SPA 153. Les pilotes, répartis entre la "Une" et la "Deux", portaient quant à eux le seul insigne de leur escadrille. Et pourtant, par ordre particulier conjoint du 7 novembre 1963, les deux commandants d'escadrille m'élevaient, moi le non-navigant, « à la dignité de membre d'honneur » des deux escadrilles, avec obligation de porter l'insigne de la "Une" du 1<sup>er</sup> au 15 du mois et celui de la "Deux" du 16 au 31! Ce jour-là, j'ai compris que j'avais su gagner leur confiance et que j'avais été adopté. ■

Nota: Il n'est peut-être pas inutile de rappeler quel était l'environnement technique au début de ces années soixante. Le *Super Sabre F100*, le premier monoplace opérationnel à être supersonique en vol horizontal, était un avion sans radar, ce qui ne lui permettait ni de voler très près du relief de nuit ou par mauvais temps, ni, en altitude, d'intercepter un appareil hostile autrement que guidé du sol par une station radar, seule la phase finale étant effectuée à vue. Il ne disposait non plus ni d'un calculateur de navigation ou de GPS, ni d'ordinateur de bord, ni de commandes électriques, ni d'armement guidé par laser et s'il était équipé d'une perche de ravitaillement en vol, cette technique n'était pas encore opérationnelle dans nos forces aériennes tactiques. Au sol, les dossiers d'objectifs ne comportaient pas de photos prises de satellites, les cartes de l'autre côté du Rideau de fer dataient de la Seconde Guerre mondiale, il n'existait pas d'ordinateurs, ni de téléphones mobiles et la transmission des photos par "Bélino", ancêtre du fac-similé, nécessitait près d'un quart d'heure par cliché! La charge de travail de tous était loin d'en être facilitée!

2- Ou G.G., futur CEMAA



# Une petite affaire de quinze jours... avec tacite reconduction

Luc de Rancourt (85 – Houdemon)

C'est avec beaucoup de plaisir que j'ai eu l'honneur en avril dernier d'accompagner au Tadjikistan le commandant de la Défense aérienne et des opérations aériennes, le général Thierry Caspar-Fille-Lambie (80-Saint-Hillier). Il avait décidé de marquer de manière solennelle et personnelle la fin du Groupement de transport opérationnel implanté à Douchanbé depuis plus de onze ans. Or ce n'était pas sans un certain amusement que je repensais au coup de fil que le colonel Demange avait passé chez moi le dimanche 2 décembre 2001 en fin d'après midi.

Demange, que tous appelaient Sam (allez savoir pourquoi), était alors chef du Bureau des transports maritimes aériens et de surface (BTMAS) au sein du Centre d'opérations interarmées (COIA). Sa voix rocailleuse et sa gouaille légendaire en faisaient quelque'un d'unique, respecté et écouté. C'était une figure du petit monde des transporteurs dont la petite taille, l'épaisse moustache blanche, le crâne dégarni comme une balle et le sourire en coin étaient reconnaissables entre tous.

Aussi, lorsque je reconnus sa voix au bout du fil, étais-je quasiment au garde-à-vous dans mon salon. « Tu décolles demain matin pour Istanbul où tu dormiras. Puis direction Douchanbé au Tadjikistan en passant par Astrakhan en Russie. Enfin dans la nuit, l'Afghanistan, à Mazar-E-Sharif, où ton copain Hufschmidt<sup>†</sup> (84-Guernon) t'attend depuis aujourd'hui. Il a besoin de ravitaillement pour le petit détachement du 21<sup>e</sup> RIMa qui l'accompagne et qui a vocation à constituer la tête de pont humanitaire que la France a décidé d'implanter là-bas. C'est une petite affaire de quinze jours! » « Quinze jours! », malgré tout le respect que Sam m'inspirait, je n'en croyais pas un traître mot, aussi ai-je gardé le souvenir aigu des derniers mots de cette conversation... « plutôt quinze jours avec tacite reconduction... ».

Au moment où le général Caspar-Fille-Lambie commençait la revue du dispositif bien aligné sur le tarmac de l'aéroport de Douchanbé, une foule de souvenirs me remonta à l'esprit. Je les considérais avec nostalgie. « Quinze jours! » pensais-je en suivant des yeux le général...

Le Tadjikistan, avant le 2 décembre 2001, je ne voyais pas où c'était. Aussi, cet après-midi-là, en écoutant Sam, le téléphone vissé à une oreille, j'avais saisi un atlas et brutalement réalisé que nous allions nous engager dans des contrées particulièrement mal pavées où les altitudes de vol se définissent en mètres et les pressions atmosphériques en pouces de mercure. Comprendrions-nous les instructions d'un contrôle dont la pratique de l'anglais devait être très rare, voire nulle?

Le plan que Sam proposait ne me convenait pas et je lui répondis que j'irai d'une traite sur Douchanbé. Je voulais assez de temps sur place pour préparer le premier atterrissage sous JVN à Mazar. La piste y avait été



Les drapeaux français et tadjik.



Le général Caspar-Fille-Lambie passe les troupes en revue.

Photos Collection auteur





Équipage Transall en opérations.



Jeune tadjik, vendeur de fruits secs

méticuleusement bombardée par les Américains. Nous ne disposerions que de 1 000 mètres de bande utilisable. Elle serait balisée par Hufschmidt avec cinq lampes de poche qui ne seraient pas plus grosses que les Maglites<sup>1</sup> que l'on enfourne dans la poche humérale de nos combinaisons de vol...

Le général, au son d'une marche que des haut-parleurs grésillants diffusaient, continuait de passer à pas lents devant les troupes. Il arrivait à la hauteur du Groupement de transport. D'un geste ample, il invita son chef à le passer en revue. Ces lointains successeurs mesuraient-ils seulement qu'en fermant ce détachement qui s'était durablement inscrit dans le paysage, ils emportaient avec eux une des parts les plus denses de ma vie et de ceux qui m'accompagnèrent? Mesuraient-ils à quel point cette première mission n'avait tenu qu'à un fil, que ces premiers atterrissages en Afghanistan furent le fruit d'un remarquable esprit d'équipe? Connaissaient-ils la persévérance qui nous avait permis de surmonter un à un tous les obstacles qui se dressèrent sur notre route? Savaient-ils que le COIA, plus nerveux que nous, avait suivi avec une insistance particulièrement pesante, minute après minute, le développement de nos affaires? Affaires qui, au demeurant, n'avaient pas manqué de rebondissements depuis notre départ.

Cette prétendue mission de quinze jours, à six heures le lundi 3 décembre. Avant tout, récupérer hommes et matériel éparpillés à travers la France: Évreux, Villa, Orléans et Istres. Nous serions finalement 40 à décoller le soir même à bord de deux *Transall*: le Béarn, dont j'étais le second, et la Division des opérations spéciales, mon ancienne escadrille, fondée par Bernard Hufschmidt et commandée par mon camarade Xavier Pépin (87-Boichot). Ces derniers avaient fini par arriver de Toulouse après ordres et contre-ordres. J'emportais 60 000 \$ que le commissaire capitaine Marmion (96-Saxcé) avait pris en charge. Sans lui, rien n'eût été possible. Il était rentré à peine deux jours plus tôt de quatre mois au Kosovo. Le capitaine Granjean, contrôleur de Cambrai, en partance pour Incirlik, nous avait machinalement suivis depuis Villa où je l'avais croisé dans un couloir. Le COAir mit trois semaines à le retrouver, mais il resta avec moi au Tadjikistan: une belle recrue qui tiendra les ops avec une efficacité redoutable. Les équipages et les rens du Béarn et de la DOS, les mécaniciens et armuriers de Toulouse et d'Évreux. Une équipe de la SMF<sup>2</sup> d'Orléans, sans les lots de laquelle la logistique n'aurait pas suivi. L'adjudant-chef Alter, linguiste russe, récupéré au dernier moment auprès du *DC8-Sarigue*<sup>3</sup> d'Évreux, quelques commandos du CPA 30 pour la protection et enfin un adjoint d'Évreux... mais chut, il n'existait pas.

Le mardi 4 décembre à 6 heures du matin, nous nous posons en Russie à Astrakhan, après une journée et une nuit complète de vol. Mon camarade de promotion Pironi, alors en poste à Moscou, s'était montré particulièrement bien inspiré lorsqu'il décida de nous précéder sur place pour y faciliter un transit qui, selon les plans initiaux, ne devait pas

excéder une heure... Or ce furent 24 heures dans de rudes conditions d'exaspération. Des prévisions météo très défavorables sur Douchanbé nous bloquèrent sur place. On nous interdisait de nous dérouter sur le seul terrain accessible en Ouzbekistan. Les Russes commencèrent par nous interdire de descendre des avions avant d'accepter, tard dans la nuit, de nous laisser dormir dans nos duvets dans un coin pourri de l'aérogare à même le sol. Ce fut alors une tempête de neige qui se leva et recouvrit tout l'aéroport. Au petit matin, je décidai cependant de déguerpir, un peu nerveux lors de l'alignement face à une piste à peine déneigée. Nos volets étaient bloqués à 0° et l'avion à pleine charge.

Le 5 décembre, à l'arrivée sur Douchanbé, je fis la connaissance de Sidos, officier de l'Armée de terre lui aussi en poste à Moscou. Dès le lendemain des attentats du 11 septembre, il s'était déporté sur place et y avait noué de très nombreux contacts. Il avait tout de suite saisi l'importance stratégique que le Tadjikistan pouvait jouer pour le déploiement des forces françaises en Afghanistan et convaincu Paris. Transporté par un *Mi8* de l'Alliance du Nord, il fut le tout premier officier français à fouler le sol afghan à Kaboul juste après le départ des talibans. Je lui demandai de rencontrer le directeur de l'aéroport. Au premier contact, ce dernier se montra peu enclin à nous laisser nous installer durablement. Sidos m'incita également à rencontrer les gardes-frontières russes pour expliquer que dans la nuit nous décollerions sans plan de vol, cap au sud et que nous couperions tout contact jusqu'à notre retour. Pour glaner des renseignements supplémentaires, il me fit également rencontrer dans l'après-midi, un haut responsable de l'Alliance du Nord, prétendument neveu de Massoud. Son allure, son charisme et ses traits donnaient une certaine crédibilité à cette version. Je le rencontrai dans une villa des faubourgs poussiéreux de Douchanbé. Elle était lourdement gardée. Notre rencontre dura une petite demi-heure, autour d'un thé. J'avais emporté une carte sur laquelle nous nous penchâmes pour localiser les menaces talibanes. Sidos m'accompagna enfin dans les bureaux du vice-ministre de la Défense pour y préciser nos intentions.

Pendant ce temps, les équipages préparaient la mission de la nuit et peinaient à établir le contact avec le CAOC d'Al Kharj pour récupérer les SPIN'S<sup>4</sup> et le dernier ATO<sup>5</sup>. Ils devaient s'assurer qu'ils ne tanqueraient<sup>6</sup> pas un *C130* ou une *Gunship* US assez actifs dans le coin. Le contact chiffré avec Hufschmidt ne fut pas plus facile à établir. Bloqué depuis ▶

1- Petites lampes torches.

2- SMI: Section mobile d'intervention.

3- Sarigue: Système aéroporté de recueil d'information de guerre électronique.

4- SPINS: *Special Instructions*. Documents qui donnent les instructions de vol relatives à un théâtre spécifique.

5- ATO: *Air Task Order*

6- Tanquer: Percuter



## Une petite affaire de quinze jours... avec tacite reconduction

► deux semaines en Ouzbekistan, il avait rédigé le plan d'opérations après avoir reconnu la piste de Mazar alors sous le feu d'une escarmouche entre les talibans et les forces spéciales américaines. Ce plan nous avait été remis juste avant notre départ et nous l'avions étudié en vol. Ce contact était indispensable car nous devions recalculer tous les horaires : notre second *Transall* était en panne. La coordination était d'autant plus nécessaire que toutes les manipulations de ce type se faisaient sans le moindre contact radio, le balisage ne s'allumant que deux minutes avant l'atterrissage, l'avion à quatre nautiques tous feux éteints...

Et l'officier terrien du COIA qui continuait de m'appeler de Paris toutes les cinq minutes...

Le général arrivait maintenant à ma hauteur. J'étais sur les rangs en délégation et continuais de le suivre des yeux. Il n'ignorait pas que, pour un certain nombre d'entre nous, la fermeture de ce détachement marquait le terme d'une aventure où l'amitié avait joué un rôle tout aussi important que la valeur opérationnelle. Hufschmidt, Pépin et moi, nous nous étions succédé à la tête de la DOS. Équipages, mécanos, rens, tous nous nous connaissions très bien. Les liens entre nous étaient forts, le climat de confiance solide. Tout le mystère de l'esprit d'équipage auquel le général, à travers sa présence, rendait hommage en ce jour.

Il savait aussi que deux d'entre nous, et non des moindres, Hufschmidt et Caillol, dit Couguy, passés quelques jours plus tard à Douchanbé, n'étaient déjà plus là. Je les imaginais alors tous les deux, dans leur tenue de vol, assis sur le bord d'un cumulus ourlé surplombant le croisement des vallées étroites dont Douchanbé est le centre. Les connaissant, ils devaient contempler la scène avec une certaine tendresse et la commenter avec l'ironie moqueuse dont ils étaient coutumiers. Dieu seul sait ce que ces deux lascars se racontaient.

Hufschmidt, tout comme moi, devait certainement se remémorer les sentiments qui l'avaient étreint lorsque, dans la nuit froide au bord d'un terrain inconnu, exactement à l'heure dite, il avait brusquement entendu rugir la reverse du *Transall* piloté par Pépin<sup>7</sup>. Signe qu'il était déjà au sol sans même qu'il l'ait entendu. Il était alors au bout du monde et coupé de tous, engoncé dans sa parka, un petit bonnet noir sur le crâne, son FAMAS dans le dos. D'un bond, il s'était engouffré dans la soute que l'équipage avait ouverte en remontant la piste. Un clin d'œil complice au mécano qu'il connaissait depuis plus de dix ans et qui n'avait probablement rien dû voir dans le noir. Une franche poignée de main avec l'équipage qui préparait déjà le décollage. Tout le matériel étant dehors, il sauta juste avant que la rampe ne se referme. Pépin avait poussé les manettes en avant et le *Transall* s'évanouissait dans la nuit. Il s'était passé quatre minutes, pas une de plus.

La revue des troupes était terminée, le général procédait aux remises de décorations. Les paroles prononcées la veille par l'ambassadeur Leroy, qui nous avait chaleureusement hébergés chez lui en ville, prirent tout leur sens. Fin connaisseur de la région, il avait été plusieurs fois en poste à Kaboul dans les années quatre-vingt puis quatre-vingt-dix. Loin du pessimisme relayé par la presse métropolitaine, il avait rendu, en notre présence, un hommage appuyé à l'action menée par les troupes occidentales depuis 2001. Certes les difficultés à surmonter sont encore nombreuses, mais l'Afghanistan n'est en rien comparable à ce qu'il était à cette époque. Ce n'est plus le pays en ruine que les Soviétiques avaient laissé,

Sipa Air



*Transall au décollage.*

ce n'est plus cette région médiévale que les talibans avaient dominée. Beaucoup de faits objectifs le prouvent et ont été rendus possibles par l'action et le sacrifice de nos soldats. Elle se perpétue aujourd'hui au travers des responsabilités écrasantes confiées à un général de l'Armée de l'air, le général Adam (78 - Pineau) qui dirige maintenant l'aéroport international de Kaboul.

C'était maintenant la lecture de l'ordre du jour qui retraçait tout ce qui a été accompli depuis le 5 décembre 2001. C'est toute l'aviation de transport qui fut impliquée. Je me souviens de l'incroyable pont aérien que le Franche-Comté fit dès les premières semaines depuis Istres, de la fatigue des équipages que je lisais dans leurs yeux quand ils déchargeaient leurs appareils avant de repartir sur Istanbul, 20 heures non-stop à chaque rotation. Le premier *Airbus* qui se posa à Douchanbé seulement 24 heures après notre arrivée et pas de quoi le décharger... le développement de nouvelles techniques, telles que celles du largage d'équipes de sauvetage en montagne (RESAL) voulues par le général Patrice Klein (73-Marchal), alors sous-chef ops à l'EMAA, pour récupérer nos camarades chasseurs jamais à l'abri d'une éjection au-dessus de l'Hindou Kouch hostile... Celles, très appréciées des Américains, du largage de matériel à très grande hauteur et ouverture basse pour permettre à nos camarades terriens de limiter les risques qu'ils prenaient en convoi. Oui, depuis le 5 décembre 2001, une longue chaîne humaine s'était relayée et avait fait preuve d'imagination pour assurer la tacite reconduction de cette mission de quinze jours...

La cérémonie était terminée et le dispositif se disloquait. Il me semblait que la boucle était enfin bouclée. C'est d'ailleurs ainsi que la veille, chez l'ambassadeur, Pironi m'avait salué. Une des pages les plus belles du transport aérien militaire se tournait donc. Un second coup de fil particulièrement chaleureux me remonta en mémoire, celui du général François Beck (69 - Tariel), alors patron des transporteurs. Il nous félicitait juste après le retour de la seconde rotation dans cette nuit du 5 au 6 décembre 2001, il était 4 h 30 du matin, heure locale, minuit et demie à Paris. Nous n'avions quasiment pas dormi depuis notre départ. Moins de vingt-quatre heures après notre arrivée sur le théâtre, deux missions opérationnelles avaient été réalisées, malgré les pannes, les inconnues, la menace possible ou les caprices de la météo. Il savait ce que cela avait représenté. Le colonel du COIA était quant à lui devenu étrangement silencieux. Après tout, ce n'était qu'une affaire de camions avec des ailes, pas de quoi en faire un fromage. Aurais-je seulement pu imaginer, ce dimanche 2 décembre 2001, que près de douze ans après, un ambassadeur de France, nous recevant chez lui à Douchanbé, porterait un toast unique pour célébrer cette aventure : « *Au Transall!* » ■

7- NDLR : voir l'article de Bernard Hufschmidt dans le numéro 169 de juin 2002.



# Un souvenir de l'AM 39

Francis Grimal (61 – Moulin)

Ou comment, lors d'un vol d'essai exigeant une forte concentration, on peut avoir un réflexe assez amusant.

Nous sommes en 1975 à Brétigny. Le développement du missile anti-navire AM 39 Exocet (air-mer) au profit des *Super Étendard* de l'Aéronautique navale est en cours au Centre d'essais en vol.

Deux ans plus tôt, j'ai effectué une série d'essais de l'autodirecteur du missile mer-mer MM38 installé dans le nez d'un *NF13 Meteor*. Vols particulièrement plaisants car, au départ de Landivisiau, chaque vol me permettait de survoler deux fois la Bretagne à basse altitude dans le but d'attaquer la frégate Suffren au sud de Lorient. Celle-ci actionnait ses brouilleurs ou lançait des *chaffs*, et mon autodirecteur vérifiait sa résistance au leurrage, en m'amenant sur la cible, ou en passant à côté.

Revenons à l'automne 75. Il s'agit cette fois d'essayer la fusée de proximité (FP) de l'AM 39. Quel est le principe de cette FP? L'approche du missile vers la cible se fait au ras des flots; une radiosonde mesure la hauteur du missile au-dessus de la surface et, si elle détecte une brutale réduction de cette hauteur, elle en déduit: « *Je survole la cible, donc j'ordonne l'explosion* ». Boum!

Encore faut-il que cette FP se déclenche au survol d'un bateau mais ne se déclenche pas au-dessus d'une vague, et c'est là le but de l'essai: voir le comportement de ce radioaltimètre au passage des vagues.

J'ai en mémoire que l'AM 39 devait voler à Mach 0,8 et 6 m d'altitude (en fait, le pilote pourra décider de l'altitude de vol du missile à 6, 4 ou 2 m, en fonction de la houle). Cependant, ces précisions ont peu d'importance pour la suite de ce récit: de toute façon, il n'était pas question de faire un essai avec de tels paramètres de vol. On se limitera à une vitesse de 200 kt et une altitude de 8 mètres:

- 200 kt avec un *Nord 260*<sup>1</sup>, avion que le CEV utilise comme banc d'essai pour des équipements divers;
- 8 m, donc 25 pieds, ce qui est quand même **très** bas. Le pilote aura à sa disposition sur la gauche du pare-brise un dispositif lui permettant de lire l'altitude avec trois voyants de couleurs, dont l'un pour une limite basse de 22 pieds et l'autre pour la limite haute de 28 pieds.

Il ne manque plus que les vagues. Nous consultons la météo et, par un jour de beau temps, afin de trouver des vagues respectables, nous partons pour la Bretagne; nous voici arrivés avec notre *N260* au large de la pointe du Raz, face à l'Amérique. La houle est sérieuse. Nous faisons quelques passages à 25 pieds parallèlement aux vagues, à 45° des vagues, et abordons enfin la phase principale, face aux vagues.

Pour l'aviateur que je suis, médiocre marin d'eau douce, je dois dire que ces vagues me semblent impressionnantes. Depuis mon altitude de 8 m, les deux mains cramponnées au manche, l'œil gauche verrouillé afin de garder dans son champ les voyants d'altitude de  $25 \pm 3$  pieds, je vois onduler cette masse d'eau écumante qui m'apparaît énorme. Elle se rapproche rapidement... bien sûr, elle va passer sous l'avion... c'est prévu...

Mais qu'y a-t-il d'amusant dans ce récit, me direz-vous? Eh bien, à

l'arrivée de la vague, j'ai senti que mes genoux se soulevaient tout seuls; puis ils sont redescendus avec précaution après son passage. Plus vigilant à la vague suivante, j'ai pu constater que mes pieds s'élevaient au-dessus du palonnier. N'ayant donné aucun ordre dans ce sens, je me suis posé la question: « *Qui commande ici? Mes pieds, mes genoux ou moi?* »

J'ai réussi à reprendre le dessus, à convaincre mes pieds qu'ils devaient rester sur le palonnier, en leur promettant qu'ils ne seraient pas mouillés. Le vol a pu se poursuivre, chaque pied désormais à sa place sur sa pédale, mais je ressentais néanmoins à chaque passage de vague un réel picotement au niveau des mollets.

Quelque temps plus tard, l'essai de la FP s'est poursuivi avec un *Vautour* à 400 kt, la cible étant composée de deux cars de ramassage en travers de la piste de Brétigny: mais la cible étant alors sagement immobile, ce n'était là qu'une phase de vol tout à fait classique et bien connue sous le nom de "radada".

Je n'ai pas renouvelé l'essai de cette fusée de proximité au-dessus des vagues. J'en déduis qu'il avait été concluant, ou peut-être – mais ce n'est qu'une hypothèse – que l'ingénieur d'essais présent à bord ayant été aussi impressionné que moi par ces vagues, a estimé que l'AM 39 pourrait se satisfaire de la fusée de proximité en l'état pour la suite de sa carrière dans l'Aéronautique navale ou dans les armées étrangères<sup>2</sup>. ■

1- *Max Holste Super Broussard*, biturbopropulseurs, ancêtre du *N 262*.

2- Carrière malheureusement cruelle pour nos alliés en deux occasions: 1982, HMS Sheffield aux Malouines, 20 morts. 1987, USS Stark dans le golfe persique, 37 morts. L'Exocet équipe aussi l'*Atlantique ATL2* et depuis peu le *Rafale M*.



AM 39 Exocet.

# Les enjeux du MCO<sup>1</sup> aéronautique

Yves Malinowski (79 – Caroff de Kervezec)

La dernière campagne de recrutement de l'Armée de l'air affirmait : « Pour faire voler des avions, il faut toute une armée. » Pour paraphraser cette assertion, on peut dire aussi que « pour faire voler des avions, il faut un maintien en condition opérationnelle (MCO) adapté. » À l'image d'Épinal du "mécano" qui développe des trésors d'ingéniosité pour faire voler l'avion de "son" pilote, l'évolution de la technique aéronautique a substitué une approche plus scientifique et rationnelle ; le soutien logistique intégré (SLI), qui prend en compte la maintenance d'un aéronef dès sa conception, et l'apparition d'un système de maintenance intégré dans les avions entrant en service en sont les exemples le plus connus. L'auteur, chef de la participation air à la Mission de modernisation du MCO des matériels aéronautiques (MMAe), approfondit ici cette réflexion.

Après la chute du mur de Berlin, les "dividendes de la paix" ont provoqué au tournant des années deux mille un effondrement de la disponibilité due en grande partie à un appauvrissement des stocks. La création de la SIMMAD<sup>2</sup> avait pour objectifs d'enrayer cette dégradation et de contenir des coûts qui explosaient. Force est de constater que ces objectifs n'ont été remplis qu'en partie.

Les armées sont confrontées aujourd'hui à un vieillissement de leurs flottes en service que la montée en puissance d'aéronefs de nouvelle génération peine à combler. L'arrivée des nouveaux aéronefs se fait à un rythme lent ce qui a pour conséquence un apprentissage laborieux, l'acquisition tardive de savoir-faire et un retour d'expériences apathique rendant problématique la mise en place d'un soutien performant.

Le MCO aéronautique est perçu comme peu performant ; il est l'un des premiers postes budgétaires et coûte cher. De plus, son coût est en constante augmentation alors que le budget de l'État se trouve placé sous contrainte. Si la disponibilité est bonne pour les opérations extérieures (OPEX), elle reste parfois insuffisante sur le plan organique, domaine indispensable pour former et entraîner les équipages.

Aujourd'hui, le MCO aéronautique doit faire face à cinq enjeux : la complexité, les finances, l'interarmisation, la disponibilité et l'enjeu industriel. Ces enjeux sont étroitement liés et ne peuvent être traités séparément, les interactions sont complexes, ce qui le rend difficile à maîtriser. Or, comme disait le général Paloméros, « Le MCO est une bataille qu'il ne faut pas perdre ». La vieille antienne « La logistique suivra » doit être mise au rencart.

## L'enjeu de la complexité

Le Rafale, le Tigre, le NH90 ou l'A400M sont des systèmes d'armes de plus en plus complexes. Pour l'Armée de l'air, le passage du M2000 au Rafale a marqué un saut technique important, mais que dire de la Marine ou de l'Armée de terre qui passent d'aéronefs de générations encore plus anciennes à des systèmes d'armes à la pointe de la technique.



C160 pendant l'opération Harmattan.

C'est ce qui attend l'Armée de l'air avec le passage du Transall à l'A400M. Ces nouveaux aéronefs nécessitent une expertise beaucoup plus importante. Si ces systèmes modernes sont dotés de moyens d'autodiagnostic efficaces, leurs limites sont souvent atteintes dès que l'on est confronté à une panne impliquant plusieurs équipements : l'expérience et les connaissances des spécialistes sont indispensables pour débrouiller l'écheveau de systèmes d'armes très intégrés où les équipements échangent en permanence des informations. L'utopie de voir nos aéronefs remis en œuvre par du personnel aux qualifications primaires a vécu. Pour appréhender les dysfonctionnements de ces aéronefs, les mécanos ont besoin d'une forte compétence, qu'il faut créer et entretenir à travers des cursus adaptés.

Or, pour gérer la complexité de ces nouveaux systèmes qui les abreuvant de données variées, les mécanos ne disposent que de moyens de traitement "traditionnels" ; l'approche traditionnelle d'analyse de panne



© Jean-Bernard Nadeau - APPA



DR

L'enjeu opérationnel.

Entretien d'une turbine à l'AIA de Bordeaux

montre ses limites, il faut envisager de nouvelles méthodes d'investigation. Si l'association d'événements constatés à une panne (approche causale) reste appropriée, elle s'appuie principalement sur l'expérience et les savoir-faire qui, nous l'avons vu, sont lents à monter en puissance du fait du rythme d'équipement. Ce grand volume des données n'est pas utilisé de manière optimale, il faut donc se doter des moyens de les traiter à travers des approches analytiques alternatives.

Des outils innovants d'analyse de phénomènes complexes, basés sur des techniques d'intelligence artificielle et des statistiques existent mais ils n'ont que peu infusé dans le monde aéronautique car ils sont le fait de PME innovantes ou de sociétés spécialisées dans le traitement des données. En complétant les outils traditionnels fournis par les industriels du monde aéronautique, ils permettront aux armées d'être un "utilisateur intelligent" capable de conduire sa propre analyse. Cette capacité épaulera la montée en compétence des mécanos et améliorera leur appréhension des phénomènes complexes.

Une question reste néanmoins en suspens : avons-nous besoin d'aéronefs aussi "pointus" pour conduire les opérations actuelles ? Les aéronefs anciens ont encore montré il n'y a pas très longtemps qu'ils y tiennent leur place sans démeriter. Si la rusticité peut être séduisante du point de vue du MCO, il ne faut pas perdre de vue que les dernières opérations (Harmattan, Serval) n'ont été possibles que grâce à notre capacité à entrer en premier et à la polyvalence des aéronefs de dernière génération. La complexité de nos aéronefs est un "mal" inéluctable si l'on veut rester une puissance militaire. Mais elle a un coût.

### L'enjeu financier

L'aviation de combat coûte cher, ce n'est pas un fait nouveau. L'Air Vice Marshal Peter J. Dye dans l'*Air Force Journal of Logistics*<sup>3</sup> explique qu'au moment de l'armistice, la *Royal Air Force* possédait 22 171 appareils dont seulement 6 740 étaient affectés à une activité opérationnelle. Parmi eux, seuls 2 500 étaient disponibles pour des opérations, soit une disponibilité d'à peine plus de 11 %. L'acquisition des aéronefs et leur soutien matériel et humain représentaient annuellement 4 % du PIB du Royaume-Uni, et il ne s'agissait, pour l'essentiel, que d'avions en bois et en toile...

Si le poste budgétaire affecté au MCO aéronautique a diminué, en proportion, par rapport aux nombres ci-dessus, son importance fait qu'il est scruté avec beaucoup d'attention, d'autant plus que la justification

de l'utilisation des crédits est difficile : les manques de pièces laissant à penser qu'elle n'est pas optimisée. Pour optimiser des dépenses, il faut connaître les coûts. Depuis 2005, la MMAé, créée par Michèle Alliot-Marie, a mis en place un modèle de coût à l'heure de vol pour chaque type d'aéronef ; les études de coûts qu'elle produit font référence, c'est un premier pas qui doit être complété et amélioré. Cela passe par la mise en place d'une véritable comptabilité analytique ; c'est l'objectif du projet ARAMIS conduit par le ministère de la Défense. Si la comptabilité analytique est un outil de financiers, elle revêt un aspect stratégique pour le décideur en charge du MCO ; pour paraphraser Clemenceau, la comptabilité analytique est une chose trop sérieuse pour la laisser entre les seules mains des financiers.

Le suivi des coûts réalisé par la MMAé montre que, si le coût du MCO aéronautique a été contenu ces dernières années, c'est grâce à un effort sans précédent, en particulier pour l'Armée de l'air, sur les rémunérations et charge sociales. Cette diminution atteint aujourd'hui ses limites et les projections montrent que ce coût va repartir à la hausse.

Contenir les coûts va être un combat de tous les instants qui ne pourra être gagné qu'en étant efficient<sup>4</sup>. En plus de la connaissance précise des coûts, il faut donc développer une culture financière, en particulier chez les officiers, dès les premières années en unité. Maîtriser le coût du MCO passe par un investissement de tous les acteurs qui doivent avoir en permanence à l'esprit ce souci d'efficacité : prélever une pièce sur un avion coûte, mais aujourd'hui ce coût est inconnu ; certains types, certaines phases de vol "cassent" les avions plus que d'autres, apprenons à les identifier grâce aux outils innovants d'analyse de données et limitons-les au juste besoin. Soyons efficaces !

Les flottes ne sont pas toujours utilisées de manière optimale. L'exemple de l'externalisation du MCO des flottes des écoles est à cet égard révélateur : avec moins d'aéronefs, les industriels en charge du MCO fournissent une activité équivalente voire supérieure. Là encore, il y a des progrès possibles. Force est de constater que les coûts du MCO des aéronefs qui entrent en service sont mal évalués, voire sous-évalués. L'insupportable dichotomie P146 - P178<sup>5</sup> n'y est pas pour rien. La mise en place d'équipes de programme intégrées comprenant un responsable du soutien en service appartenant à la SIMMAD est une première étape. ►

1- MCO : Maintien en condition opérationnelle

2- Structure Intégrée de MCO des matériels aéronautiques de la Défense.

3- *Sustaining Airpower: The Influence of Logistics on RAF Doctrine*.

4- L'efficacité est l'optimisation des outils mis en œuvre pour parvenir à un résultat, il faut la distinguer de l'efficacéité.

5- Le programme 146 (au sens de la loi organique de la loi de finance – LOLF) est responsable de l'investissement (l'acquisition des aéronefs), sous la responsabilité de la DGA. Le programme 178 est en charge du fonctionnement et donc de l'entretien programmé des matériels, sous la responsabilité du CEMA qui le délègue aux chefs d'états-majors d'armées.



## Les enjeux du MCO aéronautique

Murielle Delaporte - Soutien Logistique Défense - avril 2013



Acheminement à Bamako d'un lot de pales de C160, par un Antonov 224.

► Il faut intégrer le coût du MCO au plus tôt dans la conception d'un aéronaf pour en conserver la maîtrise et gérer l'ensemble [coût d'acquisition + coût d'exploitation + coût du soutien] dans une approche globale.

Enfin, la maîtrise des coûts passe par une indispensable rationalisation interarmées. Si celle-ci a été entamée, elle reste freinée par des approches corporatistes et culturelles qui ne renvoient pas une image positive.

### L'enjeu de l'interarmisation

Les opérations sont interarmées et les armées mettent en œuvre des matériels communs : *Rafale*, *NH90*, *Caracal*, *Puma*... Le premier obstacle à une mise en œuvre commune auquel sont confrontées les armées est celui des métiers. Il est patent, tant en opérations qu'au sein des unités interarmées ; il tire son origine de différences culturelles et du contexte de mise en œuvre des aéronaf. Des avancées ont eu lieu : la formation initiale, qui donne au mécano le savoir-faire de base de son métier, a été fusionnée ; elle portera ses fruits dans quelques années. Mais la formation de type, celle qui le spécialise sur une machine, reste l'apanage de chaque armée ; ainsi, pour mettre en œuvre ensemble des *Caracal* Terre et Air en Afghanistan, on se heurte à des difficultés dues en partie aux procédures et à l'absence d'un système informatique logistique (SIL) commun.

Depuis sa création, faute de SIL commun aux trois armées, la SIMMAD doit composer avec des SIL par armée, anciens et non interconnectés, ce qui l'empêche de dégager des synergies. Conséquence de l'absence d'un SIL aéronautique unique, les processus, les procédures et les données ne sont pas harmonisés au sein de la SIMMAD et entre les armées ; les différences culturelles entre armées sont entretenues par des outils informatiques propres, limitant par nature le partage d'informations. Aujourd'hui, les SIL d'armée sont progressivement remplacés par des SIL de milieux. Pour le milieu aéronautique, le couple COMP@S-ATAMS<sup>6</sup> permettra une harmonisation progressive des processus et procédures. Ces nouveaux systèmes d'information amènent un nouveau défi : il faut repenser l'organisation et le fonctionnement pour une meilleure utilisation du potentiel de l'outil informatique, sans que chacun s'arc-boute sur son mode de fonctionnement et ses spécificités. Optimiser et gérer l'information devient un levier d'efficacité.

Mais cette optimisation se télescope avec une logique d'emploi qui rend difficile la mise en place d'un stock commun. La logique de propriété des rechanges par armées ne permet pas leur véritable mise en commun. Nous sommes dans une logique de prêt et non de partage. Cette approche propriétaire et peu efficace semble dépassée et hors de propos alors que la disponibilité est loin d'être satisfaisante.

### L'enjeu de la disponibilité

Les dernières OPEX ont démontré l'importance de l'arme aérienne. Cette réussite tient à la bonne disponibilité obtenue en opérations mais ce succès ne doit pas cacher les difficultés rencontrées pour garantir une disponibilité organique suffisante : la formation et l'entraînement des équipages restent sur la corde raide.

Comprendre et modéliser les phénomènes qui régissent la disponibilité n'est pas une affaire simple. Il n'existe pas à ce jour d'outil qui identifie les leviers sur lesquels appuyer pour obtenir le niveau souhaité à un coût maîtrisé. L'objectif est bien d'obtenir la disponibilité nécessaire mais pas à n'importe quel prix, qu'il soit financier ou technique.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, l'Armée de l'air américaine perdait près de 40 appareils par jour sur le territoire des États-Unis<sup>7</sup>. Ce nombre, qui aujourd'hui nous paraît inimaginable, était dû à deux facteurs : la jeunesse et l'inexpérience des pilotes qui assuraient ces vols intérieurs et des problèmes techniques dus à un MCO insuffisant. Il fallait que les appareils volent à tout prix... mais à quel prix.

La prise en compte de la navigabilité, calquée sur le modèle civil, par les armées dans le cadre du MCO a pour objectif de garantir la qualité des opérations de maintenance, des pièces utilisées et de la chaîne de réparation. Elle impose une traçabilité des opérations et des matériels et un suivi des aéronaf, contrôlés par la Direction de la sécurité aéronautique d'État qui dépend du ministre de la Défense. Ce cadre réglementaire ne doit pas être perçu comme une entrave mais au contraire comme le garant d'une "vraie" disponibilité.



« La bonne disponibilité obtenue en opérations ne doit pas cacher les difficultés rencontrées pour garantir une disponibilité organique suffisante. »







Abri installé par le Detair à Bamako dans le cadre de l'opération Serval (avril 2013).

Maillon de base de la disponibilité, la logistique a connu dans les deux dernières décennies une transformation majeure : on est passé d'une logistique de stocks à une logistique à flux tendus, pour laquelle le dimensionnement des stocks de sécurité est mal maîtrisé. Le manque de pièces conduit à des prélèvements de pièces "bon état" sur des avions en panne. Ce changement de paradigme logistique n'a pas été accompagné de l'acquisition des savoir-faire indispensables ; plus grave, les savoir-faire existants se sont dilués et perdus au gré des réorganisations successives. Une action de fond a été entreprise pour reconquérir la logistique selon une approche *Supply Chain*<sup>6</sup> qui recherche l'efficacité. Cette approche doit permettre une véritable stratégie logistique, gestion fine des prévisions et des approvisionnements, pilotage des réparables en étroite coopération avec les industriels. Elle s'inscrit dans la maîtrise des coûts évoqués plus haut.

Voilà quelques années, la disponibilité était obtenue par un partage entre des niveaux techniques d'intervention (NTI), les armées réalisant le NTI1 (maintenance en ligne) et le NTI2 (maintenance en atelier), le NTI3 relevant de l'industriel. Si ce découpage subsiste, on lui préfère désormais un découpage fondé sur une approche organisationnelle et opérationnelle : on parle de niveaux de soutien opérationnel (NSO) réalisés par les forces armées et de niveaux de soutien industriel (NSI) réalisés par les industriels, qu'ils soient étatique<sup>9</sup> ou privés. Ainsi, le NSO générerait de l'activité alors que le NSI générerait du potentiel. Ce raccourci doit être manié avec prudence car, dans le cas d'une flotte où tout le soutien a été externalisé, le NSI génère de l'activité. C'est le cas par exemple pour les flottes des écoles où l'industriel assure au quotidien la mise en œuvre des aéronefs qui servent à la formation. C'est pourquoi, plutôt que de parler de NSO, il me semblerait plus judicieux de parler de niveau de soutien militaire (NSM).

La frontière entre le NSO et le NSI n'est pas immuable. Elle obéit avant tout à des considérations opérationnelles et, seulement si celles-ci ne sont pas prégnantes, à des considérations financières. Le périmètre du NSO doit fixer celui du NSI. Pour des raisons d'efficacité opérationnelle, cette règle ne doit pas être remise en cause mais la tentation est grande de l'inverser pour des raisons financières ou politiques.

L'apport du NSI lors d'opérations mérite aussi d'être exploré à travers un mécanisme du type *Preparation to War* des Britanniques qui permet une montée en puissance des industriels pour soutenir l'action des forces armées. Cette réflexion, porteuse de gains de disponibilité pour la partie organique, a été entreprise ; elle doit être poursuivie. De manière plus générale, l'optimisation du découpage NSO – NSI et la participation active des industriels sont garantes d'une meilleure "économie"

de la disponibilité. L'enjeu de la disponibilité est aussi celui des femmes et des hommes qui œuvrent au profit du MCO. Ils se dépensent sans compter mais voient leurs efforts mal récompensés par une disponibilité qui peine à assurer l'activité organique ; la sur-maintenance génère de la frustration qui peut conduire au découragement. L'impact indiscutable de la disponibilité sur le moral du personnel doit être surveillé, d'autant que l'organisation du MCO a subi une transformation culturelle majeure.

L'optimisation du NSO a conduit l'Armée de l'air à mettre en place des escadrons du soutien technique aéronautique (ESTA) qui regroupent la mise en œuvre et la maintenance du 1<sup>er</sup> et du 2<sup>e</sup> niveau.

Les escadrons de chasse n'ont plus "leurs" mécanos. L'ESTA doit s'organiser selon des critères d'efficacité qui relèvent pour partie de la culture industrielle ; de plus, cette réorganisation s'est accompagnée d'une déflation d'environ 20% des effectifs dédiés. Il a donc fallu repenser le fonctionnement de l'activité opérationnelle sur la base aérienne et les rapports entre les ESTA et les escadrons. La planification de l'activité organique s'est améliorée ; elle reste néanmoins perfectible, notamment en éloignant l'horizon pour améliorer la visibilité indispensable à la manœuvre logistique et à la planification de la maintenance. Pour cela, on ne doit pas hésiter à s'appuyer sur les savoir-faire industriels.

### L'enjeu industriel

Depuis sa création, la MMAé s'est attachée à étudier l'organisation mise en place et les performances obtenues par des armées de taille et de missions comparables aux nôtres, comme le "modèle coopératif" pour l'Allemagne et les contrats de services globaux pour le Royaume-Uni. Mais ces deux nations s'appuient exclusivement sur l'industrie privée alors que la France possède un industriel étatique.

Issu de la fusion du service de maintenance aéronautique de la DGA et des ateliers de réparations de 3<sup>e</sup> niveau des armées, le SIAé a pour objectif de satisfaire plusieurs besoins : le premier est celui d'expertise étatique mais aussi d'expertise des spécialistes du NSO qui, grâce à un ►

6- COMP@S, système d'information central, sera principalement utilisé par la SIMMAD alors qu'ATAMS sera utilisé par les armées pour la mise en œuvre des aéronefs et la gestion de la navigabilité. Ils sont étroitement interconnectés.

7- Selon le recueil statistique de l'*Army Air Force*, en moins de quatre ans les États-Unis ont perdu 14 903 membres d'équipage et 13 873 avions à l'intérieur de la zone continentale des États-Unis.

8- La *Supply Chain* couvre l'ensemble des processus de pilotage et de gestion des flux physiques et d'information, du fournisseur jusqu'au client.

9- Le SIAé : service industriel de l'aéronautique placé sous l'autorité du CEMAA.

## Les enjeux du MCO aéronautique

► passage au sein du SIAé, acquièrent une connaissance approfondie des aéronaves qu'ils n'auraient pas pu acquérir au sein du NSO. Le deuxième est celui d'autonomie pour les flottes anciennes pour lesquelles les industriels se montrent peu enclins à s'investir, ou à des coûts prohibitifs<sup>10</sup>. Enfin le SIAé permet une réactivité du NSI par sa position au sein du ministère de la défense et par la présence en son sein de personnel militaire facilement projeté sur un théâtre d'opérations.

Comme tout industriel, le SIAé souffre d'un manque de culture opérationnelle et de connaissance du terrain. Des cursus croisés existent mais ils sont insuffisants. Les cadres du SIAé auraient tout intérêt à venir passer quelque temps dans les unités du NSO de même que les officiers œuvrant au NSO gagneraient à passer par le NSI étatique pour acquérir des savoir-faire industriels et les transposer au NSO. En 2010, la Marine s'est lancée dans une vaste opération d'adossement au SIAé en y transférant la majeure partie des ateliers NTI2 des bases aéronavales. La mise en œuvre sur les bateaux relève exclusivement de la Marine mais des spécialistes militaires qui œuvrent au sein du SIAé rejoignent le port-avions lorsqu'il prend la mer. C'est une piste d'amélioration possible de la complémentarité entre le NSO et NSI qui vise à n'avoir qu'un seul maître d'œuvre pour chacun des niveaux et pour chaque flotte, à l'instar du système britannique. Elle doit être suivie et analysée avec attention pour en tirer un retour d'expérience pour les autres armées.

Cette nouvelle relation entre un industriel (étatique) et l'État doit inciter à repenser les contrats avec les industriels privés en poursuivant l'évolution du corpus contractuel de la SIMMAD. Il devra permettre un pilotage des contrats en équipe intégrée et le partage d'indicateurs réactifs et incitatifs pour le pilotage de la performance, gages d'une meilleure efficacité. Pour contenir les coûts, il faudra mettre en place des plans de progrès et des formules de partage des bénéfices et pertes motivantes pour l'industrie et ouvrant un retour financier pour l'État, à l'instar des contrats globaux britanniques. Et pour faire face à une forte hausse du besoin de soutien en cas d'OPEX importante, l'introduction de clauses particulières limitera la dégradation de la disponi-



Des avions qui supposent un MCO efficient !

bilité organique garante de l'entraînement des équipages. Cette évolution du corpus contractuel passera par une volonté politique forte dont il faudra créer les conditions.

Enfin, le développement d'un partenariat basé sur la confiance et la "mixité" État - industrie dans les équipes de soutien, avec des représentants techniques sur les sites opérationnels et des militaires sur les sites industriels, doit être exploré. Il se traduira par la mise en place de plateaux qui devront être décisionnels en leur donnant la capacité de piloter la logistique selon une logique de *Supply Chain* et d'orienter les flux de rechanges et de réparations en fonction des besoins opérationnels et des capacités de production du moment.

La bataille du MCO aéronautique ne pourra être gagnée qu'en traitant la globalité de ces cinq enjeux qu'il faut aborder ensemble pour obtenir un résultat visible. Il faudra construire patiemment les conditions qui permettront d'atteindre les objectifs fixés : faire voler nos aéronaves pour former, entraîner et combattre. Cette bataille sera longue. Elle nécessitera de l'énergie, de la constance et aussi une forte capacité à se remettre en cause sans a priori ni corporatisme. Être capable de s'adapter, de se transformer sera primordial pour réussir dans un environnement mouvant et concurrentiel. En effet, la tentation de l'externalisation est prégnante. Le MCO aéronautique fait partie intégrante du métier militaire et les armées, l'Armée de l'air plus qu'une autre, se doivent de redresser une situation difficile mais qui n'est en rien compromise.

Pour cela, nous pouvons compter sur les femmes et les hommes qui ont choisi de servir dans les métiers du MCO aéronautique. Ce sont eux qui gagneront cette bataille, il suffit de leur montrer la voie, celle de l'efficacité étant sans conteste la plus porteuse de progrès. ■

10- Cette situation est en train d'évoluer car quand les budgets d'achat se réduisent, le MCO redevient "sexy" pour générer du chiffre d'affaires. Le SIAé est alors un outil fort utile pour concurrencer les industriels privés et contenir les prix des contrats.

NDLR : une grande partie des photos illustrant cet article sont parues dans la revue *Soutien Logistique Défense* dont les n°5 et 9 sont consacrés à l'Armée de l'air. Elles sont publiées avec l'aimable autorisation de l'éditeur.



Mécaniciens de l'ESTS du Groupe de ravitaillement en vol.

La protection GMPA,  
c'est bien plus que de l'assurance.



## Garantie dépendance + Réserve de lit en EHPAD

- ◆ Une assurance pour vous protéger en cas de perte d'autonomie.
- ◆ La réserve prioritaire de lit en établissement spécialisé pour votre sérénité.

Pour en savoir plus, prenez contact avec **votre conseiller**  
Rendez-vous sur [www.gmpa.fr](http://www.gmpa.fr)



# Test

Voici un test d'identification pour piégeards de tous âges : vérifiez vos connaissances et envoyez-nous vos réponses.



1



2



3



4



5



6

Photos DR

## Parlons français - Piqûre de rappel n°30

Lucien Robineau (51 - Jeandet)

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

### **Bis repetita**

Trublion orthographique patenté, je refais ici des piqûres qui n'ont visiblement pas produit d'effet :

- Libye commence par un i et poursuit par un y, comme tricycle, bicyclette, bicylindre et dictyoptère ;
- On ne commémore pas un anniversaire. On le célèbre ou le fête (afin de commémorer un événement inoubliable) ;
- Plate-forme s'écrit avec un trait d'union et, au pluriel, plates-formes, avec un *s* à plates et un autre à formes, la graphie plateforme, plate-formes étant pur (ou impur) français ;
- Motiver signifie « justifier par des motifs » (c'est-à-dire des causes, des mobiles ou des raisons) et une motivation est la « relation d'un acte aux motifs qui l'expliquent ou le justifient ». Il vaut donc mieux parler d'enthousiasme quand c'est de cela qu'il s'agit, plutôt que de motivation, à moins de sacrifier encore au français ;
- La locution « c'est [...] que... » n'admet pas de déclinaison : il faut écrire « c'est de cela *qu'*il s'agit » et non « c'est de cela *dont* il s'agit ». Mais on peut dire : « C'est de Clément Ader, dont nous savons ce que lui doit l'aviation, *que* je vais parler » ;
- Si on préfère « flash » à « nouvelle brève », il faut donner à ce nom venu d'outre-Manche son pluriel britannique « flashes » : on voit rarement chez nous trois consonnes en fin de mot (on me dira que « putsch » en aligne quatre au singulier et cinq au pluriel, mais la chose est si peu courante ici qu'on lui passera cette fantaisie).



# De la logique du tutoiement

**Alain Delahodde (65 – Tricornot de Rose)**

C'est toujours dans son style souriant que notre camarade se raconte. Cette fois-ci, sur un sujet universel et si typiquement français.

Toute règle a ses exceptions qui, comme chacun sait, « confirment la règle ». Le tutoiement obéit-il à des règles? Si c'est le cas, j'ai l'impression qu'il y a tellement d'exceptions qu'exceptionnellement, ce sont les règles qui confirment les exceptions. À moins que cet excès d'exceptions démontre qu'il n'y a pas de règles? Mais comment pourrait-il y avoir des exceptions s'il n'y a pas de règles?

Jeune enfant, je ne connaissais que le tutoiement, ce qui m'autorisait des phrases aussi ingénues que « *Dis, Monsieur, tu me donnes un bonbon?* », mais guère plus incongrues que ce colonel répondant à son chef: « *Bien Mon général, je te fais ça pour cet après-midi!* »

J'ai souvenir qu'on m'expliquait jadis que le tutoiement allait avec la familiarité et le vouvoiement avec la distance. On pourrait donc penser que le domaine familial ne connaît que le tutoiement. Que nenni! Je connais bien des enfants qui vouvoient leurs parents, et plus rarement l'inverse, mais aussi des parents qui se vouvoient entre eux telle cette cousine excédée et surprise répondant à son mari: « *Vous m'emmerdez, Pierre-Henri!* ». Comme quoi le vouvoiement entre époux n'est pas toujours signe de distinction mais il peut être culturel ou traditionnel, ce qui est encore le cas dans certaines régions, notamment dans les Vosges.

Dans ma famille, je tutoyais tout le monde sauf mon oncle Pierre qui était prêtre, mes parents m'ayant obligé à vouvoyer un "homme de Dieu". Je me demande maintenant si Dieu trouve normal que tout le monde le tutoie, que ce soit dans les chants, les prières ou les homélies!

J'avoue avoir du mal à jongler avec ce tutoiement-vouvoiement qui me met de plus en plus souvent dans des situations où je ne suis pas sûr de faire le bon choix. Je suis souvent surpris par des jeunes qui me tutoient naturellement et il me semble parfois raisonnable de contrarier mon éducation en les tutoyant à mon tour. Je suis également surpris quand un de mes anciens qui me vouvoyait en activité trouve subitement naturel de me tutoyer maintenant qu'aucune norme ne l'en empêche. Mais dans ce cas, lui rendre la pareille ne m'est pas toujours évident. Il ne m'est pas plus naturel de prendre l'initiative de tutoyer un de mes anciens subordonnés que je retrouve plus tard dans des conditions où la hiérarchie n'a plus sa place. Le plus dur, pour moi, est de savoir prendre la bonne initiative sachant que dans cet imbroglio je ne me connais qu'une seule règle: ne jamais vouvoyer quelqu'un que j'aurais préalablement tutoyé. Une règle que mon père ne connaissait pas puisqu'il me vouvoyait subitement chaque fois qu'il était en colère après moi. Sans doute voulait-il mettre de la distance avec ce fils indigne!

Le plus délicat est de faire le bon choix quand je dois dégainer le premier. Un choix d'autant plus difficile qu'avec l'âge, il ne m'est pas toujours facile de situer instantanément une personne au visage familier



Un onzième commandement qui ne semble pas être arrivé à destination...

retrovée fortuitement après des années ou des décennies d'absence. Un vouvoiement mal à propos est vite ressenti comme prétentieux et un tutoiement prématuré comme une familiarité déplacée. Jeune officier, en unité, on m'avait appris à tutoyer tous les officiers de même grade, mais je n'ai jamais pu tutoyer les lieutenants rang qui avaient vingt ans de "bouteille" de plus que moi et qui pourtant me tutoyaient tous. On m'avait aussi appris que tutoyer un sous-officier était aussi déplacé que de tutoyer la reine d'Angleterre et, 25 ans plus tard, devenu civil, j'ai découvert que, dans certaines unités, officiers et sous-officiers se tutoyaient allègrement.

Autres temps, autres mœurs. Notre société semble évoluer vers le "tout tutoiement". Pour preuve, cette note interne de Thales qui, il y a une quinzaine d'années, a été jusqu'à recommander le tutoiement à tous ses collaborateurs. Exactement comme si le CEMAA faisait une note demandant à tous les officiers de se tutoyer!

Les mathématiciens ont-ils plus de chance de trouver une logique au tutoiement? Pour cela il faudrait que celui-ci obéisse à une relation d'ordre, c'est-à-dire qu'il soit réflexif, symétrique et transitif, ce qu'il n'est manifestement pas pour les deux dernières propositions:

- réflexif? Oui, me semble-t-il, puisqu'on se tutoie soi-même, surtout pour se traiter de tous les noms quand on rate son coup;
- symétrique? Non, puisque le tutoiement de Jacques par Paul n'implique pas celui de Paul par Jacques;
- transitif? Non plus, puisque si Jacques tutoie Paul et que Paul tutoie Pierre, ceci n'autorise pas Jacques à tutoyer Pierre!

Ainsi donc, notre belle langue française nous oblige tous à louvoyer sur un terrain de non-règles, ou de règles faussement tacites, que nos jeunes ont de plus en plus de mal à saisir et à pratiquer, tous étant plus à l'aise dès qu'on les libère du vouvoiement!

Heureux Anglais qui ne connaissent pas les affres d'un tutoiement incongru ou d'un vouvoiement prétentieux. Ils n'ont jamais eu à tenir leurs distances par un « *Attention à la marche, nous n'avons pas élevé les cochons ensemble!* », ni à proposer à leur supérieur – à la manière de Karl Zéro – « *Alors, maintenant qu'on se connaît, on se tutoie?* » ■



# Renseignement militaire et contre-insurrection : s'adapter pour mieux comprendre

David Secher (96 – de Saxcé)<sup>1</sup>

L'auteur a participé aux opérations au Tchad, en Côte d'Ivoire, Libye, ex-Yougoslavie, Afghanistan et Somalie. Il expose ses vues sur le renseignement militaire actuel et son besoin d'évolution.

Uzbeen, Mitrovica, Marjah... ces engagements aux conséquences parfois tragiques pour nos soldats ont mis en lumière des déficiences dans le renseignement militaire lors de conflits limités, souvent identifiés comme "petites guerres".

Plus spécifiquement en Afghanistan, les dix années de combat qui viennent de s'achever présentent un bilan global pour la fonction connaissance-anticipation pour le moins contrasté. Pour beaucoup, les diverses approches nationales mises en œuvre au sein d'une large coalition n'ont pas donné les résultats escomptés. Entre opérations de combat limité en *Regional Command - East* (RC-East), lecture étriquée des principes de la *COunter INSurgency* (COIN) après les guerres d'Algérie et d'Indochine, mauvaise transposition des leçons irakiennes du côté américain et atterroissements à la française, l'expérience fut délicate mais riche d'enseignements.

En effet, les armées ont redécouvert les principes de la contre-insurrection et leur corollaire : la conquête des cœurs et des esprits, chère au maréchal Lyautey. Or, ce type de conflit nécessite une adaptation de structures, notamment de renseignement, encore trop orientées vers le combat de haute intensité, à la fois dans l'organisation, les moyens techniques et humains mais aussi dans les procédures de travail.

## Un héritage issu des grands conflits conventionnels

Aujourd'hui, l'essentiel de nos services de renseignement militaire sont encore bâtis et fonctionnent pour faire face à un conflit conventionnel majeur de type Guerre froide. Ainsi, la majeure partie du personnel est recrutée dans les filières techniques jugées plus aptes à fournir de futurs opérateurs de capteurs de haute technologie et des analystes rodés à la gestion d'une quantité croissante d'informations, ainsi qu'aux raisonnements déductifs rapides. Leur formation dans les instances militaires ne fait que parfaire ces qualités, en les contraignant à régler leur réflexion sur les pas d'un adversaire invariant, parfaitement modélisé (l'ennemi générique) et ressemblant de très près à l'ancienne menace derrière le Rideau de fer.

Toute l'organisation de la chaîne de commandement repose alors sur des personnes capables d'analyser les informations recueillies, d'en déduire des intentions et de réagir en conséquence, plus vite que ne le fait l'adversaire. C'est donc ici le principe d'instantanéité qui prévaut alors que la contre-insurrection s'inscrit dans un temps long, nécessitant l'accumulation d'informations.

Cette tendance est aussi perceptible dans la conception des capteurs qui doivent permettre d'identifier un élément caractéristique de cet ennemi générique et même d'en proposer un début d'analyse aux opérateurs, toujours dans le but de leur faire gagner du temps. Elle s'applique à une multitude de domaines comme l'image, les interceptions de communications ou la détection radar, qui ne sont pas forcément adaptés à la perception d'une banale activité humaine du quotidien.

## Mieux comprendre l'environnement asymétrique

Si cette modélisation de l'ennemi est nécessaire, et ce aussi longtemps que persistera le risque d'un conflit conventionnel d'envergure, il devient aussi évident qu'elle est en partie à l'origine des difficultés et impasses rencontrées par les acteurs du renseignement militaire en Afghanistan, au Liban, voire en Afrique.

Confrontées à des mouvances tantôt djihadistes, tantôt politiques voire criminelles, les armées se présentent sur ces terrains en ordre dispersé. En effet, la Direction du renseignement militaire est l'acteur majeur du renseignement d'intérêt militaire mais son mandat la contraint à rester focalisée sur le suivi permanent de forces conventionnelles, voire nucléaires, pouvant menacer nos intérêts vitaux.

Malgré l'existence de quelques petites cellules spécialisées dans des domaines transverses comme le contre-terrorisme, la prolifération ou l'expertise régionale, les menaces asymétriques ne font pas partie de sa mission principale.

Cette situation illustre le manque criant de spécialistes de l'environnement et du terrain formés pour comprendre les théâtres sur lesquels nos forces ont été récemment engagées.





Photos DR

Gulbuddin Hekmatyar, chef mafieux afghan.



ADT : aide de l'US Army à l'agriculture afghane.



Gendarmes afghan et français.

Ministère de la Défense

Après dix ans de présence en Afghanistan, qui peut donc se prévaloir d'avoir compris l'organisation tribale, de mesurer son importance dans le règlement des conflits internes, de préjuger de l'importance des élites citadines comme rurales dans l'organisation d'un État central dont on remet en permanence en cause l'efficacité ? Or, cette maîtrise de l'environnement est devenue absolument indispensable pour identifier les relais d'influence qui permettraient, à leur tour, d'appliquer notre politique et de faire connaître notre volonté. Mais cette maîtrise est tout autant capitale au niveau tactique lorsqu'il s'agit de combattre au sein des populations. L'apprentissage des habitudes de vie locale, ou *pattern of life*, et des coutumes sociales, comme le *pashtunwali*<sup>2</sup>, devient alors essentiel pour déceler et comprendre le moindre changement d'attitude pouvant être interprété comme un préalable à une action de l'ennemi ou à un retournement d'opinion.

Même l'approche de l'adversaire, en tant qu'entité politique cohérente, a longtemps été écartée au profit de la vision simpliste du paysan luttant contre l'occupation étrangère ou du chef de guerre local souhaitant protéger ses propres intérêts liés aux trafics, voire du djihadiste. L'amalgame établi entre, d'une part Al Qaïda et ses franchises terroristes, les talibans afghans visant la reprise du pouvoir à Kaboul et d'autre part les groupes mafieux de Gulbuddin Hekmatyar ou Djalalouddine Haqqani, a ainsi perduré jusqu'en 2008. Seul un changement radical d'approche a permis de développer des réponses particulières pour chaque adversaire, tout en les distinguant du simple afghan employé ou forcé à commettre

le coup de feu contre les forces de la coalition.

Ainsi, le passage de la maîtrise d'un ennemi conventionnel et figé à la parfaite compréhension d'une population dans son environnement particulier, mais aussi d'adversaires protéiformes, représente une transformation-clé pour notre outil de renseignement militaire. Elle conditionne, en effet, le succès de nos futures opérations.

### Du nouvel intérêt des centres de renseignement d'armée

Marginalisés depuis la création de la DRM en 1992, les centres de renseignement de chaque armée ont du mal à trouver leur place dans la nouvelle organisation du Renseignement d'intérêt militaire (RIM). Ils pourraient dès lors offrir une solution intéressante pour combler les lacunes évoquées précédemment en fédérant des initiatives qui, bien qu'elles soient encore anecdotiques aujourd'hui, offrent un potentiel très intéressant sur la perception de l'environnement.

L'important, dans un premier temps, est de remettre la population au cœur des préoccupations des services de renseignement militaire. La priorité doit être donnée à l'accès aux sciences sociales et humaines. Qu'il s'agisse du recrutement initial ou de la formation complémentaire, il conviendrait d'orienter notre personnel vers les études linguistiques adaptées à nos besoins tactiques et de les familiariser avec l'exploitation de l'ensemble des publications à caractère sociologique concernant nos possibles zones d'opérations. En effet, peu d'analystes ou traducteurs sont aujourd'hui spécialisés dans les langues parlées en Asie centrale ou en Afrique. Seul l'arabe, le russe et le chinois sont proposés, alors que notre représentation diplomatique dans ces pays se raréfie.

De même, nous ne profitons pas assez des diasporas réfugiées sur notre sol, comme de l'importante coopération universitaire entre la France et ces communautés. Elles pourraient nous aider afin d'établir les échanges nécessaires à notre parfaite compréhension de l'environnement dans lequel nous pourrions être engagés. De cette collaboration, nos centres de renseignement d'armée pourraient alors tirer des manuels pour préparer au mieux nos forces au déploiement. Des initiatives de publication de manuels culturels ou *country books* sont déjà l'apanage de quelques entités militaires encore trop méconnues dans l'institution, comme l'École militaire de spécialisation de l'outre-mer et de l'étranger (EMSOME) à Rueil-Malmaison pour l'Afrique ou le centre de renseignement de la Marine (CR-Mar) à Brest pour sa connaissance de la population somalienne concernée par la piraterie.

Élargir le spectre de nos contacts au monde universitaire paraît donc essentiel, mais pas suffisant. L'échange avec d'autres acteurs de terrain comme les organismes non gouvernementaux pourrait être tout aussi bénéfique, mais ces relations sont aujourd'hui réservées aux seuls services spéciaux. Il serait nécessaire de définir une nouvelle politique d'utilisation de la réserve opérationnelle, adaptée aux services de renseignement et ciblant des profils d'officiers et de sous-officiers très particuliers. Un exemple marquant cette évolution a été l'utilisation par l'US Army en Afghanistan de réservistes conseillers en agriculture. Ces *Agricultural Development Team* (ADT), au contact permanent de la population rurale afghane, ont permis de recueillir d'immenses quantités d'informations sur les us et coutumes locaux, mais aussi d'importants éléments d'ambiance qui ont grandement facilité le bon déroulement des opérations militaires.

L'ensemble de ce "savoir comprendre" devra absolument être accompagné d'un nouveau plan d'équipement concernant les capteurs de niveau opératif ou tactique. Sans remettre en cause la prééminence du renseignement humain, l'interception de communications GSM ou satellite et la persistance de capteurs d'images, drone ou capteur abandonné, ►

1- Stagiaire à l'École de guerre, promotion Général de la Fayette.

2- Code social traditionnel pachoune ayant cours dans cette partie du sous-continent indien.



## Renseignement militaire et contre-insurrection : s'adapter pour mieux comprendre

► associés à des algorithmes d'analyse, d'archivage et d'indexation de données vidéo, augmenteraient significativement l'efficacité de nos actions.

Enfin, et toujours dans l'optique de l'adaptation aux contingences de nos adversaires, les analystes militaires gagneraient à s'ouvrir aux nouveaux types de menaces et aux contraintes logistiques qui leur sont associées. Malgré leur rusticité, les franges djihadistes, indépendantistes ou mafieuses auxquelles nous sommes confrontés s'appuient sur diverses sources de revenus issus de la culture de la drogue, du trafic humain, voire de la capture d'otages. Pour asseoir leur puissance, ces organisations ont aussi besoin d'établir des filières cachées d'approvisionnement en armes, hommes et carburant, et des réseaux de soutien financier par le biais de certaines banques et hommes d'affaires. Le suivi permanent de ces organisations sur l'ensemble de l'arc de crise, par le prisme d'analyses systémiques, devient donc désormais essentiel. Or, aujourd'hui, ces réseaux ne peuvent être contraints qu'au niveau interministériel. La participation active des armées à cette tâche pourrait être organisée autour de la Gendarmerie nationale, déjà fortement impliquée dans ce genre de luttes de niveau transverse, notamment grâce à son pôle technique et judiciaire. Une fois sensibilisés à ces techniques, les acteurs du renseignement militaire pourraient être mis à la disposition des sections de recherche ou des offices centraux de lutte contre les trafics, pour des renforts temporaires, quand le niveau d'engagement en OPEX<sup>3</sup> le permet. Cet effort aura le mérite de parfaire les compétences des militaires, de leur assurer une plus grande implication dans la protection de la nation et, par conséquent, de leur fournir un surcroît de motivation.

L'opération Serval au Mali le démontre : les troupes françaises vont, de nouveau, devoir se battre contre une myriade d'adversaires aux formes, motivations et soutiens différents. Tout cela se fera au cœur de populations dont nous ne savons presque rien et dont le soutien demeurera capital à long terme. La transformation de notre outil de renseignement militaire, encore aujourd'hui façonné par une menace conventionnelle majeure, demeure donc cruciale. La réorientation en cours de carrière de notre ressource humaine vers des disciplines sociologiques dans lesquelles elle devra élargir le champ de ses contacts reste une étape. Mais son utilisation sur le territoire national, en renfort des organismes de lutte contre la criminalité, sera décisive. Cette nécessaire adaptation de la fonction connaissance anticipation vers les OPINT<sup>4</sup>, sur le territoire national, pourrait donc devenir une piste intéressante à explorer dans les réorganisations qui découleront du nouveau Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale. ■



Theotium Belli, Stéphane Gaudin

Mali : "Tout se fera au cœur de population (...) dont le soutien demeurera capital".

3- Opérations extérieures

4- Opérations intérieures

# Pilotes de chasse : une espèce en voie de disparition ?

Yann Malard (98 – Heurtaux)<sup>1</sup>

L'arrivée des drones de combat constitue une évolution majeure et logique dans l'utilisation de l'arme aérienne.

Samedi 1<sup>er</sup> décembre 2012, le nEUROn, drone de combat, a effectué son vol inaugural depuis une base du sud de la France<sup>2</sup>. Cette première a permis à l'aviation militaire européenne d'entrer dans l'ère des *Unmanned Combat Air Vehicle* (UCAV). Ces appareils sont destinés à remplir, à l'horizon 2040, une grande partie des missions aujourd'hui dévolues aux avions de chasse. L'heure est-elle venue de jeter nos albums de Buck Danny aux oubliettes ? Quelle sera la place du pilote de chasse dans les combats de demain ? L'opérateur de drone sera-t-il toujours un pilote ?

Incontestablement, une mutation profonde du métier de pilote de chasse s'engage avec l'arrivée des drones de combat. Les contours exacts



Dussault

Le drone nEUROn.





des missions des drones de demain ne sont pas encore clairement définies tant la révolution technique est importante. Seule certitude aujourd'hui, l'homme restera au cœur du combat, qu'il soit pilote embarqué dans un avion ou placé loin derrière les lignes.

### Le drone : une évolution inéluctable

Au cours des sept dernières années, le ratio drone/avion est passé de 5 % à plus de 30 % aux États-Unis. Ainsi, depuis 2009, l'*US Air Force* forme plus de pilotes de drones que de pilotes de chasse. Les avions pilotés à distance sont devenus en quelques années les acteurs incontournables de tous les conflits, offrant des qualités indéniables d'autonomie et de précision. Les vecteurs *MQ-1 Predator* et *MQ-9 Reaper* de la compagnie General Atomics en sont les plus médiatiques.

Dépourvus de technologie furtive et de système d'autoprotection, les drones employés aujourd'hui sur les différents théâtres d'opérations constituent des cibles aussi vulnérables que peut l'être un avion de tourisme. Demain, la technologie permettra d'envisager la production d'appareils qui évolueront au cœur d'un combat de haute intensité. On peut légitimement penser qu'ils seront alors capables d'endosser pleinement le rôle des avions de chasse. Agiles et furtifs, ils prendront à leur compte des missions aussi complexes que le bombardement en profondeur. Le *nEUROn*, projet européen de drone de combat dont Dassault est le maître d'œuvre, s'inscrit dans cette course technologique.

### Une logique de robotisation

Le développement et la participation de drones de combat à la campagne aérienne de demain apparaissent séduisants. Dans une société où le rapport coût/efficacité et la valeur de l'être humain sont au cœur de toutes les préoccupations, le drone de combat présente de nombreux avantages.

Contrairement aux idées reçues, le gain financier généré par l'utilisation des UCAV ne proviendra pas du prix de conception et de fabrication, mais bel et bien de son coût de fonctionnement. Inutile en effet de recourir à un entraînement réel intensif. La simulation permettra de former et d'entretenir les opérateurs de ces bijoux technologiques. Les UCAV ne voleront que lorsqu'ils seront projetés en opérations, générant de substantielles économies de kérosène et de frais de maintenance.

Exit également les limites physiques imposées par le corps humain ! Exit les vertiges du combat tournoyant et autres pertes de connaissance associées au facteur de charge ! L'UCAV de demain pourra supporter plus de quinze fois le poids de sa propre structure sans même faire sursauter son processeur, lui donnant ainsi des chances de survie bien supérieures face aux missiles ennemis.

Enfin, le drone ne mettra pas en danger la vie des hommes qui les mettent en œuvre ! Nul doute que les gouvernements apprécieront de ne plus avoir à négocier la libération médiatisée d'un équipage éjecté en territoire ennemi. Le drone permettra de se soustraire au risque de perte d'un équipage de haute valeur, tant financière que stratégique.

Le drone de combat s'inscrit dans cette logique de robotisation qui conduira inexorablement vers une mutation profonde de la profession de pilote de chasse et, sans doute, vers une diminution de ses effectifs. Pourtant, paradoxalement, l'homme reste plus que jamais la pierre angulaire de l'arme aérienne.

### Un homme aux commandes

Le drone est un système qui nécessite une connexion fiable et sécurisée entre le vecteur aérien et le pilote-opérateur qui peut être situé à des milliers de kilomètres du théâtre. Les *Predator* américains et les frappes associées sont pilotés depuis le sol des États-Unis. Si on peut penser que l'avènement de nouvelles techniques de communication permettra d'améliorer cette liaison vitale, celle-ci restera toujours vulnérable aux attaques électroniques que ne manquera pas de lancer l'adversaire. Dans un environnement hostile, l'éloignement pilote-drone est une faiblesse que l'adversaire ne manquera pas d'exploiter.



"Pilotes" de Predator.



Un MQ9 Reaper au roulage.

Que fera alors le drone orphelin, privé de toute communication ? Continuera-t-il vers sa cible ? Se mettra-t-il en attente ou reviendra-t-il se poser avant d'être à court de carburant comme c'est le cas aujourd'hui ? Difficile d'envisager ces options dans le cadre d'un conflit où la bataille aérienne sera aussi intense que brève.

L'autonomie décisionnelle et la réactivité d'un pilote de chasse face à l'inconnu constituent des qualités indispensables dans des missions identifiées comme le combat à vue, l'appui aérien rapproché au profit de troupes au sol ou encore les raids nucléaires. L'homme apporte la flexibilité nécessaire dans un système où l'adaptation face aux situations inconnues ne pourra être confiée aux seules machines.

### Le pilote de chasse de demain

Où sera donc le pilote de chasse de demain ? À bord de son chasseur ou au sol loin derrière les lignes ? La réponse n'est aujourd'hui pas encore tranchée. Une des pistes actuelles de réflexion envisage le concept "d'essaim de drones", piloté depuis un avion de chasse "vaisseau-mère". Ces robots, pilotés à une distance suffisamment courte pour améliorer la qualité de la liaison, mais permettant de renforcer la sécurité des équipages embarqués, s'acquitteront des missions les plus dangereuses comme la destruction des systèmes de défense sol-air ennemis. Des *Tanguy et Laverdure* de nouvelle génération, pilotes de *Rafale* à la tête d'une escadrille de *nEUROn*, font partie des études menées aujourd'hui.

Si on envisage que la sixième génération d'avions de chasse, successeurs du *Rafale*, aura peut-être la forme d'un drone, nul doute que l'homme restera au cœur du dispositif. Avec le premier vol du *nEUROn*, l'espèce des pilotes de chasse est inexorablement engagée dans une profonde mutation. Parler d'extinction ? Rien n'est moins sûr. ■

1- Stagiaire à l'École de guerre, promotion Général de La Fayette

2- Voir le site *Le Monde.fr* relatif au premier vol du *nEUROn* :

[http://www.lemonde.fr/economie/article/2012/12/02/premier-vol-pour-le-precurseur-du-drone-europeen-de-combat\\_1798882\\_3234.html](http://www.lemonde.fr/economie/article/2012/12/02/premier-vol-pour-le-precurseur-du-drone-europeen-de-combat_1798882_3234.html)



# À quoi sert une école d'officiers ?

**Antoine Sadoux (91 – Kœnig)**

La formation des officiers est une mission des armées dont il est utile de rappeler les spécificités. Celles-ci sont indissociables de l'analyse des exigences et valeurs du commandement qui n'est pas une science exacte. Il n'est possible que d'en définir de façon subjective les contours, même si des constantes ont été révélées par l'histoire de nos armées. S'il est illusoire de compter exclusivement sur la formation initiale pour forger les aptitudes au commandement, l'originalité des écoles d'officiers mérite d'être explicitée afin d'éviter l'écueil de l'amalgame avec les écoles formant de futurs cadres civils : outre l'enseignement nécessaire de matières académiques et militaires, il s'agit de favoriser l'éclosion de caractères qui doivent rapidement s'appuyer sur deux piliers essentiels : le sens de l'engagement et la confiance en soi.

Les crises économiques favorisent de nouvelles mises en perspective, principalement de la part des décideurs ministériels. Certaines permettent une réelle rationalisation des usages militaires, d'autres sont parfois le fruit de raccourcis intellectuels de nature à compromettre l'efficacité de notre outil de défense.

Parmi ces dernières, la tentation de remettre en cause l'outil de formation initiale des officiers est l'une des plus redoutables : renoncer, même partiellement, à la qualité et à la spécificité des jeunes chefs qui conduisent sur le terrain l'action militaire relèverait de l'erreur stratégique aussi néfaste qu'irréversible.

Pour prendre conscience des enjeux liés à la formation des futurs officiers, il est impossible de faire l'économie d'une analyse des spécificités du métier militaire, en particulier des exigences du commandement dans les armées modernes. L'ambition, mesurée, de cet article est de souligner l'originalité et le caractère unique de la mission des cadres, civils comme militaires, qui ont la responsabilité de la formation des futurs officiers de l'Armée de l'air.

## Le commandement : exigences et valeurs

Définir les caractéristiques idéales du commandement dans une armée d'un pays donné à une époque donnée est à la fois illusoire et profondément subjectif.

Illusoire, car il n'existe pas de portrait robot du chef parfait, possédant les aptitudes et les qualités indispensables pour faire face aux situations du monde moderne. D'autant plus que ces situations sont des plus imprévisibles : chaque surprise stratégique à laquelle fait face le pays se décline en situations nouvelles souvent difficiles à anticiper. Au contraire, le premier conseil donné à un jeune chef est de rester lui-même sans chercher à se rapprocher artificiellement d'un personnage qu'il n'est pas.

Subjectif, car une définition du chef sous-entend que son auteur a le recul suffisant, l'esprit de synthèse, le discernement et la faculté de prévoir le contexte de demain. Bien entendu, sauf à faire preuve d'un orgueil démesuré, ce penseur génial n'existe pas.

Les qualités du chef militaire peuvent néanmoins faire l'objet d'une appréciation par ceux qui sont assez âgés pour avoir derrière eux une expérience du commandement, avec les succès ou les échecs inhérents à la fonction de chef. Elles varient par ailleurs selon les armées : en effet, la notion de "milieu" (terre/air/mer) est essentielle et impose la prise en compte d'une culture d'armée indispensable chez tout officier dès le recrutement et lors des toutes premières années.

Une douzaine de qualités indispensables pourraient ainsi être mises en exergue par un aviateur officier ayant connu diverses expériences du commandement. Le schéma ci-dessous sert de synthèse rapide, à chacun d'évaluer l'importance de chaque paramètre, voire sa pertinence.

Si l'esprit de sacrifice ne figure pas dans ce schéma, c'est bien parce qu'il s'agit d'une dimension qui supplante toutes les qualités du chef, comme le souligne avec justesse le général Bentégeat dans son dernier ouvrage : « *L'honneur militaire est comme une cathédrale dont la clef de voûte serait "l'esprit de sacrifice"* »<sup>1</sup>.

Il reste que l'appréciation permettant d'évaluer les qualités essentielles



pour commander dépend principalement des paramètres suivants : le parcours individuel, les unités commandées, les opérations effectuées, les postes occupés en tant que subordonné, les personnes côtoyées, les lectures, l'éducation, enfin, le caractère. Les officiers de l'Armée de l'air, issus de trois corps et exerçant pour la plupart des métiers très techniques, ont ainsi des appréciations qui peuvent parfois diverger mais qui restent cohérentes entre elles grâce aux années passées ensemble dans l'école de formation initiale. C'est tout l'enjeu d'une formation initiale de milieu, véritable catalyseur d'identité collective et donc d'efficacité opérationnelle.

### L'école d'officiers : former, éduquer, instruire, modeler ?

Le rôle d'une école d'officiers est de former de futurs cadres et donc avant tout de leur apprendre à commander. Parmi tous les paramètres énoncés qui façonnent chez le futur chef les qualités requises pour commander, cinq peuvent être plus particulièrement cultivés dans une école d'officiers.

Passons rapidement sur les quatre premiers pour lesquels il serait vain de prétendre agir en profondeur et de façon déterminante pour la suite :

- les postes occupés en tant que subordonnés : les premiers sont ceux de l'élève qui, dès ses premiers jours sous les drapeaux, apprend à respecter et à obéir. L'organisation même d'une école d'officiers permet ce premier apprentissage. Il est en particulier encouragé par la diversité des mises en situation de l'élève-officier qui doit tour à tour obéir à ses jeunes aînés, à ses cadres, à ses professeurs, à ses instructeurs militaires voire à ses propres camarades ;

- les personnes côtoyées : la valeur de l'exemplarité en école de formation initiale des officiers est essentielle, chacun est en général marqué par l'exemple – en bien ou en moins bien – de son premier cadre de proximité. Plus généralement, pour prétendre former de futurs chefs, il est primordial de leur donner des références initiales les plus strictes possibles, sachant que la technicité et les contraintes opérationnelles qu'ils rencontreront pourront creuser une certaine distance avec ce modèle de discipline, de tenue et de règles de vie en groupe ;

- les lectures : prétendre guider un jeune d'une vingtaine d'années dans son choix de lectures exige une certaine humilité. Qui a lu De Gaulle ou Clausewitz à vingt ans ? La grande majorité des officiers s'y penchent plus tard, une infime minorité les a lus à l'aube de la vocation militaire,

très peu les lisent après deux années de classes préparatoires dans le contexte de l'école d'officiers où la grande majorité des élèves sont encore issus des filières scientifiques pures<sup>2</sup> ;

- l'éducation : là encore, les cadres des écoles doivent montrer des ambitions raisonnables. On ne forge pas, on corrige à peine l'éducation d'un jeune pendant ses premières années sous les drapeaux. Au contraire, il est essentiel de laisser chacun exprimer ses talents en respectant la diversité sociale et éducative des promotions. Seul le mode de recrutement permet, plus ou moins, de s'assurer d'un niveau d'éducation satisfaisant.

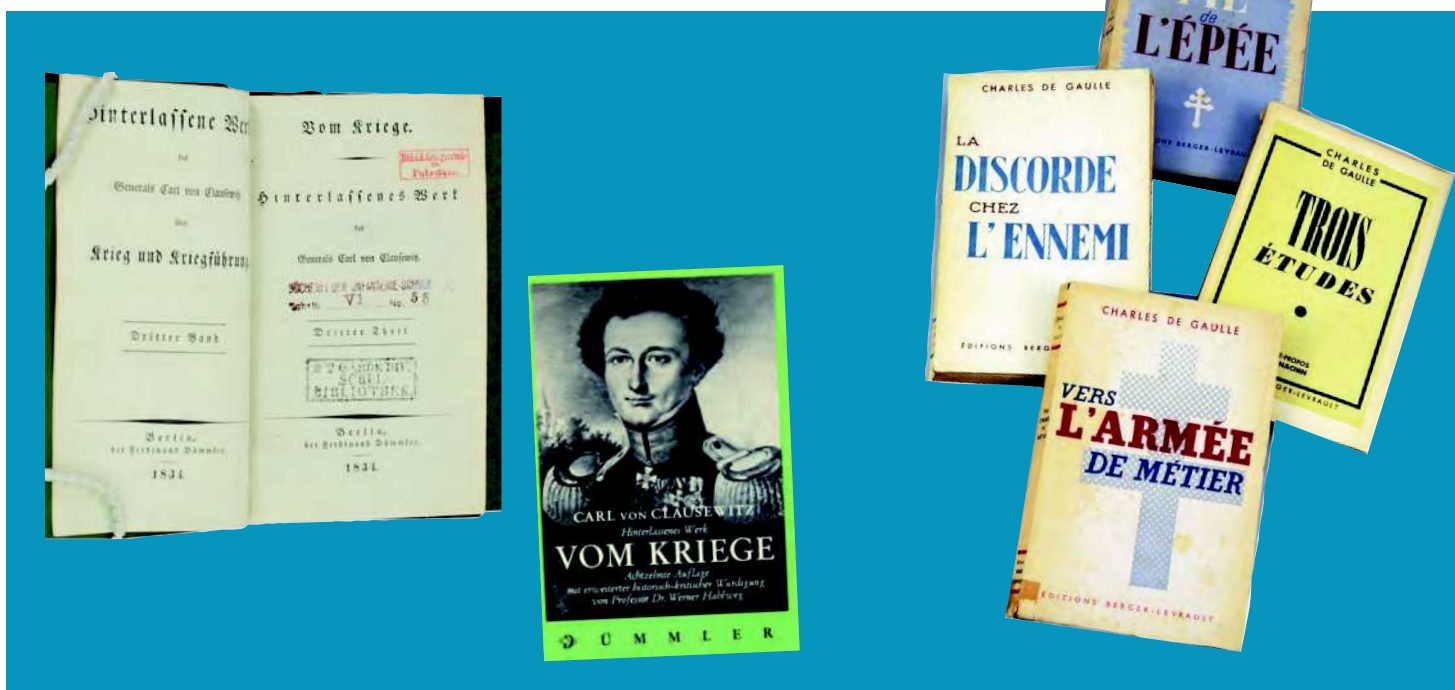
Finalement, une école d'officiers n'agit quotidiennement qu'à la marge sur ces quatre paramètres, à travers son organisation, sa structure militaire, les traditions et le programme d'instruction mis au point par son encadrement.

### Agir sur les caractères

Loin de vouloir minimiser cette action quotidienne de l'ensemble des cadres, c'est pourtant sur une dimension moins concrète qu'il est utile de s'attarder : l'action sur le caractère du futur officier.

Si l'on s'en tient à une conception délibérément réductrice du rôle de l'officier, simple manager spécialiste d'un domaine technique, il n'est pas utile de s'intéresser à cet aspect : les écoles d'officiers dispensent une formation de haut niveau, reconnue par les instances universitaires et le monde de l'aéronautique. Pourquoi alors ne pas recruter en sortie d'école civile d'ingénieur et délivrer une simple formation militaire de quelques mois selon le modèle britannique ? C'est oublier la contrepartie résidant dans l'énorme et coûteux travail nécessaire en amont : pour favoriser le recrutement et créer dans la jeunesse un socle identitaire, les Britanniques entretiennent un millier d'escadrons regroupant près de 60 000 cadets de 13 à 17 ans et volontaires adultes<sup>3</sup>. Sans compter par ailleurs que les différences sociétales entre la France et le Royaume-Uni imposent la plus grande prudence lorsqu'il s'agit de comparer les deux modèles. ▶

1- Henri Bentégeat, « Aimer l'armée, une passion à partager », Du Mesnil, 2012, p. 46  
 2- Depuis 2010, chaque promotion de l'École de l'air comprend six élèves officiers du cursus Sciences politiques, soit près de 10 % des effectifs de la promotion.  
 3- <http://www.raf.mod.uk/aircadets/>



## À quoi sert une école d'officiers ?

► À l'inverse, si l'on considère comme Henri Eude qu'un caractère particulier est nécessaire à tout officier et que l'autorité indispensable dont il doit faire preuve « *n'est pas un don naturel* » mais « *suppose une longue préparation, une formation de caractère* »<sup>4</sup>, une école d'officiers doit s'attacher à favoriser l'éclosion de ces personnalités qui se confronteront rapidement aux exigences du commandement.

Le sens de l'engagement et la confiance en soi sont les deux piliers que l'officier doit pouvoir bâtir dès ses premières expériences de commandement, tout en faisant preuve d'une indispensable humilité.

Le sens de l'engagement est en partie développé à travers l'investissement personnel avec lequel l'élève-officier aborde l'enseignement qu'il reçoit, dans le domaine technique – fondamental chez les aviateurs – comme dans celui des sciences humaines : il est inutile de rappeler ici l'importance de la culture générale. C'est par cet état d'esprit exigeant envers lui-même et son goût pour la perfection que le jeune officier peut réellement affirmer une légitimité qui ne sera garantie que partiellement par son rang hiérarchique au long de sa carrière.

Néanmoins, si « *le professionnalisme militaire se fonde sur la rigueur et l'efficacité technique (...) il serait impuissant dans la crise et le combat sans quelque supplément d'âme* »<sup>5</sup>. C'est là qu'intervient la partie la plus spécifique de la mission des officiers chargés d'encadrer de jeunes élèves-officiers : susciter la réflexion sur l'éthique du commandement et sur les vertus morales du décideur, installer une vision optimiste de la mission, développer enfin l'indispensable charisme du futur chef.

D'où l'importance de la confiance en soi qui peut se développer au quotidien à travers les nombreuses activités qui font la spécificité de l'école militaire : pour les aviateurs, il s'agit d'un subtil dosage entre humilité et assurance, entre ouverture d'esprit et fierté affirmée, entre



Photos École de l'air

Une promo devant le BDE.

esprit d'équipe et goût pour l'autorité, entre attachement à la « *mythologie chevaleresque* »<sup>6</sup> et adaptation aux réalités sociétales, entre acceptation de la discipline et développement de l'autonomie.

La confiance en soi d'un officier aviateur se cultive ainsi dès l'école à travers des mises en situation qui cherchent à respecter cet équilibre improbable. Henri Eude rappelle que « *pour atteindre la vérité, l'intelligence a besoin, dans la volonté, d'un mélange d'humilité et de confiance en soi* » : l'élève est invité à recevoir humblement les premières connaissances techniques aéronautiques et les rudiments du commandement et apprend sur la même période à transmettre son savoir à travers des exercices de



Les élèves tendent la main aux jeunes lycéens.

commandement ou d'autres activités comme le tutorat auprès de jeunes lycéens.

De même, l'élève-officier est invité à découvrir l'art du commandement dès le début de sa formation, selon la double perspective consistant à savoir obéir pour mieux ordonner : « *l'autorité implique une obéissance dans laquelle les hommes gardent leur liberté* »<sup>7</sup>. Cet impératif est d'autant plus pertinent pour les générations pour lesquelles l'approche de l'obéissance est plus complexe. Sans succomber aux schémas radicaux sur les fossés générationnels, force est de constater une tendance des jeunes officiers à un besoin plus affirmé d'explications et de justifications, à une propension à se projeter davantage dans un futur parfois lointain, un rapport au savoir nécessitant une adaptation de l'apprentissage militaire et académique. Les nouvelles techniques de pédagogie, « par l'engagement », « par projets », mais aussi la place de l'initiation à la recherche ou l'évolution de l'approche des questions éthiques, sont des réponses déjà mises en place dans les Écoles d'officiers de l'Armée de l'air.

La mission des cadres des écoles d'officiers apparaît ainsi plus complexe qu'il n'y paraît puisqu'il ne s'agit pas d'organiser la simple transmission de savoirs mais de préparer le caractère des jeunes officiers aux épreuves techniques, morales et psychologiques qui les attendent dans leur futur métier. Parallèlement, il s'agit de cultiver la passion qui les anime pour l'aviation, non par l'enseignement mais par le témoignage concret et l'exemple de leurs anciens : « *Les grands généraux de l'Antiquité qui nous racontent leurs exploits ne se réfèrent jamais à des enseignements reçus (...) mais uniquement à l'exposé des circonstances et des décisions* », selon Charles de Gaulle dans « *Vers l'Armée de métier* ».

Au final, la mission essentielle des Écoles d'officiers de l'Armée de l'air est d'atteindre cet équilibre dans tous les domaines de la formation pour que le futur officier soit préparé à exercer son autorité de chef grâce à un caractère qu'aucun autre métier n'exige. L'outil de formation initiale doit être dimensionné au juste besoin, mais sans perdre de vue ces exigences essentielles. Il est garant, non seulement de la qualité du recrutement par son caractère attractif au sein des jeunes générations mais surtout de la qualité morale des futurs officiers aviateurs qui, rappelons-le, auront à mettre au service de la Nation leurs qualités humaines et techniques. Comme l'ont montré les dernières opérations, l'Armée de l'air ne peut faire l'impasse de s'assurer de la valeur de ses jeunes officiers, rapidement confrontés à la violence et aux situations de guerre. Si l'on veut que nos militaires continuent à porter « *l'honneur de la Nation* », comme le soulignait le Premier ministre en mars 2013 dans un hommage aux troupes françaises engagées au Mali, il est vital de continuer à s'en donner les moyens par une politique de formation des officiers réaliste mais toujours ambitieuse. ■

4- Henri Eude, « *Préparer l'avenir, nouvelle philosophie du décideur* », *Economica*, 2012

5- Henri Bentégeat, « *Aimer l'armée, une passion à partager* », *Du Mesnil*, 2012

6- Romain Petit, « *Esprit de corps et conduite du changement* », *Revue Défense Nationale*, décembre 2012.

7- Hanna Arendt, « *La crise de la culture* », *Folio*, 1954.



# Les honneurs obscurs

Jean-Paul Salini (48 – Brachet)

« Vous dont j'ai pu laisser vieillir l'ambition  
 Dans les honneurs obscurs de quelque légion »  
 Racine (Britannicus)



**D**e nos jours, pour un officier ayant atteint un grade élevé, il n'y a plus de place dans la politique ou la grande administration. On voyait autrefois, on ne voit plus maintenant, des généraux ambassadeurs, ministres, grands commis de l'État, députés ou sénateurs. L'ancien soldat porte sur son dos comme une sorte d'étiquette qui le rend inapte à ces emplois. Sans doute parce qu'ils sont supposés exiger de l'esprit de finesse, qualité qui ne correspond pas à l'image de marque qu'ont su donner de nous la presse, la radio et la télévision. Il est admis peut-être que l'adjectif "militaire" implique pour celui qui le porte une sorte de castration intellectuelle. Il est militaire donc il n'est pas supposé avoir le sens de l'organisation. Il manque de diplomatie, il n'a pas le sens politique, il est naïf, etc.

Cette opinion se répand d'autant plus que le soldat est condamné au silence et qu'il ne peut pas, durant son temps de service, faire valoir ces qualités essentielles dans ses relations avec autrui. Il ne se défend pas. Il se tait. À force de se taire, il passe pour simple. Quelquefois même, à la longue, il le devient.

L'opinion que l'on peut se faire du soldat est d'autant plus défavorable qu'on l'identifie facilement avec le pouvoir politique. Alors qu'il n'en est que l'exécutant. Le soldat obéit et applique la politique qui lui est fixée.

Et ceux qui ne sont pas d'accord avec cette politique se tournent vers lui et l'en rendent responsable.

Il ne viendrait à l'idée de personne de rendre l'inspecteur des impôts responsable de la politique suivie par le ministère de l'Économie et des Finances. Mais il apparaît normal que les chefs militaires d'abord, et toute la hiérarchie militaire ensuite, soient rendus responsables des défauts réels ou supposés de la conscription, de la politique de dissuasion, de la politique d'armement ou de l'exécution des ordres reçus pour le maintien de l'ordre. Tout le monde a en mémoire le nom du général Massu. Qui se souvient encore du nom du gouverneur général de l'époque? Celui-là même qui donnait ses ordres à Massu.

Que le jeune homme qui se destine à la carrière des armes sache bien qu'elle n'est pas faite pour les grandes ambitions. Sauf bouleversement national ou international, on ne voit pas en France de soldat accéder à de hautes destinées. Qu'il sache que ce qu'on lui demandera ce ne sont pas seulement des sacrifices matériels mais aussi la négation de ses propres opinions. Qu'il s'attende à l'incompréhension, à un certain racisme antimilitaire, au mieux à l'indifférence de ses concitoyens.

Et qu'il soit bien assuré, avant de s'engager dans cette carrière, qu'il saura se satisfaire des honneurs obscurs des légions. ■

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

## Mots croisés

Paul Platel (49 – de Seynes)

Horizontalement :

- I - Ne saurait qualifier l'École de l'air. II - Sortent de l'ordinaire.
- III - Nécessaires pour avoir son DEUG - Accord pour un Marseillais - Admiré, bien que ce soit un inverti. IV - Fleurs qui ressemblent au mouron. V - Mary ou Élisabeth - Lit d'enfant. VI - Premier impair - Arbres africains. VII - Ont fait l'objet d'un enlèvement - Sigle très cocardier.
- VIII - Fait pour se promener - Poisson salé ou femme dessalée.
- IX - Pour sa voiture ou contre les avions - Pronom. X - C'est la même chose - Sont tranquilles. XI - Certaines portent sur le détail - Supplantée par l'autoroute. XII - Peut-être un accroche cœur - La crème des hommes, (et aussi des femmes).

Verticalement :

- 1 - Élément d'un célèbre trio. 2 - Donne de l'importance à L'Amour - Sur mer et dans les airs. 3 - Symbole d'un dur - C'est l'Europe - A pu faire perdre Noah - Marque d'opposition. 4 - Tout tourne autour de lui. 5 - Passée à l'huile - Meilleure avec l'œil qu'avec le nez. 6 - Va à l'hôtel - Un ange lui sourit. 7 - La flotte mais pas la marine - A de la peine. 8 - Le terrain des gauchos - Sélectionneur. 9 - Militaire reconverti dans l'éducation - Font comme les Sioux. 10 - En ont pris plein la vue.

(solution en page 56)





L'Airborne Laser à bord d'un Boeing 747.

# Armes à énergie dirigée, armes de précision et coût des guerres<sup>1</sup>

Charles Mainguy (49 – de Seynes)

Le rayon de la mort fait, depuis de longues années, une belle carrière dans les films d'action de série B. Son entrée dans les affaires militaires est plus laborieuse.

Deux types d'armes à énergie dirigée font pourtant l'objet de recherches attentives depuis plus de 20 ans, en raison de leur haut intérêt opérationnel. La première, sinon la plus ancienne, est le laser thermique.

En 1969, l'Union soviétique avait déjà un ensemble sol-air expérimental à Sarishagan en Asie Centrale.

Le laser a trois avantages : il atteint son objectif à la vitesse de la lumière : l'effet est instantané. Grâce à la linéarité de son faisceau, sa précision dans le vide est extrême. Il a un coût modeste à l'emploi, estimé à 3 000 \$ par tir en 2005 pour l'*Airborne Laser* à longue portée, naturellement sans compter l'amortissement du système. Enfin les contre-mesures sont difficiles à réaliser.

Néanmoins, sa mise en service opérationnel s'est heurtée à trois difficultés. D'abord, pour neutraliser sa cible – à l'origine un missile balistique à longue portée (ICBM) – il exige une puissance très élevée qui se chiffre en milliers de kilowatts. Le laser de Sarishagan adossé à une centrale électrique de 2 200 kW n'a jamais été opérationnel. Le deuxième obstacle est la perturbation apportée par l'atmosphère. D'une part, les turbulences provoquent une certaine diffusion, d'autre part, l'intensité du faisceau produit des claquages qui réduisent l'efficacité du tir. Pour limiter ces inconvénients, le laboratoire de l'USAF a conçu un laser aéroporté, opérant à une altitude de 11 000 mètres où la densité de l'atmosphère est quatre fois moindre qu'au niveau de la mer. L'interception d'un missile intercontinental qui peut être propulsé jusqu'à l'altitude de 580 km devait avoir lieu dans l'espace. Le programme a été lancé en 1996, avec le nom code *Airborne Laser* (ABL), pour un prix évalué à 1,1 milliard de dollars et un aboutissement en 2003. Un *Boeing 747* devait

emporter une charge utile de 45 tonnes avec huit lasers de puissance couplés, pour percer l'enveloppe d'un ICBM ou au minimum le déstabiliser. Les têtes nucléaires, comme les leurres, avaient de surcroît une assez bonne probabilité de retomber chez l'adversaire. La troisième difficulté était la précision du tir. L'USAF s'était donné comme distance de tir maximum 450 km. La précision correspondante était le 1/16 000<sup>e</sup> de degré. Cette dernière exigence a été maîtrisée grâce à plusieurs capteurs infrarouges et à un laser secondaire embarqué qui mesurait et transmettait la correction de tir en temps réel.

L'impossibilité d'atteindre la puissance nécessaire a fait capoter le projet : la distance maximale pour un essai réussi, 80 km, a été jugée insuffisante pour une utilisation opérationnelle. En 2003, malgré quatre ans de retard, une rallonge de crédits de 3,4 G\$ est votée pour la période 2004-2009. Mais assez rapidement, le programme de développement est transformé en programme de recherche. Le concept ABL est poursuivi assez discrètement pour une utilisation antisatellite (ASAT). Les puissances requises sont plus faibles et l'attaque peut être renouvelée discrètement, à chaque passage du satellite. Le programme ABL a été arrêté définitivement en février 2012.

Cependant, la revue *Air & Cosmos* du 16 novembre 2012 fait état d'une information russe annonçant pour 2013 de nouveaux essais d'un système laser aéroporté antisatellite, le *Sokol Echelon*. En fait, les travaux importants réalisés pour le programme ABL ont permis de développer nombre de programmes moins ambitieux dont le plus marquant est sans doute l'ATL (*Advanced Tactical Laser*), monté sur un avion de transport *C-130-H Gunship*, pour des attaques à basse altitude. Les premiers essais opérationnels ont eu lieu en 2009 contre des véhicules.

Les recherches sont aussi actives dans plusieurs autres pays. Tout récemment, la filiale allemande de la société MBDA aurait réussi l'interception de roquettes et d'obus de mortier avec le laser E-ram.

Des recherches parallèles ont été conduites sur les armes à faisceaux de particules ionisées, armes électromagnétiques ou MFP (Micro-ondes de forte puissance). Les effets de ces ondes sont connus depuis 1962, avec l'impulsion électromagnétique (IEM) provoquée par les explosions nucléaires en altitude. Mais les premières armes spécifiques viennent de la Russie qui a eu une avance remarquable en offrant à l'exportation, dès 1998, le Ranetz-SE d'une puissance de 500 mégawatts et le Rosa-E, supposés capables de perturber l'électronique des radars jusqu'à 500 km.

La mise au point d'une arme à micro-ondes est plus facile que celle d'un laser. L'effet est aussi instantané. Moins linéaire que le pinceau laser, elle est surtout efficace pour mettre hors d'usage les circuits électroniques et naturellement les systèmes informatiques. Une courte surtension de quelques millions d'électrons/volts suffirait. Le faisceau peut traverser un mur et détruire un ensemble électronique sans bruit et sans traces. Les recherches avaient commencé en Grande-Bretagne à la fin des années quatre-vingt. Aux États-Unis, une arme MFP portée par un missile tel que la *Joint Direct Attack Munition*, s'est montrée capable en 2004 de mettre en panne un moteur de véhicule. Un premier essai concluant de l'USAF avec un B-747 a eu lieu en 2009 avec des impulsions de 35 MW pendant 100 à 150 nanosecondes dans la gamme de 2 à 6 GHz. Le résultat a valu à Boeing une prolongation de contrat de 38M\$ pour mettre au point le système CHAMP (*Counter-electronics High Powered Advanced Project*). L'existence de lobes secondaires, bien que faiblement nocifs, rend son usage préférable à bord de missiles de croisière (l'ALCM et le Tomahawk) ou de drones (le JUCAS, *Joint Unmanned Combat Air System* de Boeing).

Ces missiles ou ces drones peuvent déclencher l'attaque à des distances plus faibles que les avions tireurs et par conséquent avec une puissance d'émission plus faible, mais suffisante pour détruire leur cible. Elles permettent ainsi des attaques efficaces à des distances plus faibles et avec moins de puissance que si elles étaient à bord d'avions pilotés.

En emploi sol-air, comme l'effet désiré est rarement détectable de l'extérieur et n'est donc connu qu'à l'impact, le système présente tout de même quelques inconvénients... Enfin, certains auteurs font état d'une dégradation significative de la composition des poudres propulsives et explosives par les MFP.

Ces armes ont été suffisamment miniaturisées pour être portées par des obus de 155 mm. Elles ont été expérimentées avec succès aux États-Unis. Récemment, la revue *Defense News* a fait état d'une attaque expérimentale conduite avec un drone contre sept objectifs successifs, neutralisés au cours d'un même vol. La filiale suisse de Rheinmetall a atteint une puissance de 50 kW en superposant deux lasers de 20 et 30 MW et a réussi à détruire des cibles durcies, des drones et des cibles balistiques (*Air & Cosmos* du 12 décembre 2012).

Un avenir brillant est promis à ces nouvelles armes qui sont déjà en cours de déploiement (*Défense & Sécurité Internationale* n° 79 de mars 2012). Elles permettent de réduire plus efficacement les dégâts collatéraux que les armes classiques de précision, dont on réduit la puissance pour limiter les effets non désirés. Pour citer un exemple qui préoccupe les États-Unis, l'attaque du réseau électrique américain qui n'est pas protégé actuellement peut paralyser l'économie du pays sans risques directs pour la population... au moins à court terme.

Des armes laser et à micro-ondes de faible intensité, non létales, ont été aussi mises au point pour maîtriser des mouvements de foule. Elles comporteraient cependant des risques pour les personnes en fonction de la distance de tir.

Armes classiques de précision et surtout armes à énergie dirigées sont de nature à modifier les concepts stratégiques d'action. Elles introduisent la capacité de produire des effets ponctuels importants à distance de sécurité, voire la possibilité de détruire sans signature, au sol comme dans l'espace. Si quelques grandes puissances en disposent aujourd'hui,

il est très probable que cette situation soit provisoire et qu'à terme on les trouve, sans doute en petites quantités, même entre les mains de groupes (officiellement?) non étatiques. La seule limite à leur emploi est leur coût, qui pèse sur tous les utilisateurs potentiels. Il est difficile de donner des chiffres précis mais les missiles classiques ont déjà fait apparaître un bond important. Aujourd'hui une bombe de 500 kg coûte environ 8 000 €. Transformée en missile Tomahawk, elle coûte, malgré l'importance des séries produites, 1,2M\$. Les kits ajoutés aux bombes classiques, tel que le *Pave-way III*, étaient vendus à 340 000 \$ en 2011, c'est aussi le prix du *Maverick*. Le *JASSM*, missile de croisière furtif équipé d'une charge de 1 000 livres, est proposé à 2M\$<sup>2</sup>. Le prix des armes à énergie dirigée est encore peu connu. Si le faisceau laser de puissance, porté par un *Boeing 747*, peut envoyer une bonne vingtaine de décharges laser à chaque mission pour un prix faible, le système monté sur un obus, consommable par définition, atteindra un prix plus élevé que le guidage GPS/infrarouge d'une arme classique.

Ceci explique que si la France a pu faire face à la modeste campagne en Libye, elle n'aurait pas pu faire beaucoup plus. Le guidage laser monté sur l'AASM (Armement air-sol modulaire), qui permet l'attaque en altitude de cibles mobiles à plus de 60 km avec une précision d'un mètre, a été validé en décembre 2012. 220 AASM laser sont commandés au 1<sup>er</sup> trimestre 2013, pour 37 M€, soit un prix à l'unité de plus de 168 000 €. En janvier 2013, la revue américaine *Defense News* fait état de la commande par l'*US Army* de 75 petits missiles portables *Switchblades* de 6 kg et de 7 km de portée maximum pour 10M\$, soit plus de 16 fois le coût de la bombe non guidée. L'aventure syrienne fait déjà réfléchir, même les Américains. Ceci veut dire que dans un budget de défense toujours insuffisant, il faudra vraiment choisir entre ces armes et les appareils qui les emporteront à portée de tir, quelle que soit l'armée concernée et posséder des moyens de renseignement à la hauteur de nos ambitions.

Dans le cas de l'opération Serval, il faudrait ajouter le prix du pétrole consommé sur de grandes distances (1 400 à 2 200 km) et livré en vol ou par avion au Tchad ou à Niamey. L'augmentation de prix ne se chiffre pas en pourcentage mais en multiples à deux chiffres, principalement pendant la saison des pluies où les pistes du Tchad sont inutilisables par les camions citernes et celles du Nigeria trop exposées au pillage. ■

1- Article déjà publié dans le bulletin n° 91 de juin 2013 du Centre d'études et de recherche de la Défense, organisme dont l'auteur est le président.

2- Coût unitaire du *JASSM* vendu à la Pologne en février 2013, (AGM-158), portée 322 km (Source TTU).



Photos DR

Missile portable Switchblade de l'US Army.

# La 67 en Touraine

## Hubert Tryer (67 – Péronne)

C'est une tradition bien établie, les plus vaillants de la "Péronne" et leurs épouses se retrouvent régulièrement pour un week-end où le plaisir des retrouvailles s'enrichit de découvertes culturelles, culinaires et, cette fois, œnologique.

Cette année, c'étaient Gérard et Anne Pailloncy qui nous avaient concocté un programme varié autour de leur propriété; en effet, il y a bientôt vingt ans, ils sont tombés amoureux d'un petit château campagnard du XVII<sup>e</sup> siècle, ils l'ont acquis et y consacrent depuis une grande partie de leur temps, de leurs efforts et de leurs revenus. À cette activité, ils ont ajouté l'élevage et le négoce de chevaux de course, des Irlandais, dont Gérard nous a parlé avec passion.

Vendredi 14 juin, nous étions donc une petite trentaine à débiter notre rencontre, après un déjeuner local, par une immersion dans l'une des richesses de la région : les vins de Vouvray. Initiés à son art avec passion par le propriétaire, Alexandre Monmousseau, nous avons pu découvrir les caves et déguster plusieurs vins du Château Gaudrelle, certains d'entre nous en rapportant quelques cartons pour être sûrs de ne pas en oublier la saveur. Puis une douce croisière sur la Loire, découvrant les étonnantes habitations troglodytes de Rochecorbon, le château de Moncontour que Balzac, séduit par la beauté du lieu, avait envisagé d'offrir à sa maîtresse, Madame Hanska.

Le lendemain, nous avons rendez-vous avec l'Histoire à la forteresse de Chinon. Benjamin, notre guide, nous faisait découvrir avec talent l'histoire de France (et d'Angleterre) à travers les événements qui ont marqué la vie de ce château au fil des siècles. Henri II Plantagenet, comte d'Anjou devenu roi d'Angleterre en 1154, fit de cette forteresse une de ses résidences préférées. Deux siècles et demi plus tard, c'est la guerre de Cent ans; en 1418, le dauphin – futur Charles VII – fait de nombreux séjours à Chinon. C'est là que Jeanne d'Arc vient le reconnaître en 1429. De la "Salle de la Rencontre" ne subsistent que quelques vestiges.

Après un excellent repas arrosé de vins de Loire, le soleil s'imposait enfin pour nous offrir un après-midi d'émerveillement : la visite du



La forteresse de Chinon domine la Vienne.

Photos Richard Touati



Les jardins de Villandry; le potager.

château, et surtout des jardins, de Villandry. En 1906, Joachim Carvallo, né en Espagne, abandonne une brillante carrière scientifique pour se consacrer à Villandry; il restaure d'abord le château puis souhaite restituer les jardins Renaissance qui avaient été remplacés par un parc à l'anglaise au XIX<sup>e</sup> siècle. Il utilise pour cela une source littéraire, *Les plus excellents bâtiments de France*, ouvrage d'un architecte du XVI<sup>e</sup> siècle, qu'il complète par des sondages archéologiques qui lui révèlent les vestiges de l'ancien jardin à la française. Enrichi au fil des ans, le résultat est somptueux : jardin d'ornement, jardin potager, jardin des simples et labyrinthe composent un ensemble extraordinaire. En 2013, ce sont toujours ses descendants qui dirigent le domaine.

Dix-neuf heures, rendez-vous au château de nos hôtes. Anne et Gérard, avec leur fils Édouard et sa compagne Hélène, nous accueillent avec chaleur. La découverte du domaine, le délicieux buffet, le cidre du propriétaire et l'agrément des rencontres nous entraînent jusqu'à l'heure où, le soleil se cachant, tombe la fraîcheur du soir. Mais Édouard et Hélène veillent; un bon feu de cheminée nous attend dans leur salle de séjour et, réchauffée par les flammes et le vin de Touraine, la soirée se poursuit jusqu'à une heure tardive.

Merci, Anne et Gérard, de nous avoir fait partager votre passion pour cette belle région et ses trésors. Merci aussi à Bernard Guével, notre délégué de promo, qui fait vivre cette tradition de rencontres. ■





# Sympathique et très enrichissante journée, sur la base aérienne 942 de Lyon Mont-Verdun

Michel Caplet (EMA 70)

Chaque année, les sections Bourgogne et Franche-Comté des associations des anciens élèves de l'École de l'air et de l'École militaire de l'air organisent ensemble une journée de rencontre, de visite et d'amitié. Ainsi, nous étions 36, membres et épouses, à nous rassembler le lundi 17 juin 2013 pour une visite de la base aérienne 942 "Capitaine Jean Robert" de Lyon Mont-Verdun.

Nous y avons été accueillis par le général Jean-Jacques Borel (80 - Saint-Hillier), chef d'état-major de la défense aérienne et adjoint renseignement au commandant de la défense aérienne et des opérations aériennes, et par le colonel Jérôme Rabier (87 - Boichot) commandant de la base ; la matinée a été consacrée à la présentation de ce site majeur de l'Armée de l'air, niché dans les Monts d'Or, repérable par la présence des dômes des radars implantés aux sommets du mont Verdun et du mont Thou.

Une présentation magistrale a permis à chacun de saisir la place éminente tenue par la BA 942 dans notre dispositif de défense : surveillance permanente de l'espace aérien (fonction *Prévention* du Livre blanc), mise à disposition de spécialistes et de moyens, en fonction des besoins et prioritairement ceux des théâtres d'opérations (fonction *Projection*), mission de défense aérienne (fonction *Protection*). S'ajoutent deux missions particulières, moins connues mais tout aussi essentielles pour des aviateurs : direction et coordination des opérations de recherche et de sauvetage (SAR) au profit de l'ensemble des aéronefs civils et militaires, français et étrangers, pour tout le quart sud-est de la France (mission de service public) d'une part, soutien météo assuré par le Centre météorologique des opérations aériennes (CMOA) au profit des centres d'opérations air, avec une compétence portant sur la France et les pays limitrophes, d'autre part.

Lors du mange-debout qui a suivi, les participants se sont regroupés par affinités. Dans les conversations, l'étonnement le disputait à la fierté d'être témoin de l'évolution et de l'adaptation de notre Armée de l'air aux exigences de son temps. Car, pour beaucoup d'entre nous, la fin du service actif remonte à une ou plusieurs



Le site de Lyon Mont-Verdun.

décennies... et, comme toujours en pareilles circonstances, l'évocation de souvenirs tenait une bonne place dans les échanges croisés. Le plaisir d'appartenir à cette "grande famille de l'Armée de l'air", personnel d'active et anciens réunis se lisait sur les visages.

L'après-midi a été consacré à la découverte de deux unités majeures : le CNOA et le CASPOA. C'est le colonel Bruno Mignot (83 - Fleischel), commandant d'unité, qui nous a fait une présentation très didactique du Centre national des opérations aériennes (CNOA) installé depuis 2007 dans l'ouvrage enterré. S'appuyant sur quatre centres de détection et de contrôle et soixante-dix-huit radars civils et militaires interconnectés répartis sur le territoire national, le CNOA, chargé de surveiller, de détecter et d'intervenir, mène ses missions autour de trois grands axes : la posture permanente de sûreté, la programmation et la conduite d'opérations aériennes, la police du ciel. S'ajoutent des missions particulières au profit d'autres ministères : Intérieur (biomédecine...), Justice (surveillance des prisons...). Armé 24 heures sur 24, le CNOA est un outil étatique robuste et unique de commandement et d'intervention. Mais pour la majeure partie d'entre nous, le véritable étonnement de la journée restait à venir avec la visite du Centre d'analyse et de simulation pour la préparation des opérations aériennes (CASPOA). Créée en 1997, avec l'exploitation du retour d'expérience de la première guerre du Golfe et des opérations menées dans les Balkans, cette unité

forme et entraîne les personnels français et étrangers à l'utilisation des outils de planification et de conduite des opérations aériennes. Unique centre d'excellence de l'OTAN implanté en France, il est associé aux évolutions doctrinales, à l'expérimentation de nouveaux outils et de nouvelles architectures. Cette dernière visite, passionnante, se grave dans nos esprits comme la concrétisation de la modernité de notre Armée de l'air.

Enthousiasmés par cette journée en tous points ensoleillée, météo comprise, nous nous sommes séparés avec la fierté d'appartenir à une belle institution que nous avons servie, le relais étant assuré par les jeunes générations d'officiers et de sous-officiers experts, totalement impliqués dans les profondes mutations que connaît l'Armée de l'air, surpassant les difficultés, les contraintes et les vicissitudes, qualités qui participent de l'identité de l'aviateur. Comment ne pas se retrouver l'an prochain, encore plus nombreux... ■



La salle ACCS.

DR

Armée de l'air

# La place de l'homme dans la sécurité des vols du transport aérien civil

Daniel Bastien (71 - Blanckaert)



Premier décollage de l'A350.



Un Boeing 787 d'All Nippon Airways.

Le 15 avril 2013, une centaine de membres, conjoints et amis de l'AEA ont assisté, sur la base aérienne de Mérignac, à une conférence donnée par Christian Roger (54 - Héliot) sur « La place de l'homme dans la sécurité des vols du transport aérien civil ».

Le conférencier, ancien "chasseur", ancien leader de la PAF, ex-commandant de bord à Air France, ex-président de la section Air France du SNPL<sup>1</sup> et expert de l'accident de Sharm El Sheikh à la demande de l'association des familles de victimes, était on ne peut mieux placé pour nous éclairer sur le sujet du jour. Sa conférence peut être considérée comme un plaidoyer<sup>2</sup> pour que les concepteurs et exploitants d'avions de ligne gardent l'homme au cœur des décisions concernant la trajectoire, et donc le pilotage, des avions.

Alors que ce sujet est le plus souvent abordé avec la langue de bois comme principal ingrédient, ce fut loin d'être le cas avec notre camarade. C'est en effet avec un niveau de franchise auquel nous ne sommes pas habitués qu'il nous a fait part de ses analyses sur le sujet, basées à la fois sur son expérience du vol en équipage sur des avions Airbus et Boeing et sur l'expertise de certains accidents. Après un rappel sur l'évolution générale des avions de ligne au niveau des commandes de vol, de la présentation des informations de vol en cabine et de la composition des équipages, il nous a présenté un tableau pour le moins inhabituel des défauts de conception de certains avions modernes. Ses critiques principales portent sur l'architecture de

certaines commandes de vols électriques - notamment sur le concept des mini-manches - qui ne sont pas conjuguées entre les places droite et gauche sur les avions de ligne. Le conférencier a par ailleurs émis des critiques sur l'absence ou l'insuffisance de certaines informations nécessaires à la conduite de la trajectoire, ainsi que sur la limitation autoritaire du domaine de vol, qui laisse le pilote impuissant dans certaines situations. On notera que sur nombre de ces questions, les deux principaux constructeurs d'avions ont souvent une approche différente, avec une attitude généralement moins innovante, car plus pragmatique et donc plus prudente, outre-Atlantique.

Le conférencier a disséqué devant l'auditoire le cas du trop célèbre vol Rio-Paris en s'appuyant sur le compte rendu d'accident officiel rédigé par le BEA<sup>3</sup>; il estime que, si les pilotes avaient une part de responsabilité, certains des choix faits par les concepteurs de l'avion en matière d'ergonomie et d'architecture des commandes de vol n'avaient pas été des plus judicieux. On notera à cet égard que le très utile indicateur d'incidence, pourtant présent sur les avions de chasse depuis plus d'un demi-siècle, n'équipait pas le type d'avion incriminé. Ce n'est pas un hasard si le BEA, à la suite de cet accident, a recommandé l'installation de tels indicateurs sur « tous » les avions de ligne.

Ont également été abordées la fausse impression de sécurité sur ces avions faciles à piloter - donc très sûrs en conditions normales -, la question de la formation et celle de certaines

décisions prises à Bruxelles, comme celle d'homologuer une formation initiale de 150 heures de vol, sans aucun vol solo, avant de passer sur des simulateurs d'avions de ligne! Ces jeunes pilotes pourront peut-être faire d'excellents pilotes de beau temps mais, quand on sait combien l'expérience compte dans les situations inhabituelles, on ne peut que s'interroger sur ce qui pourrait advenir en conditions dégradées.

Si certains auditeurs ont trouvé que le conférencier manquait parfois d'impartialité dans ses propos, la majorité s'est toutefois laissé convaincre par la pertinence des éléments avancés. Malgré le tableau parfois critique que le conférencier nous a dressé sur certains choix de conception, il a toutefois tenu à rassurer l'auditoire en précisant, statistiques à l'appui, que le transport aérien restait un moyen de transport parmi les plus sûrs. À cet égard, on relèvera que si, dans les années soixante, un passager<sup>4</sup> avait une "chance" sur 20 000 de périr en vol, désormais, grâce à l'avènement des commandes de vol électriques notamment, il n'a plus - si l'on peut dire - qu'une "chance" sur cinq millions de rejoindre l'au-delà plutôt que sa destination. ■

1- Syndicat National des Pilotes de Ligne.

2- L'intégralité de cette conférence a été mise en ligne par son auteur sur son blog <http://www.jumboroger.fr/>

3- Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile.

4- 100 millions de passagers en 1960, 3 milliards actuellement, et, au rythme de croissance actuel, 6 milliards prévus à l'horizon 2030.



# Être consul des États-Unis à Bordeaux

Daniel Bastien (71 - Blanckaert)

Le 25 mars 2013, une soixantaine de membres, conjoints et amis de l'AEA, ont assisté, sur la base aérienne de Mérignac, à une conférence donnée par Monsieur Maybury, le consul des États-Unis à Bordeaux. Le conférencier, ex-journaliste et diplomate expert de l'Afrique, a précisé que c'est à Bordeaux, en 1790, que les États-Unis ont ouvert leur première représentation consulaire dans le monde. À l'époque, les activités de ce consulat étaient essentiellement axées sur le commerce du vin entre l'Aquitaine et le port de Charleston (Caroline du Sud).

Ce n'est donc pas un hasard si George Washington désigna comme consul Joseph Fenwick, un Américain alors installé à Bordeaux comme négociant en vins. Depuis sa création, ce consulat a été fermé à trois reprises : de 1798 à 1800, lors de la "quasi-guerre" franco-américaine<sup>1</sup>, de 1940 à 1944, lors de l'occupation allemande, et de 1996 à 2000, à la suite de restrictions budgétaires. Il a été ré-ouvert en 2000, avec des effectifs très réduits, puisque désormais constitués du seul consul et de deux assistants français. On notera que les États-Unis disposent actuellement de sept consulats en France<sup>2</sup>. La zone de responsabilité de celui de Bordeaux couvre l'Aquitaine, le Poitou-Charentes et le Limousin, où résident de l'ordre de 6000 ressortissants américains. S'il a naturellement pour mission de porter assistance aux citoyens américains de sa zone de responsabilité, le consul œuvre avant tout comme un "facilitateur" des échanges commerciaux<sup>3</sup> et culturels. Il consacre par ailleurs une part importante de son temps à expliquer la position de son pays sur les sujets les plus divers, que ce soit dans des lycées ou à l'université. Il lui revient également d'honorer la mémoire des militaires américains (essentiellement des équipages d'avions abattus) ayant trouvé la mort dans le Grand Sud-Ouest lors de la dernière guerre, et de marquer la reconnaissance de son pays vis-à-vis des Français qui ont aidé des pilotes ou autres membres d'équipage de son pays à rejoindre l'Angleterre via Gibraltar.

M. Maybury a ensuite répondu aux questions posées par les auditeurs sur les principaux défis qui attendent le Président américain pour son



Monsieur Maybury, consul des États-Unis à Bordeaux.

deuxième mandat, à savoir la question de la dette<sup>4</sup>, la réforme du système de l'immigration, le contrôle des armes à feu et, sur le plan international, la question de l'Iran. Sur la question des armes à feu, vu d'Europe, le récent massacre d'enfants par un déséquilibré dans une école primaire de Newton (Connecticut) aurait normalement dû constituer une occasion unique de faire évoluer la loi vers un contrôle plus serré des armes à feu, mais dans le contexte actuel des rapports de forces existant au Congrès et du poids de la puissante NRA<sup>5</sup>, sans parler de l'attachement des Américains au Deuxième amendement de leur constitution<sup>6</sup>, une évolution notable n'est pas envisageable<sup>7</sup> à court terme. Le conférencier a tenu à préciser que si 300 millions d'armes sont en circulation dans un pays qui compte près de 315 millions d'habitants, cela ne signifie pas pour autant que tous les Américains adultes en possèdent ; de nombreux amateurs d'armes, des chasseurs pour la plupart, possédant souvent des collections de plusieurs dizaines d'armes...

Au bilan, la découverte d'un métier assez méconnu et un échange enrichissant sur divers aspects de la société américaine. Bien que nos deux pays soient des alliés de très longue date et qu'ils

affichent une réelle proximité de vue sur la plupart des grands sujets, la séance de questions-réponses a mis en valeur un certain nombre de différences culturelles, réelles, mais pas forcément très connues du grand public français. ■

1- Période de conflit larvé entre la France et les États-Unis ; guerre maritime non déclarée dans la région des Caraïbes entre la jeune US Navy et, pour la plupart, des corsaires français.

2- Paris, Marseille, Strasbourg, Lyon, Toulouse, Bordeaux et Rennes.

3- Les secteurs principalement concernés dans le Grand Sud-Ouest sont : l'aéronautique et la défense, les composants électroniques, l'agriculture, l'industrie agroalimentaire et le vin, la chimie et l'industrie pharmaceutique, la biotechnologie et le tourisme.

4- Problème théoriquement réglé avec le Congrès qui a accepté un relèvement du plafond de la dette publique – sans quoi le pays aurait été en faillite – et à travers une augmentation des impôts pour les revenus les plus élevés et la réduction de certaines dépenses fédérales.

5- La National Rifle Association qui revendique plus de cinq millions de membres.

6- Lequel amendement garantit pour tout citoyen américain le droit de porter des armes ; il ne pourrait être modifié que par un vote à la majorité des deux tiers dans chacune des deux chambres du Congrès.

7- Le Congrès vient d'ailleurs récemment de rejeter un projet de loi du Président Obama sur ce sujet.



# Visite de la plateforme industrielle du courrier de Cestas

Daniel Bastien (71 - Blanckaert)

Le 16 avril 2013, plus de 40 membres et conjoints de l'AEA ont visité l'une des 41 plates-formes industrielles du courrier de la Poste, celle de Cestas, en banlieue bordelaise.

Ce centre de tri automatisé du courrier, idéalement placé à proximité immédiate de l'aéroport de Bordeaux et de l'autoroute A 63, dessert l'Aquitaine Nord et fonctionne six jours sur sept. Il est opérationnel depuis quatre ans, couvre 100 000 m<sup>2</sup> et est l'un des plus aboutis de France au niveau du processus industriel. Il traite plus de trois millions d'objets par jour (sur ce site, essentiellement des lettres), dont 3% seulement concernent du courrier de particulier à particulier. L'essentiel de l'activité concerne le traitement du courrier dit "industriel" (factures, relevés de comptes bancaires, avis d'imposition, magazines, journaux, brochures publicitaires...). Cette plate-forme dispose pour ce faire de 13 machines de traitement, certaines étant capables de trier jusqu'à 40 000 lettres à l'heure.

À noter que les machines peuvent trier dans l'ordre de la tournée des facteurs. Si le traitement est très largement automatisé, une présence humaine de 450 personnes est tout de même nécessaire pour réceptionner le courrier, alimenter ces trieuses automatiques, mais aussi "guider" certains plis, notamment ceux dont l'adresse est indéchiffrable par les lecteurs optiques du système. Une image de l'adresse de ces plis "défectueux" est alors présentée sur un écran d'ordinateur à un opérateur qui donne au système un ordre de réorientation vers la bonne destination.

Pour optimiser la séquence de tri et éviter tout retard dû à des difficultés de lecture par les capteurs optiques, que ce soit pour des adresses dactylographiées ou manuscrites, l'utilisation de lettres majuscules est à privilégier pour tous les éléments d'une adresse, en évitant tout tiret, virgule, ou accent, le tout sur des enveloppes de préférence "précasées". Les flux entrant et sortant du courrier sont transportés par un ballet



Armée de l'air

Vue générale du centre de tri.

de près de 250 camions (de La Poste ou de compagnies privées). On notera que le recours de plus en plus fréquent au courrier électronique, a entraîné, ces dernières années, une diminution d'environ 4% par an du volume de courrier "papier".

Si la sophistication technique caractérise cette plateforme industrielle, La Poste a également su investir pour le confort physique des employés en privilégiant l'ergonomie, avec des postes de travail réglables en hauteur, et en mettant en place une rotation du personnel sur les différentes machines afin de gommer autant que possible l'aspect répétitif du travail.

Quelques chiffres : le Groupe La Poste est le deuxième opérateur postal d'Europe (après la Deutsche Post) et le quatrième groupe français

en termes d'effectifs (276 000 personnes dont 90 000 facteurs). La branche "courrier" à elle seule représente 52% du chiffre d'affaires du groupe. En 2012, 88% des lettres ont été livrées le lendemain de leur expédition.

À l'issue de cette visite particulièrement intéressante marquée par la sophistication technologique, et en réponse à une question, l'un de nos guides a un peu rassuré les nostalgiques du passé présents ce jour-là : l'extrême modernité du système n'a pas mis un terme définitif aux "mystères" postaux, ces lettres arrivant à leur destinataire (ou parfois même à leurs descendants...) dans des délais prohibitifs; mais, recherche du "zéro défaut" oblige, ces plis adeptes de la lenteur sont devenus rarissimes... ■



**ATBM PROVEN  
06<sup>TH</sup> MARCH 2013**

**ATBM PROVEN  
14<sup>TH</sup> NOVEMBER 2011**

**ATBM PROVEN  
18<sup>TH</sup> OCTOBER 2010**

**CHOOSE SAMP/  
THE UNIQUE EUROPEAN EXTENDED  
AIR DEFENSE SYSTEM**

[www.eurosam.com](http://www.eurosam.com)



**eurosam**

*Innovative air defense*



Salon de réception de l'Hôtel Dassault.

## La "semaine parisienne" des élèves de la promotion 2012

Julie Duplessis (12 - La Poype)

Les élèves de la promotion 2012 de l'École de l'air séjournèrent dans la capitale les 2 et 3 mai à l'occasion de la traditionnelle "semaine parisienne". Ces deux jours, rythmés par des visites culturelles et industrielles, ont permis aux jeunes élèves officiers de découvrir des lieux emblématiques et des personnalités de haut rang de la Défense.

Jeudi matin, l'ensemble de la promotion, accompagnée de ses brigadiers, admirait les salons jaune, bleu et rose de l'Hôtel Matignon. Le travail gouvernemental s'y déploie de manière continue. Le jardin constitue un atout considérable car ce vivier botanique offre un cadre idéal pour les rencontres du Premier ministre avec ses homologues.

Après un bref déjeuner au jardin des Tuileries, la promotion a visité un des sites Dassault. Le premier groupe s'est rendu à Argenteuil où il a pu suivre la chaîne d'assemblage du *Rafale* pendant que le deuxième contemplait le simulateur

de mise au point du cockpit de ce dernier à Saint-Cloud. Du *Mirage III* au *Rafale* en passant par le *Mirage 2000*, Dassault a toujours été le fournisseur principal de l'Armée de l'air en avions de chasse. Ce constructeur en demeure ainsi un pilier essentiel.

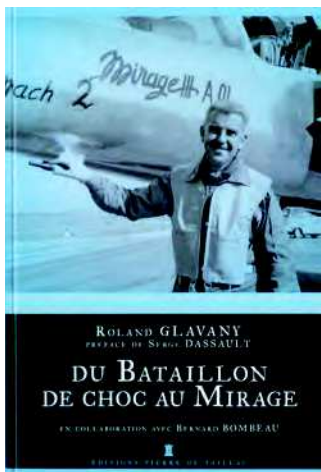
Monsieur Serge Dassault organise chaque année, dans sa résidence, près des Champs-Élysées, un cocktail auquel la nouvelle promotion d'élèves officiers est conviée. C'est donc avec une profonde déférence que, jeudi soir, les élèves rencontraient leur hôte et ses autres invités dont le chef d'état-major de l'Armée de l'air, le général d'armée aérienne Denis Mercier. Ainsi, les officiers généraux présents, pour la plupart anciens pilotes d'essais, ont partagé avec les plus jeunes leur expérience autour d'un buffet original et savoureux. Cette réception réussie s'est terminée par une petite promenade dans les rues parisiennes attenantes avant de rejoindre la base de Villacoublay.

Vendredi matin, la visite guidée du musée de l'Air et de l'Espace du Bourget – où des avions de toutes générations sont exposés – a été très appréciée des élèves.

Après avoir revisité l'histoire de l'aéronautique, nous avons rejoint l'École militaire pour un déjeuner en compagnie des membres de l'AEA et de quelques officiers généraux. Ce repas a permis aux jeunes membres de l'AEA de constater la solidarité présente dans cette grande famille.

En contribuant à un enrichissement personnel, ce séjour parisien fut un réel succès. À travers des rencontres et des visites intéressantes, chacun a pris conscience de l'importance de la synergie des mondes industriel, politique et militaire.

En effet, cela permet d'assurer la pérennité de l'armée française. Cette excursion courte mais intense dans la capitale a marqué nos esprits de souvenirs inoubliables. ■



## Du bataillon de choc au Mirage

Roland Glavany (40-Sieunou), avec la collaboration de Pierre Bombeau

Éditions Pierre de Taillac - pierre@editionspierredetaillac.com - 21 euros - Tél. : 0983 60 61 10.

Beaucoup d'entre nous savent que notre camarade a effectué une remarquable carrière de pilote d'essais. On lui doit, entre autres, le premier décollage d'un Delta français, puis des *Mirage III* et *Mirage IV* ainsi que leur mise au point. Bien peu savent qu'après Salon et un passage à Jeunesse et Montagne, il a rejoint par les Pyrénées et l'Espagne, la France combattante et pris l'uniforme des commandos du 1<sup>er</sup> bataillon de choc pour libérer la Corse, l'île d'Elbe et participer à la campagne de France. Il sera plusieurs fois blessé dans ces opérations.

Ce livre est aussi l'occasion de revivre et comprendre les années décisives d'après-guerre qui, au prix de nombreuses déceptions et accidents, ont vu notre industrie aéronautique se relever et tenir le rang international que nous lui connaissons aujourd'hui.

C'est au sein du CEV, puis chez

Dassault Aviation, que notre camarade vit ses belles mais dangereuses années de pilote d'essais, ce qui nous vaut des descriptions de vrilles qui auraient pu se mal terminer et des anecdotes et récits forts intéressants sur les débuts de l'ensemble des avions de chasse qui ont équipé nos escadres : de l'*Ouragan* au *Mirage III*, mais aussi du *Mirage IV*.

Dans sa préface, Serge Dassault nous assure que ce livre est passionnant et fort bien écrit, mais c'est Lucien Robineau (51-Jeandet) qui vous convaincra de dépenser 21 euros, puisqu'il nous écrit : « *Si cela a pu vous échapper. Mémoires du général Roland Glavany, écrits à la première personne. Récit d'une carrière exceptionnellement riche et peu commune. Écriture agréable, dont le style vif restitue fidèlement la personnalité de ce grand pilote qui fut aussi un grand chef. Ce livre est désormais indispensable dans la bibliothèque du piégear, comme témoignage et comme modèle.* »

## La défense des valeurs fondamentales

Cercle d'études et de réflexion sur la Défense (CERD)

34 pages. Bulletin de commande sur [www.cerd.fr](http://www.cerd.fr) : 3,50 € pour participation aux frais d'envoi.

Dans le monde d'aujourd'hui, tous les pays sont plus ou moins touchés par une crise politique, sociale ou économique et l'on constate les difficultés qu'ont des hommes qui en sont victimes à se comprendre : incompréhension, philosophies, religions, États, amènent des conflits.

Ce document aborde la recherche d'une éthique universelle, la définition des valeurs, la perception des valeurs fondamentales : le "bien"



et le "mal", le respect de la vie et de la dignité humaine, la famille, le bien commun, la liberté de conscience et de religion, l'existence ou non de Dieu.

Dans sa conclusion, il évoque le déclin de la culture occidentale issue de la chrétienté, ses causes et ses conséquences.

## La guerre vue du ciel, les combats d'un pilote de Mirage 2000

Marc Scheffler (94-Soubeirat), avec la collaboration de Frédéric Lert

Éditions Nimrod - 11 passage Saint-Pierre Amelot, 75011 Paris 18 x 23 cm, 465 pages, 23 euros

Encore un livre d'un pilote qui raconte ses guerres ? Oui, mais ce livre mérite une attention particulière pour au moins trois raisons :

- sa forte réactivité puisqu'il nous fait vivre, surtout vu d'en haut, les conflits les plus récents, Afghanistan et Libye principalement, dans lesquels l'Armée de l'air a été engagée ;
- le pilote de chasse d'aujourd'hui n'est plus celui des décennies précédentes : les avions, les équipements, les armements, les procé-

dures et les menaces ne sont plus les mêmes ;

• il permet à tous les aviateurs de comprendre ce qu'est le métier d'un pilote de chasse d'aujourd'hui et tout ce qu'il faut faire pour y parvenir.

En suivant la progression de notre camarade pour devenir pilote opérationnel, instructeur, chef de patrouille... nous comprenons mieux la dureté de la sélection, qu'elle soit intellectuelle, physique, médicale ou psychologique. Le stress à supporter lors des missions de guerre au-dessus de l'Afghanistan est particulièrement présent dans ce livre. Pas seulement la peur d'être victime d'un mauvais coup – on a trop de choses à faire pour y penser – mais plus précisément le stress dû à l'excitation, la charge de travail et de surveillance, le contrôle des paramètres, le respect des règles d'engagement, les ordres et contre-ordres qui se bousculent à la radio, le suivi de la navigation, et toujours le souci de savoir où se trouve son ailier, du pétrole qui brûle trop vite et de la "nourrice" qu'il faut retrouver dans les turbulences ! Un stress qui grimpe de plusieurs crans quand, en plus, il faut activer ses bombes.



# carnet

## Élévations-Promotions-Nominations

Sont élevés ou promus dans la 1<sup>re</sup> section

### À/c du 17 juin 2013

- GDA Dominique **BERNES de LONGVILLIERS** (82), nommé commandant en second du commandement air de l'OTAN

### À/c du 1<sup>er</sup> juillet 2013

- GBA **Joël RODE** (83), nommé commandant des forces françaises stationnées à Djibouti
- GBA **Richard REBOUL** (83), nommé commandant du CEAM

### À/c du 1<sup>er</sup> août 2013

- GCA **Bruno CLERMONT** (78)

### À/c du 1<sup>er</sup> septembre 2013

- GAA **Jean-Robert MORIZOT** (79), nommé inspecteur général des Armées
- GCA **André LANATA** (81), nommé sous-chef d'état-major "plans" à l'EMA
- GCA **Serge SOULET** (81), nommé commandant des forces aériennes et commandant du soutien des forces aériennes
- GCA **Guy GIRIER** (80), nommé directeur central de la SIMMAD
- GCA **Patrick LEFEBVRE** (81), nommé inspecteur des Armées
- GDA **Hervé RAMEAU** (80), nommé directeur de la sécurité aéronautique d'État

- GDA **Gilles MODERE** (81), nommé commandant en second des forces aériennes et du soutien des forces aériennes
- GDA **Philippe ADAM** (77)
- GBA **Cyrille CLAVER** (82)
- GBA **Didier ROUZET** (81), nommé commandant de la brigade aérienne de l'aviation de chasse du CFA
- GBA **Thierry DUQUENOÏ** (82), nommé commandant de la brigade aérienne opérations du CDAOA
- GBA **Francis POLLET** (85), nommé commandant des écoles d'officiers de l'Armée de l'air et de la base aérienne 701
- GBA **Pierre FAVREAU** (77), nommé officier général chargé des fréquences à la DGSIC
- GBA **Rony LOBJOIT** (84), nommé chargé de mission auprès du CEMAA

### À/c du 6 septembre 2013

- GCA **Jean-François FURET** (79), nommé officier général de zone de défense et de sécurité sud-ouest

Sont élevés ou promus

- CG 2<sup>e</sup> classe **Christian MORTEL**, au 31 août 2013 au titre de la 2<sup>e</sup> section
- GBA **Olivier ERSCHENS** (81), au 1<sup>er</sup> octobre 2013 au titre du CPN

L'AEA leur adresse ses félicitations.

## Naissances

- Krystal, petite-fille du colonel **Alain ROUX** (62), le 09 janvier 2013
- Yvrik, fils de M. et M<sup>me</sup> Frédéric LAMBRESTCH et petit-fils du général **Joël AGAÏSSÉ** (66), le 18 janvier 2013
- Ingrid, fille de Thomas et Marie-José GEARY et petite fille du général (CR) et M<sup>me</sup> Charles MAINGUY (49), le 3 avril 2013
- Agathe, petite-fille du colonel **Jean CHRISTIENNE** (57), le 27 avril 2012
- Clément, fils de M. et M<sup>me</sup> Arnaud STRANSKY, petit-fils du général Roland STRANSKY (68), le 13 mai 2013
- Joaquin, petit-fils du lieutenant-colonel **LOIR** (62), le 6 juin 2013
- Roméo, petit-fils du général **Jean-Yves CYROT** (67), le 19 juin 2013
- Lauris, fils du commandant **Stéphane CARPENTIER** (99), le 29 juin 2013
- Ruben, petit-fils du lieutenant-colonel **Jacques FOURNIER** (67), le 8 juillet 2013
- Inès, petite-fille d'Annie GRIMAL, épouse du général **Francis GRIMAL** (61), le 26 juillet 2013

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

## Mariages

- Marie, fille du docteur et M<sup>me</sup> Laurent ARBELET petite-fille du général et M<sup>me</sup> **Jean-Paul ARBELET** (46) avec le capitaine Thibault DUTAILLY, le 28 juillet 2012
- Lucile, fille du général **Patrick GILLMANN** (68) et M. Cédric SANON, le 22 juin 2013
- Guillaume, petit-fils du général **Benoît TRANCART** (67) et Aurélie COLOMBET, le 14 septembre 2013
- Erwan, fils du capitaine Yves DUFURNIER (61) et Solène DESAUBLIAUX, le 21 septembre 2013

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

## Décès

- Lieutenant-colonel **Claude BOYER** (56), le 30 mai 2013
- Colonel **Claude CAMPER** (49), le 5 juin 2013
- Général **Maurice MARTINET** (39), le 14 juin 2013
- M<sup>me</sup> Martine SUQUET, épouse du général **Alain SUQUET** (53), le 16 juin 2013
- Colonel **Paul GUIBERT** (44F), le 16 juin 2013
- Colonel **René DAVID** (44F), le 28 juin 2013
- Lieutenant-colonel **Jean-Jacques ROUCHON** (54), le 29 juin 2013
- Général de division aérienne **Henri BROUSSAUD** (49), le 29 juin 2013
- Général **Antoine GUERRIN** (43F), le 30 juin 2013
- Lieutenant-colonel **Louis GELAS** (51), le 6 juillet 2013
- Général **Émile BARBE** (49), le 9 juillet 2013
- Sous-lieutenant **Jean FOSCOSO** (44A), le 16 juillet 2013
- M<sup>me</sup> Liliane VAZIAGA, veuve du commandant **Pierre VAZIAGA** (43F), le 16 juillet 2013
- Lieutenant-colonel **Hubert LUCAS** (55), le 19 juillet 2013
- M<sup>me</sup> Véronique LEVILLAIN, fille du colonel et de Madame **Bernard PERRET** (52), le 26 juillet 2013
- Lieutenant-colonel **Charles MEHEUT** (74), le 3 août 2013

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

### Solution des mots croisés de la page 45

7 - Eau - Désolé. 8 - Llanos - Tr. 9 - Lee - Rusent. 10 - Esbroutées.  
Out - Vs. 4 - Égocentrique. 5 - Richée - Vue. 6 - NN - Rémoise.  
Verticalement : 1 - Mousquetaire. 2 - Argoun - Ondes. 3 - TI - UE -  
XI - Reves - RN. XII - Esse - Elite.  
Otées - RF. VIII - Tour - Morue. IX - Antvol - Se. X - Id - Quêtes.  
Uaeb (Beau). IV - Soucis. V - Queen - Dodo. VI - Un - Nérés. VII -  
Horizontalement : I - Maternelle. II - Originales. III - UC - Oc -

