

Éditorial

Mes chers camarades,

À la veille des vacances, dont j'espère au passage qu'elles auront été pour vous toutes et vous tous un vrai moment de récupération et de joies familiales, s'est déroulée, comme chaque année, la très belle cérémonie de baptême des promotions 2013 de l'École de l'air et de l'École militaire de l'air. Devant les chefs d'état-major d'armées de l'air amies réunis par le CEMAA, les promotions général Martial Valin et colonel Amédée Passemard ont offert un magnifique spectacle, empreint de solennité patriotique, d'enthousiasme collectif et d'émotion partagée. Mais là n'est peut-être pas le plus important.

C'est à l'occasion de cette cérémonie que le chef d'état-major de l'Armée de l'air, Denis Mercier (79 – Carof de Kervezec), a annoncé une évolution importante pour notre école préférée. Comme vous pourrez le lire dans le communiqué de la DRHAA que nous publions en page 7, « *Dès septembre 2015, toutes les formations initiales d'officiers aujourd'hui dispensées par l'École de l'air, l'École militaire de l'air, le Cours spécial de l'École de l'air et le Cours spécial de formation des officiers seront regroupées au sein d'une même école : l'École de l'air* ».

Alors, importante évolution, comme le signale le communiqué ou petite révolution, comme certains pourraient déjà le penser ? Un peu des deux, Mon capitaine... Pour ma part, je dirais que c'est un changement dans la continuité, une mutation heureuse et nécessaire.

Heureuse parce qu'elle permettra d'étendre le label de l'École à toutes les formations tout en leur conservant un niveau scientifique différencié. Il y aura toujours un diplôme d'ingénieur, délivré à l'issue de trois années d'études après le concours d'entrée issu des classes préparatoires, mais aussi la possibilité d'accéder à un parcours univer-

sitaire classique : licence, master 1 ou 2. Et chacun pourra également profiter de la formation militaire et générale de l'officier aviateur. La collaboration ainsi renforcée avec l'Université d'Aix-Marseille (AMU), elle-même devenue par fusion une des plus grandes universités européennes, accroîtra la visibilité et la renommée de l'École.

Nécessaire aussi à l'heure où notre Armée de l'air, à la fois dotée de matériels modernes et polyvalents et contrainte par des budgets en baisse, voit ses effectifs baisser et a besoin de moins d'officiers pour commander des unités moins nombreuses et plus efficaces. Une plus grande ouverture de l'École aux élèves officiers étrangers ou issus d'autres écoles nationales pérennisera son existence quand les promotions EA et EMA se réduisent dangereusement.

L'École de l'air deviendra ainsi un véritable campus où se côtoieront, comme dans les grandes universités anglo-saxonnes, des étudiants dans différentes formations qui pourront tous porter haut et loin le label de l'École et le diplôme correspondant à la formation qu'ils auront choisie.

Ainsi l'École de l'air change, mais demeure aussi ; et nous, les anciens, avons toutes les raisons d'être fiers de notre passé et confiants dans l'avenir, car enfin, le nid des poussins est bien le nid des rapaces, qu'ils soient aiglons, faucons, condors ou charognards !

Mais une nouvelle question se pose maintenant pour nous, les anciens de l'École : à quand la fusion des associations et l'intégration au sein de l'AEA de tous les anciens du Piège, toutes formations confondues ? L'AEA en sortirait sûrement plus forte et mieux armée pour mener à bien ses missions de solidarité et d'entraide. Le débat est ouvert.

**Jean-Marc Denuel
(77-Rougier)**



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

Fondée en 1946,
reconnue d'utilité publique

Adresse postale :

3, rue Nationale
92100 Boulogne-Billancourt
Tél. : 01 84 19 11 59 / 09 67 11 05 93
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 :
Jean-Marc Denuel (77)

Rédacteur en chef :

Jean-Pierre Casamayou (70)

Comité de rédaction :

Alain Delahodde (65)
Hubert Tryer (67)
Patrick Gillmann (68)

Réalisation :

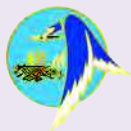
Maquette & mise en page :
Calligrammes - 92100 Boulogne
Impression : Leclerc - 80000 Abbeville

Publicité :

EDIF - 102 avenue Georges Clemenceau
94700 - Maisons-Alfort

Dépôt légal

Deuxième trimestre 2014
N° de commission
paritaire : 0312G88848
ISSN : 0152-0016



Couverture : *Peinture de Paul Lengellé*

► sommaire



Éditorial

Actualités

- 4 > Agenda de l'AEA
- 5 > Brèves
 Courrier des lecteurs
- 7 > Communiqué de la DRHAA

Histoire

- 8 > "Joyeux Noël"
 A. Delahodde (65)
- 10 > Premiers vols, premiers
 combats aériens, première
 victoire
 L. Robineau (51)
- 12 > Les pigeons voyageurs
 D. Bastien (71)
- 15 > Les opérations aériennes du
 débarquement de Provence
 L. Robineau (51)

Récits

- 20 > Un hiver avec les Tchouktches
 du Kamtchatka
 L. Bortoletto (01)
- 24 > Première expérience
 opérationnelle d'un pilote
 de Tigre
 B. Marty (St-Cyr)
- 26 > BA 136: du Jaguar au
 photovoltaïque
 J-M. Dall'Aglio (76)
- 28 > A400M: première mission en
 Afrique
 P. Creuset (93)
- 30 > Le Transall sur les fronts
 africains
 G. Pons (71)

Idées

- 34 > Polemos
 J-P. Salini (49)
- 34 > Mots croisés
 P. Platel (48)



p30



p34

39 > La “dronisation” des aéronefs a-t-elle un avenir?
M. Asencio (66)

42 > Quelle démocratie?
C. Mainguy (49)

44 > La Chine de Xi Jinping
M. Jan (59)

47 > Ancrage? Vous avez dit ancrage?
M. del Fabro (72)

Vie des promotions

49 > La promo 56 investit le Vercors
G. Lacaze (12)

50 > Les pièges d'un voyage aux Amériques
Encadrement de la promo 61

Vie des régions

52 > Conférence sur les guerres de la Révolution et de l'Empire
D. Bastien (71)

53 > Vol de nuit
V. Loynet (07)

54 > Conférence sur la contrefaçon
D. Bastien (71)

55 > Visite du chantier de la LGV “Sud Europe Atlantique”
Tours-Bordeaux
D. Bastien (71)

Vie de l'AEA

56 > Entre gala et baptême
H. de Sacy (61)

58 > Reconversion: un parcours séquencé
B. Delcamp (66)

Les livres

59 > Le livre d'or de l'École de l'air
M. Poulet (52)

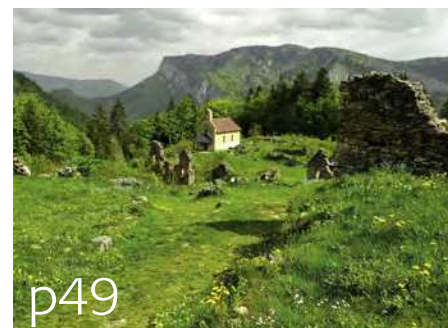
59 > Notes de lecture

Entre nous

60 > Carnet



p39



p49



p56

agenda brèves

Jeudi 2 octobre

Réunion du bureau à 17h au siège de l'AEA.

Jeudi 16 octobre

Réunion du Conseil d'administration à 17h dans les locaux du CESA à l'école militaire, suivie du pot de rentrée de l'AEA à 19h à la rotonde Gabriel de l'École militaire.

Samedi 18 octobre

Cérémonie annuelle du souvenir organisée par les Ailes Brisées à 10h30 Cathédrale Saint-Louis des Invalides.

Jeudi 23 octobre

Cérémonie des poignards à Salon-de-Provence.

2 au 4 décembre

Vente d'entraide des Ailes Brisées
Salons Hoche - Paris 8^e

LES AILES BRISÉES

ENTRÉE LIBRE 2, 3 et 4 DÉCEMBRE 2014 SALONS HOCHÉ PARIS 8^e

VENTE D'ENTRAIDE

AU PROFIT DES AILES BRISÉES

Participer, c'est partager!

La période des fêtes approche et l'heure des cadeaux est arrivée! Comme chaque année, profitez de notre Vente d'entraide pour faire vos achats de Noël au meilleur prix. Votre présence participe au soutien qui apporte "Les Ailes Brisées" depuis 1974, aux familles des navigateurs frappés en service aérien.

MARDI 23 OCTOBRE 19h-21h | MARDI 24 OCTOBRE 10h-12h | MARDI 25 OCTOBRE 10h-12h

LES AILES BRISÉES - 10 rue Christophe Colomb - Paris 8^e - Tél. 01 40 71 82 40

Les FAS se souviennent

Le 21 juin 2014, le jour de la commémoration du 80^e anniversaire de l'Armée de l'air, au lieu-dit La Salie-Nord, à environ 8 km au sud de la dune du Pyla, en Gironde, le président de l'Association nationale des forces aériennes stratégiques (ANFAS), le lieutenant-colonel (er) Jacques Pensac, a présidé l'inauguration d'une stèle érigée à la mémoire de trois officiers navigants de l'EB 2/91 "Bretagne" morts en service aérien commandé, sur Mirage IV, au large des côtes landaises et médocaines.

Au cours d'une émouvante cérémonie rassemblant des officiers navigants représentant le commandant des FAS, de nombreux membres et conjoints de l'ANFAS, de l'Amicale du "Bretagne" et de l'association des "Vieilles Tigres", en présence de camarades de promotion et de membres des familles concernées, un hommage a ainsi été rendu au lieutenant Christian Lalanne, décédé le 30 Mars 1973, ainsi qu'au lieutenant Bernard Camou et au capitaine Hervé Pouech (71 - Blanckaert), tous deux décédés le 21 avril 1982.



« Quand nos jeunes oublient leurs équations différentielles »

Inspiré par la couverture intérieure de notre précédent numéro, Jacques Guichard (65) nous envoie ce document qui prouve que les gnaces de la future promotion Tricornot de Rose savaient déjà, eux aussi, « oublier leurs équations différentielles ».



De gauche à droite: Christian Moreau, Jean Raingnard, Georges Dreyssé, François Stanguennec, Jean-Pierre Laurent et Jacques Guichard.



Centenaire de la bataille de la Marne

Le vendredi 5 septembre 2014, à l'Arc de Triomphe, s'est déroulée une cérémonie exceptionnelle de ravivage de la flamme pour commémorer le centenaire de la victoire de la Marne. L'AEA s'est associée aux associations d'anciens des grandes écoles militaires, l'AX, la Saint-Cyrienne et l'AEN, dans le souvenir de tous ces officiers qui se sont couverts de gloire en faisant souvent le sacrifice suprême. Un ruban commun garnissait la gerbe déposée conjointement par les 4 présidents d'association.



Encore un départ du comité de rédaction !

Après l'éloignement dans l'Ain d'Hubert Tryer (67) - qui, malgré la distance, reste cependant très actif vis-à-vis de la rédaction - puis celui d'Hugues Silvestre de Sacy (61) - qui se considère cependant comme reversé dans la « réserve active » du comité de rédaction - c'est maintenant au tour de Francis Grimal (61) de nous quitter, sans que nous sachions encore dans quelle réserve il va se situer !

Jusqu'en juin dernier, Francis était notre rédacteur en chef, dans la lignée impulsée par son prédécesseur Michel Sarazin (61). Après une dizaine d'années consacrées à la revue nul ne songera à lui faire grief de son départ, au demeurant programmé, et nul ne songera à faire le moindre reproche à la *61-Moulin* qui a si abondamment donné au comité de rédaction. Mais Francis laisse l'équipe restante dans l'inconfort car si *Le Piège* n'a reçu que des éloges ces dernières années, c'est bien à Michel, Hugues et Francis d'en recevoir les lauriers et aux malheureux survivants de tenter de ne pas faire sombrer le bateau.

Car le défi est là : essayer de faire progresser encore *Le Piège* en le rendant encore plus attractif. Merci donc Francis, au nom de tous les lecteurs et au nom des survivants de la rédaction pour ta rigueur, tes initiatives et la bonne conduite de l'équipe, qui a fortement apprécié ces années de bénévolat partagées dans la productivité et la bonne humeur.



Francis (de face) et Hugues (de dos) à l'issue de la dernière AG.

Et espérons qu'il ne nous en voudra pas de le représenter ci-dessous, un verre à la main (nos lecteurs doivent savoir que les photos de pots ne sont pas ce qu'il apprécie le plus!), mais nous n'avons pas pu résister à ce clin d'œil de l'amitié.

courrier

Les femmes et la Grande Guerre

Tant de Français l'ignoraient. J'ai été touché par ce rappel de Jean-Paul Salini à propos du rôle des femmes pendant la Grande Guerre. À cet égard, j'avais recueilli le témoignage modeste et discret de quelques-unes d'entre elles et des confidences amusantes sur le passage du patois languedocien au français.

C'est grâce à elles que l'on a gagné. Faut-il y voir une possible espérance? Un modèle, un encouragement pour les batailles actuelles au lieu de s'acharner à protéger des avantages acquis?

Philippe Ducros (56- Le Cong)

Mission impossible !

Les mots croisés de Paul Platel ne sont pas toujours évidents, mais lorsque 4 cases bleues des colonnes 2, 3 et 4 sont décalées sur la case précédente, cela devient « mission impossible ».

Michel de Kerdanet (59-Estienne)

NDLR : Que nos lecteurs et Paul Platel veuillent bien nous pardonner cette regrettable erreur de transcription de la grille de nos derniers mots croisés. Espérons que nombre de nos camarades n'auront pas attendu la migraine pour se décider à regarder la solution en dernière page !

Toujours à propos de drone armé

L'article d'Étienne Copel (54-Héliot) concernant l'emploi des drones par le Président Obama (*Piège* n° 217 p. 58) appelle quelques remarques.

L'auteur utilise le terme d'assassinat c'est-à-dire meurtre avec préméditation. On peut effectivement espérer que cette action a été bien préparée et méditée donc en apparence le terme est juste. Mais alors le soldat qui tue à la guerre est un assassin. Il y a un os dans le raisonnement. On parle d'armes meurtrières, de combats meurtriers, pas de combats assassins. L'assassinat est un acte individuel jugé individuellement pour lequel la préméditation est une circonstance aggravante.



courrier



Flora, sur la route de Mañana del sol (Sud Lipetz).

► « Il est clair », pour reprendre le raccourci d'Étienne Copel, que cela ne peut s'appliquer à un acte de guerre pour lequel la préparation est légitime et souhaitable. Les crimes de guerre sont définis internationalement. On parle d'homocides, de génocides, de massacres, pas d'assassinats.

Par ailleurs, le terme « territoire de guerre » pose problème. Considérer que le Yémen n'en est pas un dans la guerre contre l'islam radical c'est se lier pieds et poings dans ce combat. Notre camarade veut-il supprimer les forces spéciales? Notre opération, loupée, en Somalie est-elle un crime de guerre? Pour un islamiste radical l'Occident est un territoire de guerre. Le terme mérite d'être modernisé surtout dans un monde où certains nient l'intérêt des frontières. Il faut savoir ce que l'on veut. L'espace, l'espace aérien, les mers, l'infosphère, le cyberspace sont des territoires de guerre en puissance.

Jacques Humblot (55-Gouachon-Noireaut)

C'est top, c'est cool!

Félicitations d'un ancien de l'équipe du *Piège* à l'équipe actuelle pour le numéro 217, excellent comme les précédents. Et un triple ban des aviateurs à Luc Devors pour son exploit sportif à vélo dans l'Atacama et la qualité de son récit.

«C'est top, c'est cool!» Un regret cependant : l'absence d'une photo de la Suisse!

Jacques de Soultrait (54- Héliot)

NDLR : La rédaction s'associe volontiers au triple ban sollicité et répare ci-dessus la frustration de notre ancien de la rédaction ! Encore bravo à Luc et Flora pour leur exploit.

Mémoire et Patrimoine

Je me permets de réagir (à mon âge, on peut tout se permettre) aux propos du CEMAA sur *Mémoire et Patrimoine*.

Je me réjouis de voir l'AA s'attaquer à ce sujet. Il me semble qu'il manque une composante dans ses propositions.

À côté de la Mémoire (ou conservation des actes) et du Patrimoine (conservation des matériels) - quelle meilleure manière de les conserver que de continuer à les faire voler -, il existe un patrimoine immatériel très précieux qu'il nous faut également transmettre aux générations futures.

Récemment, j'ai pu voir de remarquables documentaires sur le débarquement de Normandie et j'ai été frappé de l'incompréhension affichée vis-à-vis des bombardements. Hors les types de bombardier, le nombre des appareils, le tonnage de bombes et le volume des destructions, on ne peut que constater l'incapacité à fournir des explications construites et cohérentes sur le pourquoi et le comment.

Les tactiques d'emploi, les méthodes et les pratiques semblent avoir disparu.

Relisez *Pilote de guerre* et en tant que pilote, vous serez stupéfait par les conditions de vol

(hors la phase de combat elle-même) rapportées dans le récit du vol sur Arras.

Donc je pense qu'il faut conserver, au-delà des avions eux-mêmes, l'ensemble des concepts qui en faisait des outils de combat. Il faut archiver les manuels de pilotage, de formation, d'emploi tactique, d'entretien, les équipements les plus significatifs qui permettent de comprendre ce à quoi servait l'appareil en question et comment il était utilisé.

J'ajouterais enfin une réflexion sur l'état d'esprit : il faut conserver en pensant que dans 50 ans, ou un siècle, ou deux siècles, des historiens se pencheront sur ce que nous avons vécu et qu'il faut leur laisser suffisamment de traces pour qu'ils puissent travailler sur ce qui sera leur passé, permettant ainsi le passage dans l'Histoire.

Jean-Claude Favin Lévêque (67-Péronne)

Les peintures de Bernard Lengert

À la lecture de l'excellent article de Lucien Robineau sur *L'aéronautique militaire à l'orée de la Grande Guerre* dans le dernier numéro du *Piège* (n°217 page 11), quelle est ma surprise de reconnaître la reproduction d'une peinture à l'huile de mon ami Bernard Lengert, dont le talent est à la hauteur de celui des peintres de l'air officiels.

Je trouve que ses œuvres mériteraient d'ailleurs de figurer en plus grand nombre au détour des pages de notre revue et d'illustrer avec talent les articles aéronautiques qui la font vivre.

Mais déception, car une erreur s'est glissée dans le crédit photo : Bernard est remplacé par une "photo SHD" qui peut laisser penser que cette œuvre est quelque part à Vincennes ou que son auteur est un artiste contemporain de la Grande Guerre!

Rien de tel, et c'est pourquoi, je me permets d'intervenir et de « rendre à Bernard ce qui appartient à Bernard ». Cette peinture et toutes ses autres œuvres (sauf les "à venir") sont visibles sur son site Internet :

<http://bernard.lengert.pagesperso-orange.fr/index.html>

François Hébrard (85-Houdemon)



Un communiqué de la DRHAA

Direction des ressources humaines de l'armée de l'air

Communiqué du 07 07 2014



Une École de l'air unique pour les officiers "unis pour faire face"

À l'occasion de la cérémonie de baptême des promotions 2013 de l'École de l'air et de l'École militaire de l'air le 4 juillet 2014, le chef d'état-major de l'armée de l'air a annoncé l'unification des écoles de formation initiale des officiers en une École de l'air unique basée à Salon-de-Provence.

Dés septembre 2015, les écoles d'officiers de l'armée de l'air connaîtront une évolution importante. Toutes les formations initiales d'officiers aujourd'hui dispensées par l'École de l'air, l'École militaire de l'air, le Cours spécial de l'École de l'air et le Cours spécial de formation des officiers seront regroupées au sein d'une même école : l'École de l'air.

Cette École de l'air unique permettra de renforcer l'identité de l'aviateur et la cohésion, tout en inscrivant davantage la mission de formation dans les exigences de la société actuelle.

Les futurs officiers de carrière issus :

- du recrutement semi-direct précoce parmi le personnel non-officier ;
 - du recrutement direct ;
 - des armées étrangères ;
- constitueront une même promotion.

L'école formera annuellement plus de 400 aviateurs et offrira à chacun le meilleur parcours, adapté à ses qualités et à son niveau au recrutement.

Quatre cours seront proposés aux élèves en fonction de leur niveau au recrutement :

- un cours de master sanctionné par l'un des diplômes suivants : diplôme d'ingénieur de l'École de l'air ; diplôme de master d'études politiques et diplôme de l'IEP d'Aix-en-provence ; diplôme de masterspécialisé de l'université d'Aix-Marseille ;
- un cours de licence visant à la délivrance d'un des diplômes de licence de l'université d'Aix-Marseille ;
- un cours spécial réservé aux élèves-officiers étrangers ;
- un cours consacré à la formation militaire et générale de l'officier, dédié aux officiers issus de rang, officiers sous contrat, volontaires aspirants, officiers de réserve ainsi qu'aux élèves de l'école polytechnique, de l'école nationale supérieure de techniques avancées (ENSTA-Bretagne) et aux élèves ingénieurs militaires d'infrastructure.

Alors que l'armée de l'air fête ses 80 ans, le projet "École de l'air unique" s'inscrit pleinement dans l'esprit de la loi de 1934, fondatrice de l'armée de l'air, qui faisait de l'École de l'air le creuset unique de formation de tous les officiers et cadres de la nouvelle armée. ■

“Joyeux Noël”

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

Notre camarade a tenu à donner la primeur de cette lettre à notre revue à l'occasion du centenaire des premières batailles de la Grande Guerre. C'est une lettre retrouvée il y a plusieurs années dans les archives familiales de son épouse.

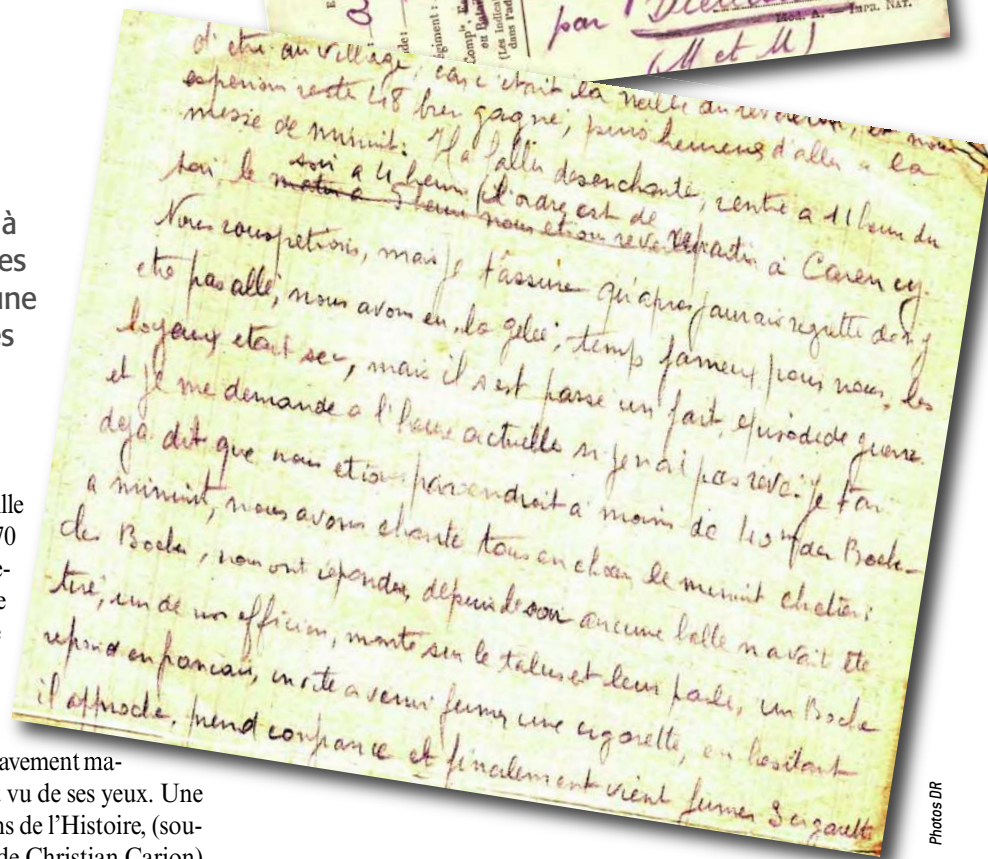
Ils étaient trois frères Alsaciens issus d'une famille qui avait choisi la France après la défaite de 1870 et qui s'était réfugiée à Blâmont, en Meurthe-et-Moselle. Tous trois ne rêvaient que du retour de l'Alsace à la France. L'année 1914 vient tout juste de se terminer et tandis que Jules, caporal, a été blessé sur le front de Nancy, Auguste, sergent-chef, avance vers Carency dans le Pas-de-Calais. C'est ce dernier, le plus jeune, qui écrit à Joseph, l'aîné, gravement malade et réformé, pour lui décrire ce qu'il a vécu et vu de ses yeux. Une lettre inédite qui n'ajoute rien à ce que nous savons de l'Histoire, (souvenons-nous du film *Joyeux Noël*, sorti en 2005, de Christian Carion) mais qui la confirme avec toute son authenticité.

Cette lettre est écrite avec très peu de ratures, et sans doute sans relecture. Par respect pour l'auteur et pour la vérité du texte, seules ont été corrigées quelques fautes d'accord et ajoutées quelques majuscules et ponctuations.

Maisnil-Bouché le 1^{er} janvier 1915

Mon cher Joseph,

Aujourd'hui, premier jour de l'année. Qu'il est triste à tous les points de vue, loin de chez soi, temps pluvieux et froid, tout y est. Enfin nous voilà au repos depuis quatre jours, il y a longtemps que cela ne nous était pas arrivé, mais pour comble nous sommes, non dans un village, mais dans un groupe de fermes tellement les chemins sont si boueux que c'est presque des tranchées. De plus, une compagnie par ferme parquée comme des moutons, et la paille, presque du fumier. Nous sommes à deux kilomètres plus en arrière de notre ancien cantonnement, qui était beaucoup meilleur, et où nous trouvions un peu de tout... De plus, un nouveau commandant qui vient de je ne sais où et qui nous embête au lieu de laisser reposer les hommes qui en ont grand besoin, par des corvées de nettoyage de rues, cour de ferme puis revue en tenue de campagne ce matin. C'est grotesque. Puis à nous, sous-officiers, il nous dit de changer l'esprit des hommes constamment, en leur parlant de victoire, Russie, Japon, etc.



Photos DR

Pour tout cela, je trouve que pour en arriver, il faut que réellement le moral est très atteint dans toute l'armée française, du reste nous ne sommes pas des enfants et les hommes jugent et comprennent par eux-mêmes. J'espère que quand cet homme aura été aux tranchées comme nous l'avons été dernièrement il changera un peu de principes. Comme tu as pu le voir dans le communiqué officiel de ce mois, « nous avons progressé vers Carency, puis repoussé une attaque et, le 28, gagné 800 mètres de terrain ». Mais on ne dit pas au prix de quels efforts, et les pertes considérables. J'estime pour ma part que chaque mètre de tranchée gagné coûte la vie d'un homme, c'est effroyable, et le nombre de blessés est considérable. Nous étions aidés dans cette tâche par deux bataillons de chasseurs alpins revenant d'Ypres.

Comme tu me le dis dans ta lettre, le général Joffre veut reprendre l'offensive. Nous avons commencé mais les attaques sont toujours mal dirigées et entreprises par des hommes fatigués et très lourds puisque la moitié de l'effectif, chez nous, est de la territoriale. Aucune avancée et pertes considérables. Puis nous avons passé des heures terribles : 48 heures prêts à attaquer et devant nous les résultats de la veille, 110 morts sur le terrain. Je t'assure que ce n'était pas encourageant et quel soupire le jour où nous sommes revenus des tranchées.

C'était le quatrième jour que nous étions là, nous étions heureux d'être au village car c'était la veille du réveillon et nous espérions rester 48 heures bien gagnées, puis heureux d'aller à la messe de minuit. Il a fallu déchanter :

rentrés à onze heures du soir, le matin à quatre heures un ordre est venu de repartir à Carency. Nous rouspétions, mais je t'assure qu'après j'aurais regretté de n'y être pas allé. Nous avons eu la gelée, temps fameux pour nous, les boyaux étaient secs. Mais il s'est passé un fait, épisode de guerre, et je me demande à l'heure actuelle si je n'ai pas rêvé. Je t'ai déjà dit que nous étions par endroits à moins de 40 mètres des Boches. À minuit, nous avons chanté, tous en chœur, le Minuit Chrétien, des Boches nous ont répondu. Depuis le soir aucune balle n'avait été tirée. Un des officiers monte sur le talus et leur parle, un Boche répond en français. Invité à venir fumer une cigarette, en hésitant il approche, prend confiance et finalement vient fumer trois cigarettes à nos côtés. Notre officier demande l'autorisation d'enterrer nos morts puisque c'est Noël... Nous avions affaire à des Bavarois qui n'aiment pas les Prussiens. Le matin, brouillard épais, une tête se montre de part et d'autre, puis la ceinture, deux hommes, trois, quatre, cinq. Finalement tout le monde dépasse le corps des tranchées, chacun se demandant ce qui allait se passer. Notre officier sort, un Boche idem, hésitation de part et d'autre, arrive à six pas, salut, poignée de main, autorisation d'enlever un officier de chez nous, mort. Puis il nous tolère d'enlever les papiers des hommes morts, aussitôt nous sortons au moins 50 et rapidement nous fouillons ces pauvres diables raidis par la gelée, prenant un peu de culot, pendant que d'autres font un grand trou, nous cherchons à les enlever, il ne dit rien. Voyant cela, nous y allons carrément et enlevons tout, sacs, équipements, même les fusils, chose qu'il nous avait bien défendue. Les Boches sortent aussi des tranchées et échangent tabac, cigarettes, journaux. C'est incroyable de voir ces levées de terre où jamais une tête ne sort, de voir de chaque côté tout ce monde. De tout côté chacun accourait ne voulant pas croire pareille chose. Pourtant, c'était la vérité. À 10 heures, tout était fini. Les boches nous ont promis que pendant trois jours ils ne tireront pas, ils ont tenu promesse.

C'est Noël qui nous a permis tout cela et toute la journée de chaque côté nous nous promenions en plein champ, cherchant de la paille pour nos abris. À midi, à 400 mètres, les Boches jaloux des autres, nous font des signes, et aussitôt chacun va à la rencontre de l'autre, et bientôt un groupe de 200 Français et 200 boches étaient réunis, échangeant des signatures, cartes postales, cigares, etc. Cela a encore duré pendant deux heures.

C'était tous des pères de famille, ils étaient heureux d'être parmi nous, chantant, criant la Paix, la Paix. Mais, disent-ils, il faut faire le devoir. Il montre le poing aux Prussiens plus à droite, en effet, de ce côté, on entendait la fusillade. La nuit nous avons redoublé de surveillance, n'ayant pas trop confiance à ces moineaux, mais elle fut calme. Le 26 au matin, le même mouvement s'est renouvelé et s'est gagné sur un front d'au moins cinq kilomètres. Mais il fallait que ça cesse, la division était prévenue, et aussitôt les rapports pleuvaient, avec menace de punition à quiconque parlerait aux Boches. Et pour finir, nos 75 envoient des shrapnels. Heureusement, chacun avait regagné sa place. Le soir, nous redescendions au village car nous ne nous sommes reposés que cinq heures, puis départ pour l'attaque.

Le mauvais temps a repris, la pluie froide faisant place à la gelée, si agréable pour nous, à une heure après un terrible nettoyage par l'artillerie, les alpins bondissaient en avant et gagnaient plus de 1200 mètres. Malheureusement, allant trop vite, notre artillerie leur a fait beaucoup de dégâts, c'est dégoûtant, obligés de rebrousser chemin, ils restèrent sur 800 mètres de front. Ma compagnie était en réserve mais le soir nous avons dû faire des tranchées sur le flanc pour protéger les alpins, à quelques mètres des boches. Là nous avons eu quelques pertes. Mais quelle pluie pendant 48 heures, il a fallu travailler dans la terre qui devenait aussitôt de la boue, par ces nuits où tous les hommes se plaignaient du froid, les pieds trempés, et derrière nous, les plaintes des blessés. Dans les boyaux, de la boue jusqu'aux genoux, aussi quel soulagement quand nous apprenions que cette fois nous aurions quatre jours de repos. Je t'assure que nous sommes tous fatigués et sommes des loques.

Le moral est assez mauvais et je comprends qu'ailleurs il en soit de même.

Ce qui vous dégoûte, c'est de voir tous ceux qui sont au dépôt et n'ont jamais été au feu : par exemple mon beau-frère qui obtient encore huit jours de permission de Noël pour Paris, et combien il y en a comme lui. Et pendant deux mois il avait eu sa femme près de lui à Vierzon. Pour les gradés, ce que tu me dis ne m'étonne de rien, les gradés pleuvent par endroits comme des gens qui sortent de je ne sais où.

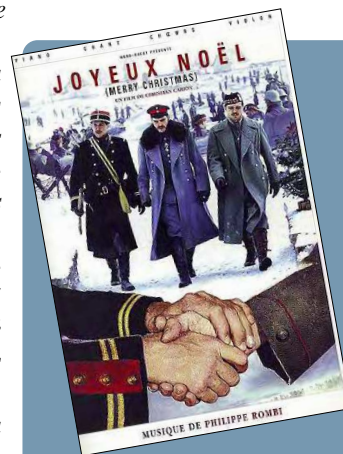
Enfin, piston, gaspillage, aujourd'hui les hommes ont le champagne, ils s'en passeraient bien je t'assure. Ils ont reçu aussi quelques cadeaux de dons généreux qui leur ont fait plus de plaisir, ces dons étaient accompagnés de gentilles lettres écrites par des enfants.

Votre photo, très réussie, me fait un plaisir immense, ainsi que la friandise de ma mignonne Andrée. Écris à maman pour lui communiquer un peu de ma lettre, car je n'ai pas beaucoup de temps à le faire, je lui ai écrit une carte en même temps que la tienne hier. Je dois écrire depuis longtemps à Jules et répondre à la Compagnie de l'ouest pour une gratification de 100 francs accordée par le Conseil. Lettre pressée, car ils me demandent si je veux cette somme, tout ou en partie, ou la remettre à ma déléguée. Tu comprends que je n'en ai nullement besoin. Avec cela, Odette aura moins de soucis pour passer l'hiver.

Prions pour que cette nouvelle année se termine bien, pour le mieux de la France, que notre belle Alsace redevienne française, et surtout qu'il fasse que nous nous retrouvions tous en bonne santé après cette terrible lutte. Je vous embrasse, tous deux, bien tendrement.

Auguste

- Auguste était le papa de la petite Andrée, il sera tué à Carency, en mai 1915, lors de l'offensive en Artois. Il avait 29 ans.
- Joseph, marié sans enfants, mourra en juin 1917, à 34 ans, des suites de sa maladie.
- Jules, papa de deux petites filles (et le grand père de mon épouse), survivra mais gardera toute sa vie des blessures obsessionnelles de ce qu'il vécut dans la catastrophique bataille de Morhange puis celle, victorieuse, du Grand Couronné. ■



Joyeux Noël, un film certes romancé, mais fortement inspiré de faits réels.



Photos DR



Premiers vols, premiers combats aériens, première victoire

Lucien Robineau (51 – Jeandet)

Le 5 octobre 2014, sera célébré le centième anniversaire de la première victoire aérienne. Retour sur cet événement fondateur de l'aviation de chasse.



Plaque commémorative, à Jonchery-sur-Vesle.

L'aéronautique militaire apparaît le 19 octobre 1783 par l'intuition d'André Giroud de Villette¹, premier compagnon de Pilâtre de Rozier² lors de sa deuxième ascension captive. Ce passager écrit en effet dans le *Journal de Paris* du lendemain : « Dès l'instant, je fus convaincu que cette machine [...] serait très utile dans une armée pour découvrir la position de celle de son ennemi, ses manœuvres, ses marches, ses dispositions et pour les annoncer par des signaux aux troupes alliées de la machine ». L'observation aérienne vient de naître. Les aéroliers de la République en démontrent l'utilité en juin 1794 à Maubeuge, puis à Charleroi, à Fleurus enfin. Quand l'aéroplane arrive dans l'armée en 1909, on en fait d'abord naturellement aussi l'œil du commandement : reconnaissance lointaine (relativement), observation du champ de bataille et réglage des tirs de l'artillerie.

En 1914, toutes les unités aériennes françaises des premières semaines de la guerre sont des escadrilles d'observation. Comme il est tôt jugé expédient de riposter aux bombardements allemands, un premier groupe de bombardement (GB1) est créé dès septembre 1914. Et, les avions de l'un et l'autre adversaire se rencontrant dans les airs, il semble logique de contrarier l'exécution des missions de l'autre, voire de l'empêcher de rentrer chez lui avec ses renseignements. On va ainsi tenter d'intimider l'ennemi avec le revolver prévu pour le cas d'atterrissage forcé hors des lignes, avant que l'observateur n'emporte en vol une carabine ou un mousqueton. Le tout premier combat aérien (sans résultat) est attribué par l'histoire au caporal Joseph Thoret³, à la date du 10 août 1914. On munira bientôt certains appareils d'un fusil-mitrailleur manié par un



Seule photo connue de Frantz et Quénault, sur les lieux de leur exploit.



Voisin-III-LA, avion de Frantz et Quénault (gouache).

aviateur qui n'est plus l'observateur, débarqué, mais un troupière un peu habile, et l'équipage de chasse naîtra le 5 octobre 1914 quand le sergent Joseph Frantz et le caporal sapeur Louis Quénault, à bord d'un Voisin-III-LA, descendront le premier Aviatik de la guerre.

Avant d'évoquer cette première victoire en combat aérien, on rappellera quelques notions, naguère familières aux apprentis pilotes opérationnels. Tout chasseur sait qu'il faut tirer en avant et au-dessus du lièvre ou du faisan, en fait viser la position future d'un gibier censé animé d'un mouvement uniforme, en tenant compte de l'exactitude des projectiles à suivre les lois de la gravitation universelle. C'est la correction but, fonction de la vitesse du but et de sa distance. En vol, l'avion tireur a lui-même une vitesse, qui se combine avec celle des projectiles et il faut appliquer aussi une correction tireur, pas trop facile à évaluer si chassé et chasseur sont en évolution. Il faut connaître la distance du but et son vecteur vitesse, le vecteur vitesse des projectiles, celui de l'avion, l'accélération du



tireur et la vitesse angulaire de sa ligne de visée, à quoi on pourra ajouter la densité de l'air à l'altitude du combat...

Il faut simplifier. La première simplification consiste à rapprocher le vecteur vitesse initial des projectiles de celui de l'avion, compte tenu d'une hausse calculée pour une distance jugée optimale, valable si les ailes sont horizontales. Ce sera le tir dans l'axe, dont l'expérience montrera l'efficacité, pratiqué de près dans la queue de l'adversaire. En 1914, on n'en est pas là. On ne sait pas commander les armes à distance. Donc, pas d'armes sur les ailes à l'écart de l'hélice si le moteur est à l'avant. Sur ces appareils, on essaiera d'installer la mitrailleuse au-dessus du disque de l'hélice, sur le plan supérieur des biplans, voire sur l'aile des monoplans biplaces au moyen d'un montage déraisonnable où le tireur, debout, est en position scabreuse. Sur monoplace, le pilote actionne l'arme au moyen d'un câble et il doit se lever pour changer de chargeur ou désenrayer. Scabreux, encore et le plus rationnel sera une mitrailleuse à portée du pilote assis et brêlé, fixée sur le capot mais derrière l'hélice, tirant entre les pales sans les déchiqeter, donc synchronisée avec le moteur. D'où l'idée, les recherches et les créations de ceux qui, comme Saulnier et Garros, ont les premiers tenté de résoudre ce problème, sans y parvenir tout à fait. Mais cela est une autre histoire.

Un essai innovant de tir axial est tenté dès 1912 sur un monoplan Blériot dont l'arbre du moteur et de l'hélice, creux, tourne autour du tube d'un canon-revolver de 37 mm à barillet de 5 cartouches⁴. Premier moteur-canon, sans suite, le recul secouant exagérément le Blériot. On va donc commencer avec des avions à moteur arrière et tireur à l'avant.

À l'escadrille de bombardement V-24, les six biplaces Voisin sont équipés d'un fusil-mitrailleur Hotchkiss de 8 mm, fixé au fuselage par un trépied à pivot et balayant l'horizon vers l'avant sur 180°, au-dessus du pilote (dispositif imaginé et réalisé par Gabriel Voisin). Le mécanicien mitrailleur est en place arrière, à portée de main sont les 6 obus de 75 qu'il lancera sur les positions ennemies et il est prêt à actionner le FM en cas de besoin. Pilote et mitrailleur sont au balcon et l'hélice tourne à l'arrière, entre les deux poutres non entoilées du fuselage de cette "cage à poules".

Au matin du lundi 5 octobre 1914, l'équipage Frantz et Quénauld décolle du terrain de Lhéry, à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Reims, pour une mission offensive sur les lignes allemandes à bord du Voisin-III-LA n° 89. Sur le chemin du retour, vers 2000 mètres dans les lignes amies, il rencontre un biplace Aviatik-B1 et Frantz engage le combat. Il parvient à se placer derrière l'avion allemand et au-dessus, à faible distance, tandis que l'équipage adverse, dont l'observateur est muni d'une carabine, est gêné dans sa riposte par son empennage. Quénauld égrène au coup par coup les 47 cartouches de son chargeur avant l'enrayage habituel. Pendant qu'il s'affaire à désenrayer, il voit l'Aviatik se cabrer soudain, basculer sur l'aile gauche puis plonger à la verticale avant de s'écraser dans un champ près de Jonchery-sur-Vesle, où il s'embrase. Les deux Allemands – Oberleutnant Fritz von Zangen, observateur et Unteroffizier Wilhelm Schlichting, pilote – sont carbonisés et il s'avérera que le pilote a été atteint d'une balle à la gorge.

Frantz atterrit à proximité de l'épave où le rejoignent des militaires français témoins du combat, dont le général Franchet d'Espèrey, commandant de la V^e armée. Dans son enthousiasme, celui-ci proclame que les deux aviateurs auront la Médaille militaire. « – Mais je l'ai déjà », dit Frantz. – « Alors, ce sera la Légion d'honneur ! ». Le sergent Joseph Frantz s'est en effet déjà distingué et le combat du 5 octobre 1914, première victoire de l'histoire de la guerre aérienne, est le onzième livré par cet équipage. Frantz obtiendra une seconde victoire le 20 mai 1915, toujours sur Voisin-III (-LAS, armé d'un canon de 37), encore contre un Aviatik, en compagnie du matelot mitrailleur Augustin Fralin (détaché à la V-24).

Joseph Frantz (1890-1979), breveté en 1911 et chef pilote chez Pishof et Koeschling, est titulaire dans le civil de deux records du monde de durée et de distance quand il rejoint l'aéronautique militaire en 1913. Après l'escadrille V-24, il sera pilote d'essais chez Voisin de 1915 à 1918, puis fondera en 1920 l'association *Les Vieilles Tiges*, qu'il présidera de 1962 à 1978. Commandant de réserve dans l'entre-deux-guerres, il est Grand



Photos DR

Installation "déraisonnable", sur un monoplan, pour tirer au-dessus de l'hélice.



Mitrailleuse sur l'aile supérieure d'un biplan (câble de commande visible).

Détail du montage (photo de 1915, avec une mitrailleuse).



officier de la Légion d'honneur, médaillé militaire, titulaire de la Croix de guerre et de la Médaille de l'aéronautique. De Louis Quénauld, on ne sait pratiquement rien, sinon qu'il a survécu à la guerre et qu'il est mort à Marseille en 1958, à 76 ans. ■

1- Directeur de la manufacture de papiers peints Réveillon.

2- Le marquis d'Arlandes, lieutenant d'infanterie, participe le même jour à la 3^e ascension captive de Pilâtre.

3- 1892-1971, pilote spécialiste du vol en montagne, initiateur du vol à voile en France, dit Thoret-Mont Blanc.

4- Fonds Bellenger/SHD/ Air/Z 35 433/ dossier 2 "Le Laboratoire d'aviation militaire de Vincennes", page 7.



Les pigeons voyageurs

Daniel Bastien (71 – Blanckaert)

D'après une conférence sur un sujet éminemment aéronautique, donnée le 17 mars 2014 par MM. Jean-Claude Deranlot et Éric Chamoulaud, colombophile, au profit des membres aquitains de l'AEA.

Si tout le monde connaît la fascinante capacité de certains pigeons – les pigeons bizet – à transporter des messages d'un point à un autre, il faut retenir qu'en fait le pigeon voyageur, une fois lâché loin de son "domicile habituel", ne sait faire qu'une chose retourner "chez lui", c'est-à-dire vers son pigeonnier. C'est à partir de cette constatation qu'ont été organisés, dans le passé, des réseaux de transport de messages et que, de nos jours, ces pigeons s'affrontent lors de compétitions. Si les pigeons (en principe monogames) se hâtent pour rentrer "au bercail", c'est avant tout, pour les mâles, pour retrouver leur femelle attirée et, pour les femelles, pour retrouver elles aussi, leur "conjoint", mais plus encore leur couvée.

Si les choses semblent claires quant aux motivations d'un retour rapide "à la maison", les explications sur l'extraordinaire aptitude de ces oiseaux à réaliser des navigations précises et rapides (à environ 80 km/h de moyenne par vent nul) sur plusieurs centaines de km (jusqu'à 1 000 km en une journée, parfois sans se poser), sont encore imprécises. L'expérience et de nombreuses études montrent toutefois que ces experts ailés de la navigation aérienne sont capables de se repérer par rapport au Soleil. Ils seraient également sensibles au champ magnétique terrestre qu'ils utiliseraient pour se guider (ils naviguent en effet nettement moins bien lors de perturbations du champ magnétique causées par des éruptions solaires). Des chercheurs ont récemment découvert qu'ils disposent à la base de leurs cerveaux de fibres nerveuses dotées de minuscules granulés contenant des traces de métaux divers, lesquels agiraient comme des micro-aimants ; l'ensemble pourrait alors réagir comme des magnétomètres de grande sensibilité. À ce stade des recherches, on n'en sait guère plus.

Ce dont on est certain en revanche, c'est que c'est grâce à leur vue perçante, lorsqu'ils arrivent près de leur "domicile", qu'ils peuvent reconnaître leur environnement familier et leur pigeonnier. On relèvera qu'à la fin des années 1970, l'*US Navy* avait tenté d'exploiter cette remarquable acuité visuelle des pigeons pour aider les équipages d'hélicoptères de recherche et de sauvetage de l'*US Coast Guard* à localiser, de jour, des naufragés en mer. L'expérimentation a consisté à mettre des pigeons entraînés à identifier des objets flottants de couleur orange – couleur alors utilisée pour les équipements de survie en mer – dans des bulles d'observation en plexiglas installées sous un hélicoptère. À chaque fois qu'ils détectaient un objet flottant de cette couleur, ces pigeons conditionnés

activaient avec leur bec un dispositif qui donnait au pilote une indication sur le cap à prendre pour se diriger vers l'objet détecté. L'expérimentation a permis de démontrer que les pigeons étaient deux fois plus performants que les observateurs humains et qu'ils étaient capables de soutenir leur attention sur une durée nettement plus longue que les humains. Bien que prometteur (mais peu pratique à mettre en œuvre), ce système innovant, par ailleurs victime de coupes budgétaires, n'a cependant jamais dépassé le stade de l'expérimentation.

D'autres espèces, comme les tortues luth, les anguilles ou les saumons, sont elles aussi capables de naviguer avec précision sur de longues distances, avec pour motivation, dans leur cas, le cycle de reproduction. On connaît également les remarquables capacités de navigation des oiseaux migrateurs, comme les grues ou les oies sauvages dont les déplacements sont liés au seul cycle des saisons. Les pigeons voyageurs, pour leur part, ne retournent pas "à la maison" selon un acte de nature instinctive qui serait lié aux saisons ou à la reproduction, mais par une volonté manifeste de rentrer là où ils se sentent bien, c'est-à-dire auprès de leurs proches.

Les pigeons voyageurs au service de l'homme

L'homme exploite depuis longtemps cette remarquable capacité des pigeons dits "voyageurs" à revenir à leur pigeonnier (ou colombier) après en avoir été éloignés de plusieurs centaines de kilomètres. Dans l'Antiquité, les Perses, les Assyriens, les Phéniciens et les Égyptiens avaient déjà domestiqué les pigeons (on parlait alors de colombes) pour en faire des messagers. César les avait utilisés lors de la conquête de la Gaule, ainsi que les Sarrasins lors des croisades. Dès le Moyen Âge, les Perses et les Turcs avaient mis sur pied un véritable service postal à base de pigeons. Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, l'acheminement de messages par pigeons était le moyen de communication le plus rapide. L'homme a régulièrement utilisé les pigeons messagers pour communiquer avec les villes assiégées ; cela fut notamment le cas lors du siège de Paris, pendant la guerre franco-prussienne de 1870, en faisant transporter aux pigeons vers la capitale (dont ils avaient été exfiltrés à l'aide de ballons) des messages "papier" dans un premier temps, puis des microfilms. C'est d'ailleurs à la lumière de cet événement que furent mises sur pied les premières unités militaires colombophiles.



Durant la Grande Guerre, lorsque les lignes téléphoniques avaient été détruites par d'intenses bombardements, le seul moyen fiable de communiquer depuis les tranchées vers les états-majors restait le pigeon voyageur. Nombre d'entre eux furent utilisés tant du côté des alliés que du côté allemand¹. De chaque côté, des tireurs d'élite étaient chargés d'abattre les pigeons ennemis, afin de réduire les capacités de l'adversaire à communiquer, mais aussi pour intercepter les messages dont ils étaient porteurs. Quelques-uns de ces pigeons ont été équipés de petits appareils photo automatiques ; le hasard de leur parcours leur faisant éventuellement survoler les lignes ennemies, ce qui leur permettait alors de recueillir de précieux renseignements. Le rôle des pigeons était tellement important que la capture ou la destruction de l'un d'entre eux était passible de la peine de mort. On relèvera qu'un pigeon français, nommé Vaillant, a reçu la Croix de Guerre pour avoir réussi à transmettre à l'état-major, en volant à travers la fumée et la mitraille, un message de son unité alors soumise à une violente attaque ennemie dans la défense du fort de Vaux, à Verdun. Les renforts envoyés permirent, grâce à l'action décisive de ce messenger ailé, de sauver une bonne centaine d'hommes.

Durant l'entre-deux-guerres, des pigeons étaient souvent emportés à bord des navires pour, en cas de naufrage, demander de l'aide aux services de secours à terre. Il en était de même pour les ballons dirigeables, les hydravions ou avions long-courriers.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, les pigeons ont continué à être utilisés à grande échelle comme messagers par la plupart des armées engagées. Les Britanniques en utilisèrent plus de 250 000 ; leurs bombardiers en emportaient un ou deux pour permettre aux équipages de signaler leur position en cas d'amerrissage forcé en mer du Nord, en retour de mission. Ils en ont parachuté plus de 16 000 sur le territoire français ; cela a permis aux réseaux de la Résistance de faire parvenir aux services de renseignements britanniques de précieuses informations sur l'occupant, lequel avait d'ailleurs décrété comme « punissable de la peine de mort » la possession de tels pigeons voyageurs. Au cours de ce conflit, de nombreux pigeons « alliés » furent décorés, notamment le pigeon américain dénommé « GI Joe », le plus célèbre d'entre eux, qui fut honoré par le Royaume-Uni pour avoir transporté un message particulièrement important demandant l'annulation, durant la campagne d'Italie, d'un bombardement aérien programmé. Sans cette intervention, le bombardement prévu aurait en effet touché la population civile d'un village qui, contrairement à ce que l'on pensait, n'avait pas été évacué et qui était par ailleurs occupé depuis peu par les troupes britanniques. Un millier de vies furent ainsi sauvées.

Ce n'est qu'après les guerres d'Indochine et d'Algérie, avec l'avènement des transmissions hertziennes, que les armées françaises cessèrent de recourir aux pigeons voyageurs. Mais les colombophiles savent que leurs oiseaux pourraient, si la nécessité s'en faisait sentir, être réquisitionnés.

La colombophilie et les concours

De nos jours, les pigeons-voyageurs sont essentiellement utilisés dans le cadre de la colombophilie, l'art de les élever et de les faire concourir dans des concours locaux, régionaux, nationaux ou internationaux. Il y a en France environ 12 500 colombophiles dont près de la moitié dans le Nord-Pas-de-Calais (les « coulonneux » du Nord). L'élevage, assez prenant, consiste notamment, comme pour les chevaux pur-sang, à faire de judicieux croisements, sélectionner et entraîner les meilleurs éléments pour disposer de compétiteurs performants. La saison des concours va d'avril à fin juillet. Dans les semaines qui précèdent le début des concours, environ une fois par semaine, les pigeons sont amenés à des distances de plus en plus importantes de leur pigeonnier (jusqu'à une centaine de kilomètres), pour les habituer progressivement à rejoindre leur pigeonnier depuis n'importe quel endroit, mais aussi pour leur faire acquérir une résistance adaptée aux types de concours auxquels ils seront présentés².

Pour un concours donné (les concours peuvent concerner jusqu'à plusieurs milliers de pigeons), un ou deux jours avant la compétition, les

Photos DR



Un pigeon dans un avion anglais.



Lâcher de pigeons par un colombophile américain.

pigeons engagés sont récupérés, dans chaque région, par des camions spécialisés qui les acheminent vers le point de lâcher prévu. Le départ, en un lâcher unique, a lieu tôt le matin, le samedi ou le dimanche. Les colombophiles ne sont pas présents sur le point de départ ; le jour du concours, ils attendent fébrilement chez eux le retour de leurs « poulains ». Les compétiteurs sont équipés d'une bague électronique qui déclenche un « constateur » électronique installé à l'entrée du colombier (selon le principe des portiques antivols des magasins), lequel « constateur » enregistre l'heure précise d'arrivée du concurrent. Le dépouillement des « constateurs » c'est-à-dire le recueil de leurs données électroniques, datées et infalsifiables, a lieu au siège de la société colombophile locale. Pour chaque colombier engagé dans l'épreuve, les scans des feuilles de dépouillement, signées par au moins trois colombophiles d'autres colombiers – pour éviter d'éventuelles fraudes – sont ensuite envoyés par voie électronique (en pièces jointes d'un courriel) vers l'organisateur du concours. Ce dernier sait ainsi combien de temps chaque pigeon engagé a mis pour rejoindre son pigeonnier.

Après une pondération pour tenir compte des différentes distances parcourues par chacun des compétiteurs engagés, un classement peut alors être établi, avec à la clef, selon le cas, des joies ou des déceptions pour le colombophile. Le pigeon, quant à lui et quel que soit son classement, est ravi d'avoir pris l'air. Il est surtout ravi d'être rentré à la maison et d'avoir retrouvé son « conjoint », sa progéniture s'il y en a et son lieu de vie, c'est-à-dire la « niche » qui lui est attribuée au sein du colombier, qu'il défend jalousement contre tout intrus, selon le principe du « chacun chez soi ».

Pour ces concours, la vitesse et les capacités d'endurance du pigeon ►

1- 30 000 du côté français et plus encore du côté allemand.

2- Concours de « Vitesse » : 100 km environ ; « Demi-fond » : moins de 600 km ; « Fond » : plus de 600 km



Les pigeons voyageurs



Pendant la Grande Guerre, un Poilu colombophile.

► sont naturellement des éléments essentiels, mais la force et la direction des vents (qui ne font l'objet d'aucune pondération) le sont tout autant ; en effet, si certains compétiteurs, en fonction du point de lâcher, sont avantagés par un vent porteur, d'autres, naturellement, sont désavantagés par des vents de face. Peu importe, ce qui compte finalement, au

niveau d'une société colombophile locale, c'est de faire mieux que ses amis colombophiles du même secteur dont les pigeons ont concouru dans des conditions équivalentes, mais aussi et surtout, que ses oiseaux soient tous bien rentrés (ce qui n'est pas toujours le cas... certains se perdant, se blessant ou étant attaqués par des rapaces affamés). Certains pigeons ne rentrant parfois que quelques années plus tard ; tant que leur mort n'a pas été signalée, l'espoir demeure toujours de les voir revenir. On relèvera que, comme pour les sportifs de haut niveau, ces compétiteurs ailés font régulièrement l'objet de contrôles anti-dopage.

En Europe, la colombophilie est très prisée, principalement en Belgique et aux Pays-Bas. Pour le reste du monde, c'est surtout en Asie, et notamment à Taïwan, au Japon, mais plus encore en Chine³, que l'on trouve le plus grand nombre de passionnés.

Si l'on peut faire l'acquisition d'un pigeon voyageur pour une cinquantaine d'euros⁴, ceux habitués à gagner des concours peuvent atteindre des prix faramineux ; c'est ainsi que, récemment, un pigeon belge particulièrement performant a été vendu à un colombophile chinois à la fois passionné, et visiblement fortuné, pour plus de 300 000 euros.

Pour terminer, une information pratique : les lecteurs du *Piège* doivent savoir que s'ils devaient un jour trouver un pigeon blessé, il pourrait s'agir d'un pigeon voyageur qui n'a pu rejoindre son pigeonnier lors d'un concours ; chaque compétiteur disposant d'une bague adresse où se trouvent les coordonnées de son propriétaire, ce dernier apprécierait vivement un appel téléphonique lui donnant des nouvelles de son protégé. On peut être assuré que le colombophile concerné, rassuré, le ferait récupérer pour le soigner et le "bichonner" en vue de le faire participer à de nouvelles compétitions. ■

3- Où les concours sont ouverts aux paris et où l'on compte plus de 300 000 colombophiles, soit autant que pour le reste de la planète.

4- En général, lorsqu'un débutant se lance dans la colombophilie, ce sont les membres du club où il s'inscrit qui lui offrent ses premiers pigeons.

Parlons français - Piquêre de rappel n°34

Lucien Robineau (51 - Jeandet)

En temps réel

Le temps est, réellement. De toute éternité, si on ose dire, bien qu'on hésite encore à placer le point origine. C'est une donnée fondamentale, comme l'espace, avec lequel on le marie parfois, par exemple afin de voir à quoi ressemblait l'Univers à différents moments entre peu après le *Big Bang* et maintenant. Quand on dit « en temps réel », on veut dire que l'événement, l'information ou l'action sont produits au moment même où ils sont perçus, transmis ou ordonnés.

Le délai n'est jamais nul : si c'est à vue ou par Liaison-16, la vitesse de la lumière aide à une relative instantanéité. À l'oreille, le retard est supérieur et nombre de témoins oculaires ont cru à tort voir un avion en flammes avant qu'il s'écrase au sol.

Si on regarde, en temps réel, l'Étoile Polaire si utile aux navigateurs, on la voit où elle était voilà plusieurs siècles¹. D'autres astres, dont nous recevons encore l'éclat, ont disparu depuis longtemps.

La lumière de notre Soleil met plus de huit minutes à nous parvenir et il est déjà bien couché quand il nous semble plonger sous l'horizon. Quand *Voyager-1* transmettait à la NASA ses données en « temps réel » en décembre dernier, celles-ci parvenaient à Los Angeles 17 heures après leur émission. Question : qu'est-ce donc que le temps réel, s'il existe ?

Supplément gratuit

Pataquès

« Ce n'est pas-t-à moi » dit la dame. « Si ce n'est pas-t-à vous, dit le monsieur, je ne sais pas-t-à-qu'est-ce ». Voilà tout.

1- En 1990, on la voyait à 431 années-lumière. Depuis 2010, le calcul penche pour 323. Le Coran dit 4 000.





Martin B-26 Marauder du GB II/20 Bretagne en vol au-dessus des côtes de Provence.

Les opérations aériennes du débarquement de Provence

Lucien Robineau (51 – Jeandet)

À l'occasion du 70^e anniversaire du débarquement de Provence, l'auteur nous propose ce texte tiré de la communication qu'il a présentée au colloque "Armées et marines militaires en Provence, vingt siècles d'histoire" tenu au musée de l'Empéri de Salon-de-Provence en septembre 1988.

Le 23 août 1944, le lieutenant-colonel Bouvard, de l'Armée de l'air française, envoyait depuis Toulon au général américain commandant de l'aviation tactique alliée en Méditerranée, le message suivant : « *Mission OK. Rentrons avec l'objectif* ». En fait, la mission n'était OK que dans sa conclusion. Le colonel Bouvard et les six autres membres de son équipage étaient à Toulon depuis le 19 août peu après midi. Ils y étaient arrivés à la nage après une descente en parachute collective lorsque le B-26 Marauder¹ avec lequel ils bombardaient les batteries de Saint-Mandrier eut été abattu par l'artillerie antiaérienne allemande. L'objectif avec lequel cet équipage français disait rentrer à sa base, c'étaient les quatre cents Allemands qui avaient constitué la garnison du Fort Gardanne et que ces aviateurs, leurs prisonniers, avaient persuadés de se rendre à une unité militaire régulière, fût-elle réduite à sept personnes désarmées, plutôt que risquer l'issue incertaine d'un assaut sanglant par des partisans présentés, allégation triplement inexacte, comme nombreux, proches et féroces...

Cet épisode héroï-comique, historiquement authentique, prouve qu'il se trouvait au moins un avion de guerre français au-dessus de la Provence quatre jours après le débarquement du 15 août. Il y en avait bien d'autres : non seulement les Marauder du groupe II/52 Franche-Comté rescapés de la même expédition, tous criblés par la Flak, mais aussi les trois autres groupes de bombardement moyen, mais encore trois groupes de chasseurs-bombardiers, trois groupes de chasseurs d'escorte et de supériorité aérienne, un groupe de reconnaissance tactique et stratégique. Le reste de l'Armée de l'air était alors, soit engagé depuis l'Angleterre sur la Normandie, l'Europe du Nord et l'Allemagne, avec quatre groupes de chasse et trois groupes de bombardement, soit engagé sur le front russe ▶

1- Le pilote commandant de bord de ce B-26 était le capitaine Charles Lasnier-Lachaise (EA-35). Le lieutenant-colonel Bouvard, désigné pour commander la 31^e escadre, faisait cette mission en supplément d'équipage, à titre d'information.

Les opérations aériennes du débarquement de Provence

- avec le régiment Normandie-Niémen (deux groupes), soit en attente d'engagement en Afrique du Nord avec encore six groupes de chasse et deux groupes de bombardement moyen.

L'action des groupes aériens de combat français engagés dans ce qu'on appelle le débarquement de Provence et que l'histoire retient sous les deux appellations successives d'opération *Anvil* et d'opération *Dragoon*² peut sembler noyée dans celle de la gigantesque machine de guerre alliée. Elle n'a pourtant pas été négligeable, ni en effectifs, ni en activité, ni en efficacité. Elle doit s'étudier dans le cadre allié et compte tenu des circonstances de la renaissance de l'Armée de l'air, en Afrique du Nord, après le débarquement de novembre 1942.

Dire que cette action doit s'étudier dans le cadre allié c'est reconnaître qu'elle ne peut pas ne pas se placer dans ce cadre, hors duquel elle n'aurait pas eu de sens. Deux constatations, qui sont des faits d'expérience, vont montrer pourquoi il est à la fois difficile et peu justifié de distinguer les unités françaises parmi l'ensemble des forces aériennes alliées dans lesquelles elles se fondent.

On notera, tout d'abord, que c'est tout à fait arbitrairement qu'on se limitera aux seules unités effectivement impliquées dans l'opération *Dragoon* proprement dite et ses étroites frontières spatio-temporelles. En effet, la stratégie générale de la guerre est une. Les actions militaires décidées en Normandie, en Italie, en Provence sont liées entre elles et sont même en rapport avec les initiatives déclenchées sur le front oriental. Elles ne sont pas non plus, au niveau de la décision politique, indépendantes des événements en cours dans le Pacifique. C'est seulement la disponibilité des moyens nécessaires à telle ou telle des opérations envisagées qui permet leur simultanéité ou, au contraire, impose leur échelonnement. C'est ainsi que *Dragoon* et *Overlord*³, initialement projetées de façon concomitante et dès le mois de mai 1944, durent d'abord être dissociées puis repoussées l'une et l'autre par suite de l'impossibilité où se trouvaient des chantiers navals, pourtant actifs et nombreux, de fournir à temps la flotte suffisante des bâtiments indispensables. La remarque vaut aussi, et particulièrement, pour les moyens aériens que le commandement peut balancer d'un point à un autre du théâtre d'opérations et même d'un théâtre d'opérations à un autre : c'est de Grande-Bretagne que vont venir les 480 C-47 Dakota de l'opération aéroportée du 15 août en Méditerranée, et ce sont ceux-là mêmes qui ont parachuté les premiers assaillants de début juin en Bretagne et en Normandie.

On remarquera ensuite qu'un débarquement de vive force est une opération combinée complexe. Ce n'est certes pas une fin en soi, tout au plus une étape qui est le point de départ d'une nouvelle phase de la guerre. Mais c'est déjà l'aboutissement d'une longue série d'actions concourantes dont chacune est une condition préalable à la réussite de l'entreprise tout entière. Les tâches confiées aux forces aériennes au cours de l'opération *Dragoon*, avant, pendant et après le débarquement du 15 août sur les côtes de Provence, illustrent, par la cohérence de leur diversité, la logique du propos. Ces tâches, dans leur principe comme dans leur application, rappellent beaucoup celles qui furent exécutées au cours d'*Overlord*, à ces modifications près que l'analyse des enseignements tirés en Normandie a déjà provoquées. Car le commandement américain – c'est une justice à lui rendre – entré dans la guerre sans certitudes doctrinales, a fait son apprentissage au contact des réalités et a tiré parti de



Bombardement dans la région d'Avignon le 23 août par le GB Bretagne.

toutes les expériences, exploitées avec la plus grande rigueur.

C'est dans les combats de Tunisie, de Sicile, puis de l'Italie péninsulaire qu'il a mis au point l'emploi tactique de l'aviation, en tenant compte des observations faites par les Britanniques en Afrique et, pour le débarquement de Provence, de celles qu'il a lui-même notées en Normandie, par exemple en ce qui concerne l'adaptation aux objectifs des munitions et des procédés d'attaque.

Le plan des opérations aériennes de *Dragoon* comportait donc, au cours de quatre phases successives d'inégale durée, l'acquisition de la supériorité aérienne sur la zone d'action, l'engagement du champ de bataille, la sécurité de la navigation maritime amie, la neutralisation des défenses côtières, l'appui aux forces de surface, le harcèlement des mouvements de l'adversaire éventuellement à distance des combats au sol, des actions destinées à tromper l'ennemi sur le lieu de l'assaut.

Au cours de la première phase, du 5 au 9 août, les opérations aériennes offensives étaient dominées par deux considérations : leur contribution au succès du prochain débarquement, leur contribution aux actions déjà en cours en Normandie et en Italie.

Dans ce premier temps, l'acquisition ou, plus exactement, le maintien de la supériorité aérienne étaient recherchés par la neutralisation des plates-formes soit situées à l'intérieur du rayon d'efficacité des avions allemands repérés, soit aptes à permettre un redéploiement vers cette première région : zones de Marseille, Istres, Valence, Toulouse, les aérodromes de l'Italie du nord, jusqu'à Udine et dans toute la vallée du Pô. En fait, très occupée sur le front russe, en Allemagne et en Normandie, déjà largement diminuée par l'effet des bombardements stratégiques sur le territoire du Reich, la Luftwaffe n'eut pas la possibilité de se redéploier de l'Italie vers la Provence et n'opposa au débarquement qu'une résistance insignifiante. On prévoyait une activité aérienne adverse pouvant atteindre de 40 à 70 sorties par jour, de la part des 90 Ju-88 dispersés sur sept terrains dans le delta du Rhône et de la part de 25 bombardiers



Photos SHD

Republic P-47 Thunderbolt de la 1^{re} escadrille du GC II/5 La Fayette, au point fixe avant le décollage pour une mission.

Do-217 basés à Toulouse. On n'observera qu'une tentative timide sur la flotte, sans résultat. La défense aérienne ennemie totalisait à peine une vingtaine de chasseurs Me-109 et Focke-Wulf-190 à Aix et Avignon. 18 en tout furent aperçus, trois furent abattus, sans perte pour les Alliés.

Toujours dans la première phase, tandis que le plan de bombardement destiné à annihiler la menace sous-marine n'eut pas à être appliqué par suite de l'inexistence avérée de cette menace, l'effort offensif principal fut porté sur les missions dont l'objet était l'interdiction des communications ennemies. Il s'agissait d'abord de couper, en détruisant les ouvrages d'art, les routes et les voies ferrées du nord-ouest de l'Italie et toutes celles qui reliaient la France à l'Italie, notamment la ligne de chemin de fer Valence-Grenoble-Modane et la ligne joignant Gênes à Cannes. Puis de détruire tous les ponts de chemin de fer sur le Rhône au sud de Lyon ainsi que sur la Drôme et sur l'Isère. Le but de ces actions était d'empêcher tout mouvement de renforcement des armées ennemies depuis l'Italie, et depuis le sud-ouest de la France. Il fut, plus tard, de gêner la retraite des troupes allemandes. Les missions correspondantes furent conduites par l'aviation tactique (chasseurs-bombardiers P-47 Thunderbolt) et par l'aviation de bombardement léger (B-25 Mitchell et B-26 Marauder). Au matin du 15 août, entre Lyon et la mer, le seul passage possible de l'ouest du Rhône à la zone de débarquement était une partie du pont d'Avignon, d'abord coupé puis rétabli le 13 août par les Allemands sur une voie unique. Depuis Lyon, le trafic était totalement bloqué en direction de la mer. Toutes les voies menant en Italie étaient aussi rompues.

La deuxième phase (*Nutmeg*)⁴ dura du 10 août à l'aube du 15.

Elle visait

- à neutraliser les batteries de défense côtières,
- à neutraliser les stations de radar de la côte,
- à ruiner le moral des défenseurs en les soumettant à d'incessants bombardements aériens,

- à produire les effets précédents sans dévoiler le lieu de l'assaut ni, si possible, son moment.

Afin de préserver la surprise tactique, tous les objectifs de la zone de débarquement véritable ont été camouflés par des attaques de même ampleur, portées aux mêmes moments, sur des objectifs similaires situés dans d'autres zones vraisemblables de débarquement : entre Sète et Béziers, entre Marseille et Giens, entre Hyères et Fréjus (la zone réelle), près de Gênes enfin. Les objectifs de ces quatre zones, de nature identique, étaient attaqués en permutation circulaire par l'aviation stratégique, le bombardement moyen et les chasseurs-bombardiers. Les chasseurs d'escorte s'en prenaient aux antennes des radars, attaquées au canon ou à la mitrailleuse. Le stratagème réussit à tel point que les Allemands, malgré tout alertés par tant d'activité, attendaient le débarquement dans la région de Gênes. De façon similaire, la zone de l'assaut aéroporté fut couverte, quelques heures avant l'opération elle-même, par la simulation d'une zone de largage factice, simulation réalisée par cinq C-47 représentant, grâce aux *windows* (bandelettes métalliques de brouillage des radars) qu'ils éparpillaient le long d'une trajectoire en boucle, un flot de 200 avions. Cette zone factice, largement à l'ouest de Toulon, fut également marquée par le largage de plusieurs centaines de mannequins attachés à des parachutes miniatures.

La troisième phase (*Yokum*) des opérations aériennes incluses dans *Dragoon* fut une action dense, massive, intense et, cette fois, puisqu'il ne

2- Le mot code *Anvil* désigna l'opération de Provence (sous l'appellation complète de *Bigot Anvil*) pendant la phase de planification. Dès le début d'exécution du plan d'opérations aériennes le 5 août, le nom de code fut changé, pour des raisons de sécurité, en *Bigot Dragoon*, puis *Dragoon*.

3- Nom de code des opérations de débarquement sur les côtes normandes le 6 juin 1944.

4- La première phase n'était pas désignée par un mot code; la deuxième s'appelait *Nutmeg*, la troisième *Yokum*, la quatrième *Ducrot*.



Les opérations aériennes du débarquement de Provence

► servait plus de rien de se cacher, strictement localisée aux plages choisies pour la mise à terre. Cette action dura une heure et demie, de la première lueur de l'aube du 15 août à quelques minutes avant l'atterrissage des premières barges de débarquement. Elle visait la destruction maximale de toutes les défenses ennemies sur la côte, artillerie et obstacles, ainsi que l'attaque de tous les aérodromes de la région. Elle mettait en œuvre tous les moyens aériens disponibles : chasseurs-bombardiers en petits groupes, formations variables de bombardiers lourds et moyens, tous les chasseurs d'escorte.

La quatrième et dernière phase (*Ducrot*) commença au moment même de la mise à terre des troupes. Les forces aériennes y retrouvaient le rôle qui avait été le leur lors de la première phase, c'est-à-dire la bataille contre les forces aériennes adverses, attaquées sur leurs terrains, et l'interdiction des communications, complétée et continûment entretenue. Certaines tâches particulières furent privilégiées : parfaire la destruction des défenses côtières qui pouvaient encore gêner la mise à terre puis la progression initiale des forces terrestres alliées. Parfaire l'isolement du champ de bataille par la démolition des ponts restants ou rétablis sur le Rhône, l'Isère et la Durance, ainsi que par la coupure, systématique et aléatoire, des voies ferrées traversant les Alpes. Harceler les colonnes et les troupes allemandes dans l'espace délimité par le Rhône, l'Isère, les Alpes et la mer.

Ces objectifs furent couverts essentiellement par les chasseurs-bombardiers P-47 et P-38, présents quotidiennement du lever du jour à la nuit, attaquant toute concentration ennemie et tous les véhicules observés. De leur côté, les bombardiers moyens B-25 et B-26 s'occupaient des ponts, notamment à Sisteron, Arles, Aramon, Avignon, Tarascon, Pont-Saint-Esprit, Montfaucon. Ils s'occupaient aussi de réduire au silence les 25 batteries du port de Toulon (dont certaines pièces provenaient des tourelles des bâtiments français sabordés), des 26 batteries de l'île Rateneau à Marseille, des 15 batteries de Giens et même du croiseur *Strasbourg*, dont l'artillerie paraissait, à tort, constituer une menace. L'aviation stratégique intervenait exclusivement sur les ponts le long du Rhône, et ne prolongeait pas son action en Provence au-delà de la première journée, après quoi elle retournait à ses tâches traditionnelles contre les centres économiques de l'Allemagne.

À partir du 21 août, les bombardiers moyens commencèrent à s'intéresser à nouveau aux objectifs du théâtre d'opérations italien, où il s'agissait plus d'interdire les mouvements des divisions allemandes entre le nord et le sud de l'Italie que vers l'ouest.

Pendant les quatre phases qui ont représenté la période active de cette opération de débarquement, l'activité aérienne fut soutenue. Elle fut toutefois sans commune mesure avec celle qui avait caractérisé *Overlord*, où 11 000 avions avaient été engagés le 6 juin. Ici étaient mis en œuvre, si l'on ose dire, seulement 3 000 appareils, y compris les 480 avions du flot de transport, les aéronefs embarqués des neuf porte-avions présents, placés sous le contrôle opérationnel du *XII^e Tactical Air Command* et les 500 bombardiers de la *Desert Air Force*, disponibles sur demande. Non compris les 407 planeurs de l'assaut aéroporté ni les quadrimoteurs lourds intervenant également à la demande.

Les moyens aériens directement attachés à l'opération *Dragoon*, c'est-à-dire identifiés comme tels dans les ordres d'opérations et les comptes

rendus, placés sous l'autorité permanente de la *Mediterranean Allied Tactical Air Force*, étaient donc les suivants :

Transport : les 50^e, 51^e et 53^e *Troop Carrier Wings*, représentant 480 C-47 Dakota ;

Bombardement moyen :

- le 42^e *Bombardment Wing*, avec 16 *squadrons* de B-26 Marauder, comptant 256 avions,
- le 57^e *Bombardment Wing*, avec 12 *squadrons* de B-25 Mitchell, comptant 192 avions.

En tout 448 bombardiers moyens.

Chasse :

- le 87^e *Fighter Wing*, avec 1 028 monoplaces de combat : chasseurs-bombardiers (P-47 Thunderbolt et P-38 Lightning), intercepteurs (Spitfire, P-51 Mustang), avions de reconnaissance (P-38 Lightning).

On comprend qu'il soit difficile d'identifier et de singulariser l'action des uns et des autres, mis en œuvre selon leur disponibilité, en fonction des exigences opérationnelles, par les mêmes centres d'opérations. Les appareils français intégrés au sein de cette armada étaient :

4 groupes de B-26 Marauder, soit 64 bombardiers moyens sur un total de 448 alliés, exécutant les missions au rythme des autres *squadrons*⁵, sur les mêmes objectifs, avec les mêmes pourcentages de réussite et un taux de pertes comparable – exclusivement imputable à la *Flak* (2 avions perdus et 39 fortement endommagés).

Ces *squadrons* portaient, conformément à une tradition établie antérieurement par les Forces aériennes françaises libres, des noms de provinces françaises (ou coloniales) : I/19 Gascogne, II/20 Bretagne⁶, I/22 Maroc, II/52 Franche-Comté ; ils étaient organisés administrativement en une escadre française : la 31^e escadre de bombardement moyen.

- 3 groupes de P-47 Thunderbolt, soit 75 chasseurs-bombardiers constituant, au sein de la 4^e escadre de chasse française, les groupes I/4 Navarre, II/3 Dauphiné, II/5 La Fayette⁷ ;
- 3 groupes⁸ de Spitfire, soit 48 avions de supériorité aérienne et d'escorte : I/7 Provence, II/7 Nice, I/3 Corse.

En y ajoutant le groupe de reconnaissance II/33 Savoie, les monoplaces de combat français totalisaient 148 appareils sur les 1 028 engagés. Le total général des avions français, bombardiers et monoplaces, s'élevait à 212. C'étaient là ceux des seules unités participant directement aux actions de l'opération *Dragoon*, c'est-à-dire les avions de Provence, ceux-là mêmes qui, à partir du 3 septembre 1944, allaient commencer à atterrir à Salon, à Istres, au Vallon, au Luc, à Fréjus, à Ramatuelle et sur d'autres terrains. Ils n'allaient y faire que de brèves escales, se déployant bientôt vers le nord, à Ambérieu, Lyon, Dijon, Luxeuil, Nancy, au fur et à mesure que la retraite allemande augmentait les distances qui les séparaient de leurs mouvants objectifs.

Guère plus de deux cents avions sur presque trois mille, cela peut sembler une proportion bien mince. Certes, l'Armée de l'air de l'été 1944 n'était pas l'*U.S. Army Air Force* ! Mais elle venait de loin. De l'Armée de l'air d'armistice. Autant dire, quatre ans plus tard, de rien. ■

5- Les *squadrons* américains comportaient 25 avions lorsqu'il s'agissait de monoplaces de chasse ou de reconnaissance, et 16 pour les bombardiers moyens.

6- Groupe FAFL constitué au Tchad, ayant accompagné et appuyé la colonne Leclerc avec des bimoteurs Blenheim, rééquipé en B-26 à Telerghma en 1943 et intégré à la 31^e escadre de bombardement.

7- Le groupe (*squadron*) *La Fayette* était l'héritier de l'escadrille du même nom, de la Grande Guerre, formée initialement (1916) de volontaires américains, préalablement à l'entrée en guerre des États-Unis. Il avait gardé le nom de l'escadrille et son insigne représentait une tête de Sioux (initialement de Séminole). D'où sa charge affective pour les Américains et sa valeur symbolique lors d'une réconciliation qui suivait des combats particulièrement âpres.

8- Les *squadrons* britanniques comptaient 16 appareils.



Un hiver avec les Tchouktches du Kamtchatka

Linda Bortoletto (01 – Demozay)

Nous avons tous apprécié le récit de Linda (" Tout quitter pour l'aventure", dans notre n° 215), qui nous racontait un parcours professionnel pour le moins original et surprenant, l'amenant à l'été 2011 chez les Tchouktches, éleveurs de rennes au Kamtchatka. Sous l'emprise de la beauté des paysages, de la différence culturelle et de l'accueil amical et fraternel qu'elle reçut, elle se promit d'y retourner, mais en hiver cette fois-ci, pour retrouver ses amis et maintenant complices. Promesse tenue.

Lorsque le temps s'efface

L'hélicoptère survole la mer de Béring et arrive rapidement à notre rencontre, sur les hauteurs de Tilitchiki. Colai et moi courons dans sa direction, en nous protégeant des particules de glace que le souffle de l'hélice arrache au sol. Le froid me brûle le visage. Je saute dans l'hélicoptère et saisis mon sac que Colai me tend en criant : « *Davai! Oudatchi!* » (Allez! Bonne chance!). Pas le temps de répondre. Le copilote referme la porte. Il me fait signe de m'asseoir et on redécoule déjà, direction Atchayvayam.

Lorsque vous allez en Sibérie, voilà ce à quoi il faut être préparé. Passer des heures et des jours à attendre un avion, un hélicoptère ou un autre moyen de transport sans avoir le moindre indice de son arrivée, puis soudain, être prêt à partir dans la minute sans espérer qu'on vous attende. Le temps se tend et se distend jusqu'à ce que vous ayez enfin atteint votre destination.

Et dans deux heures à peine, enfin j'y serai. À mes côtés, le médecin qui se rend annuellement au village vide en un temps record la moitié d'une bouteille de vodka avant de sombrer dans un sommeil profond. La Sibérie, c'est ça aussi. S'enivrer et oublier.

Mais ici, moi, je n'ai rien à oublier. À travers le hublot, la nature se

déverse dans mon regard et je me souviens. Je me souviens à quel point cette nature m'avait fait vibrer : toundra, montagnes, neige, rivière glacée; toundra, montagnes, neige, rivière glacée... Un refrain que je savoure sans pouvoir m'en détacher. C'est immense, c'est majestueux, c'est bon. Tellement bon. Le goût de ces terres me revient comme si je ne les avais jamais quittées. Les deux ans et demi qui m'en ont séparée s'évanouissent soudainement. Je suis là. Et j'ai toujours été là.

Accéder à ce qui semble inaccessible

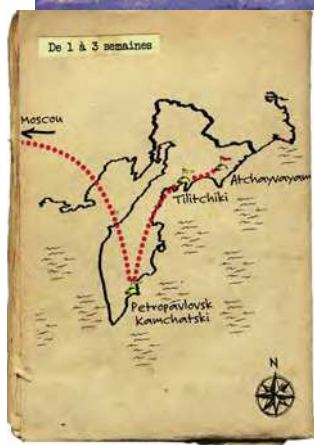
Le nom de Kamchatka vous effrayait déjà? Alors j'imagine que vous l'avez été davantage en butant sur Tilitchiki et Atchayvayam. En cyrillique, c'est plus esthétique: Тилички и Ачайваям.

Ces deux villages isolés, situés tout au nord du Kamchatka, à l'extrême orient de la Sibérie, constituent respectivement mon point d'escale et ma destination finale. Vouloir vivre avec les Tchouktches du nord du Kamchatka, c'est une chose, mais le simple fait de s'y rendre, cela implique d'avoir de une à trois semaines devant soi, avant de décrocher LA place dans le seul avion, puis le seul hélicoptère hebdomadaires qui se rendent jusque-là. Autrement dit, c'est raté si vous pensiez partir sur vos congés estivaux ...





... des paysages qui riment avec pureté.



Détail du trajet

- Europe - Moscou - Petropavlovsk - Kamtchatski : jusque-là, pas de problème. Ça se fait en deux jours. Merci Aeroflot.
- Petropavlovsk-Kamtchatski - Tilitchiki : un avion hebdomadaire si la météo le permet.

Les places sont chères dans les deux sens du terme. Eh oui, peu d'habitants dans cette péninsule, mais ils aiment voyager eux aussi (et ils bénéficient d'un tarif local).

- Tilitchiki - Atchayvayam : un hélicoptère hebdomadaire si la météo le permet. Les places sont encore plus chères.

Conséquence

Vous pouvez rester coincés à Petropavlovsk-Kamtchatski ou à Tilitchiki plusieurs jours qui vous paraîtront très longs, surtout à Tilitchiki. En effet, là-bas, vous devrez vous rendre chaque matin à l'aéroport pour tenter de vous assurer une place dans le prochain hélicoptère dont la date du départ reste inconnue jusqu'à... jusqu'à ce qu'il parte ! Croyez-moi, c'est facilement dit, difficilement fait. Il faut savoir s'imposer parmi les Russes...

Mon avantage cette fois-ci, c'est que :

1/ Je parle russe (ce qui n'était pas le cas la première fois. Et ici, pas la peine d'espérer vous exprimer en anglais. Le langage des mains sera plus efficace !)

2/ Je connais déjà et j'ai des amis sur place (un grand merci à Martha, Colai, Marina et Rouslan)

Et en sept jours exactement, me voilà propulsée de l'univers occidental à l'univers sibérien. Le vendredi 21 février, je pose les pieds à Atchayvayam.

Sous le ciel d'Atchayvayam

Atchayvayam en hiver, c'est le froid. -30 °C -40 °C. Cela n'a pas vraiment d'importance. On vit avec le froid, on s'adapte. Dans de telles conditions, les déplacements sont limités au strict nécessaire : école, travail,

épicerie. Le reste du temps, on reste enfermé chez soi, derrière les vitres gelées, près du poêle, à boire du thé et à discuter. Les rues du village sont désertées. Et je suis bien souvent la seule à prendre plaisir à flâner au grand air, en admiration devant le jeu d'ombres et de lumières que projette le ciel d'hiver sibérien.

Atchayvayam en hiver, c'est un tableau. Le village, qui compte un peu plus de quatre cents habitants, n'est pas très grand. Quelques minutes à peine suffisent au promeneur pour se perdre dans des paysages qui semblent figés dans le temps. Des paysages qui riment avec pureté.

Atchayvayam en hiver, ce sont des visages, des sourires, des rires qui vous réchauffent l'âme et vous accueillent comme si vous étiez l'un des leurs.

C'est un appel au retour.

Et soudain, le départ pour la toundra

« Linda, tu es où ? Prends vite tes affaires. La motoneige est prête à partir. » Trois jours après mon arrivée, j'embarque pour la toundra, sur le territoire de la 4^e brigade d'éleveurs de rennes. Celle qui m'avait accueillie lors de ma première venue au Kamtchatka. Celle qui possède le plus grand troupeau du Kamtchatka : 2 500 rennes.

Afin de me protéger du froid et du vent glacial pendant le trajet, les Tchouktches me déguisent en une sorte de masse informe méconnaissable : des chaussures en peau de renne "Tarbaza", une chaude cape en peau de renne que je mets par-dessus ma doudoune et une autre plus légère en velours ornée de grosses roses rouges. Je me glisse derrière le conducteur et les éleveurs de rennes, qui constituent la relève de la brigade, embarquent sur la luge tractée par la motoneige. ▶



Linda, habillée pour l'hiver par les Tchouktches



Un hiver avec les Tchouktches

► Pendant plus de quatre heures, nous défilons à folle allure sur une ouverture blanche qui se déroule à l'infini, jusqu'à ce que nous tombions sur le camp qui apparaît soudain au détour d'une colline. La tente, entièrement faite de peaux de rennes cousues les unes aux autres, se mêle harmonieusement à la toundra. Une ouverture est laissée pour la porte et une autre pour le conduit du poêle. Dehors, une fumée épaisse danse lourdement au-dessus du feu, tandis que les traîneaux et les raquettes en bois clair attendent patiemment sur le côté de la tente.

Les éleveurs restés au camp sortent et nous accueillent avec un grand sourire. Chaque nouvelle visite est une fête. Cela rompt la monotonie du quotidien et constitue une occasion d'avoir des nouvelles du village. Ou des nouvelles tout simplement.

Un nomadisme au ralenti

« Tu as plein de cheveux blancs maintenant ! » Je savais que les Tchouktches avaient le regard acéré et un franc-parler à toute épreuve. En voilà la confirmation ! Les années ont passé ; et chez eux comme chez moi, les marques du temps se sont installées. Mais ce que je constate par-dessus tout, c'est le bonheur de nous revoir. Lena, la "Tchoum Rabotnitsa", jeune femme d'intérieur du camp, nous invite à la cérémonie du thé. Chez les Tchouktches, celle-ci est un rite d'accueil qui se répète plusieurs fois par jour, même s'il n'y a personne à accueillir. On se réchauffe autour d'un thé, d'une soupe et des histoires du quotidien.

16h arrivent et déjà, le soleil se glisse derrière les montagnes. Il est temps pour le conducteur de se remettre en route. Il embarque avec lui deux des éleveurs qui ont mérité leur repos au village, repart sur ses propres traces et disparaît au loin dans le silence de la toundra. Quand reviendra-t-il ? On ne le sait pas vraiment. Le vent souffle fort. Sergueï me regarde et me lâche d'un air sérieux : « Les hivers dans la toundra sont longs, sombres et froids. » Puis, il se met à rire : « Allez, viens vite sous la tente ! » Je ne me fais pas prier. « Ce sera ta place. » me disent-ils en me désignant une peau de renne coincée entre deux autres. Dormir sur une peau de renne ... Ça m'avait manqué. Oui, ça fiche des poils partout. Oui, c'est moins confortable qu'un Epeda multispire. Mais oui, j'adore ça. Je serai entre Lena et Sergueï.

J'installe mes affaires, je m'assieds et j'observe avec curiosité chaque recoin de ce nouvel environnement. Partout, c'est un désordre organisé qui me convient plutôt bien. Les affaires pendent et sèchent au plafond, les provisions sont regroupées dans un coin, derrière le poêle, et les sacs servent d'oreiller de fortune. Au sol, le branchage entrecroisé permet aussi bien d'isoler du froid que de camoufler les mégots de cigarette que chacun jette librement ici et là.



Linda chasseuse.

Les jours passent, et très rapidement, je me sens parmi eux comme chez moi. Étrange sensation quand on considère les milliers de kilomètres et de repères culturels qui nous séparent. Pourtant, tout me semble naturel ici. On discute, on rit, on boit (du thé et seulement du thé !), on mange. On vit au rythme de la nature. Et en hiver, on vit au ralenti. L'ours a bien raison d'hiberner car les conditions sont rudes. Le troupeau de rennes bouge peu. Le camp peut en conséquence rester au même endroit pendant un mois. Cette halte provisoire du nomadisme procure du temps. Ça tombe bien, car en hiver, tout prend du temps : avoir de l'eau, faire du feu, faire la cuisine, se préparer à partir dans la toundra, se déplacer. C'est ainsi que simplement, on prend le temps de vivre.

Abrégé de la vie dans la toundra

Vivre avec les Tchouktches, c'est avant tout un désapprentissage de soi et un apprentissage d'un quotidien en harmonie avec la nature. C'est un trésor que je partage modestement avec vous, en décrivant dans ces quelques paragraphes comment la vie dans la toundra s'organise.

L'eau

L'eau, c'est la vie. Mais l'eau en hiver, c'est surtout la glace. Pour obtenir le Saint-Graal, il faut se rendre au lac le plus proche et en extraire des blocs de glace. On les empile dans des sacs qu'on laisse dehors. Au frais. On remplit ensuite un grand bac qui sera placé sous la tente, près du poêle, pour que la glace fonde. Lentement. "Il en sortira de l'eau et le peuple boira."

Vous l'aurez donc compris, l'eau est précieuse. On l'économise, on ne la gaspille pas. Elle sert pour faire la cuisine et pour boire le thé. Corollaire : on se lave peu. Ça se limite aux dents et au visage, lorsque les hommes se rasent. Quelques fois ...

Le feu

« Dans la toundra, aie toujours une boîte d'allumettes sur toi » me répète régulièrement Vova, l'aîné de la brigade, qui veille sur moi comme un père. Comme l'eau, le feu, dans ces conditions extrêmes, c'est la vie. Et pour faire du feu, il faut du bois.

Chaque jour, les éleveurs de rennes partent sur les hauteurs pour couper des branches mortes de cèdre qu'ils ramènent au camp. Une réserve de bûches est ainsi toujours disponible pour que le poêle puisse être alimenté toute la journée sans interruption. C'est le rôle de Lena qui s'élève en gardienne du feu afin de nous offrir à tous un foyer chaleureux et de bons repas qu'elle prépare du matin au soir.

La nourriture

La nourriture de base du Tchouktche éleveur de renne ? La viande de renne ! Un peu comme la pommes de terre en France, ou le chou en Pologne. Régulièrement, un renne est sacrifié pour nourrir la brigade. Le choix se porte sur un renne qui apparaît plus faible que les autres, ou lorsque cela arrive, un renne blessé, qui s'est fait mordre par un loup. Dans la toundra, pas de place pour les plus faibles. Le renne tué est ensuite dépecé et la viande est laissée dehors, naturellement congelée. Chaque jour, Lena prélève un morceau, elle le bout puis prépare la soupe à base de renne ou le "kachou" : du renne mélangé à des pâtes, du riz ou des lentilles.

En guise d'accompagnement, rien ne vaut un bon morceau de pain. Pour les Tchouktches, il prend la forme d'une galette appelée "lipiot-chki" que l'on fait frire à la poêle.

Enfin, quelques douceurs se glissent dans ce menu sibérien : les bonbons. Ils accompagnent le thé, ils servent de dessert, ils se glissent dans la poche. Ce n'est pas grand-chose, mais lorsque l'on vit dans ces conditions extrêmes, cela devient vite un luxe. Et j'adore ce luxe !

S'habiller

Je vous l'ai déjà dit, aux environs de -30 °C, c'est le règne du multi-couche. Surtout lorsqu'il s'agit de passer toute la journée à l'extérieur. C'est



Photos DR

La 4^e brigade d'éleveurs de rennes : 2 500 têtes.

efficace, mais cela demande chaque matin, une fois sorti (à contrecœur) de son sac de couchage, une bonne quinzaine de minutes pour se préparer. Les éleveurs de rennes se parent en partie de leurs vêtements traditionnels en peau de rennes et d'autres, plus modernes, fournis par le *sovkhoze* (entreprise soviétique subventionnée par l'État dont dépend la brigade). Un joyeux mélange résultant d'une modernisation qui s'allie aux traditions.

En plus de mon propre équipement, les Tchouktches, toujours inquiets de mon confort, me coiffent de leur chapeau traditionnel et me prêtent leurs *tarbaza* en peau de renne puis en peau de phoque; je les troque sans hésiter contre mes bottes Sorel. Plus légères et beaucoup plus chaudes.

Se déplacer

Au village, il y a quelques motoneiges. Au village seulement. Dans la toundra, deux possibilités : les raquettes ou le traîneau. Évidemment, j'ai testé les deux. Un point commun : c'est sport !

Pour les raquettes, vous comprendrez facilement pourquoi. Elles sont faites à la main, par les Tchouktches, à base de bois de bouleau et de cordes. Emmitoufflé sous 5 couches, on transpire rapidement à soulever exagérément chaque pied en évitant que la raquette gauche vienne se prendre dans la droite. On a l'impression d'avancer vite, on a l'impression que la colline, juste là, est proche; on a surtout l'impression qu'on s'est trompé ! Une autre règle dans la toundra : l'espace règne en maître et ce maître est un grand illusionniste. Ce qui semble proche est loin et ce qui est loin, encore plus loin. Alors, en attendant, on marche, on marche, et on lève les jambes.

Pour ce qui est du traîneau, l'air serein du Père Noël est bien trompeur. Ce n'est pas si simple. Il faut d'abord aller chercher les rennes spécialement dressés qui se trouvent en marge du troupeau, à environ 20 minutes du camp. Une fois qu'ils sont attelés, il faut s'asseoir rapidement, très rapidement car sur les rennes, pas de première ! Ils démarrent brutalement et se lancent droit devant, avant que l'éleveur ne reprenne fermement la main pour les diriger là où lui aura décidé. Commence alors un combat permanent entre l'éleveur et les rennes pour éviter que ces derniers ne s'écartent du bon chemin, fassent demi-tour, ou se retournent l'un contre l'autre.

En tant que passagère, je me fais toute petite, évitant de gêner les grands gestes de Colai ou Vova, et veillant à ce que l'une de mes jambes ne butte pas contre une branche qui dépasse (compte tenu de la vitesse, ce n'est pas un détail croyez-moi), le tout en m'agrippant à la luge qui rebondit sur un sol qui n'est jamais plat. Voici pourquoi c'est sport !

Et les rennes ?

Ne l'oublions pas, la raison de notre présence à tous dans cette toundra si hostile : les rennes.

Si le peuple tchouktche a pu survivre au travers des époques, c'est essentiellement grâce au renne. Il lui fournit la viande, les vêtements et un toit. Aujourd'hui, c'est aussi grâce au commerce de sa viande que les éleveurs peuvent vivre.

Les rennes n'échappent pas à la règle de la lenteur en hiver. Pour se nourrir, ils doivent gratter la neige à l'aide de leurs larges sabots et accéder au lichen. Cela prend du temps et par conséquent, le troupeau bouge peu. Jour et nuit, les éleveurs attendent patiemment à ses côtés et veillent à ce qu'il se nourrisse correctement. C'est leur rôle : trouver les endroits riches en lichen où le manteau neigeux sera le plus mince. Sur un territoire de plus de 1 000 kilomètres carrés, c'est l'expérience acquise et transmise depuis des générations qui les guide.

Les éleveurs veillent également à protéger le troupeau des dangers de la nature. En hiver, ce sont les loups. Sous la tente, le soir, nous entendons régulièrement les hurlements de la meute affamée qui déchirent le silence de la toundra. Et parfois, la nuit, le troupeau est tellement dispersé que la vigilance de l'éleveur, seul auprès du feu, ne suffit pas. Le loup profite de cette faille et attaque. On constate tristement les dégâts le lendemain matin au lever du jour : un ou plusieurs rennes peuvent avoir été blessés ou tués.

Le cycle de la nature

Mi-mars arrive et plusieurs semaines sont déjà passées depuis mon arrivée. Jour après jour, mes gestes s'automatisent et je me glisse davantage dans la peau d'une Tchouktche. Tantôt auprès des éleveurs de rennes, tantôt auprès de Lena. J'embrasse pleinement la vie au grand air, la vie au cœur de la toundra, une vie qui me rend heureuse.

Auprès du troupeau, je suis hypnotisée par les rennes. Je les observe un à un. Leurs attitudes, leurs interactions, leurs manies. Les Tchouktches racontent que les rennes ont le pouvoir de vous retirer vos peines et vos maux. Il faut croire que c'est vrai. Doucement, nous voyons certaines femelles qui prennent de plus en plus de poids. Elles semblent de plus en plus fières. Elles mangent bien, oui, mais surtout, depuis plusieurs mois, elles attendent le plus heureux événement qui soit : la vie.

La naissance des faons est prévue fin avril. C'est un moment important guetté par tous : tant par les villageois que par les éleveurs de rennes. Un moment qui signe le début d'un nouveau cycle. ■

Suite dans le prochain numéro du Piège.



Première expérience opérationnelle d'un pilote de Tigre

Brice Marty (Saint-Cyr – promotion lieutenant Paul Brunbrouck)

L'auteur, capitaine, officier adjoint de l'escadrille d'hélicoptères d'appui et protection n°2, au 5^e régiment d'hélicoptères de combat de Pau, nous livre ici pour *Le Piège* un récit vivant et palpitant de sa première expérience de pilote d'hélicoptère de combat.

4 août 2012 - Roissy Charles de Gaulle. J'attends l'avion afin d'être projeté pour la première fois sur un théâtre opérationnel en Afghanistan en tant que chef de patrouille Tigre, après plus de sept années de formation : trois ans à Saint-Cyr pour devenir officier de l'Armée de terre, deux ans à l'école de l'aviation légère de l'armée de Terre (EAlat) pour devenir successivement pilote puis chef de patrouille, un an à l'école franco-allemande (EFA), l'école de formation des équipages Tigre, enfin une année de mise en condition au 5^e régiment d'hélicoptères de combat de Pau, avant projection. Je suis impatient d'être confronté à la réalité opérationnelle et, parallèlement à cette impatience, je me pose de nombreuses questions : serai-je à la hauteur ? Est-ce que j'arriverai à appréhender la complexité du théâtre afin de remplir ma mission ? Bien que chef de patrouille, je suis le "bleu" comme on dit dans le jargon militaire. J'ai certes la chance d'être projeté avec d'autres pilotes qui ont une grande expérience opérationnelle, mais dans les quatre prochains mois je serai seul à prendre les décisions au cours de chaque mission. Après quelques heures d'avion et une étape au Tadjikistan, nous sommes accueillis par le chef du Bathélico qui nous attribue d'emblée nos indicateurs opérationnels ; je serai *Tiger 13* pour les quatre mois à venir.

10 août 10h00 – *Kaboul International Airport (KAIA)*. Après avoir réalisé les reconnaissances d'usage, je reçois ma première mission opérationnelle : nom de code "Suzanne 87". Elle se déroulera de nuit dans la vallée d'Al Asay, une des plus dangereuses de la zone de responsabilité française. L'objectif est de capturer un chef insurgé – nom de code Smithers – expert dans la fabrication d'IED (*Improvised Explosive Device* : bombe de fabrication artisanale cachée dans des objets de la vie quotidienne) et de détruire simultanément deux objectifs autour du village. Ces destructions devront être concomitantes avec la récupération de Smithers. L'enjeu de cette mission est particulier car elle sera réalisée conjointement avec l'armée afghane. L'usage des armes est une situation à laquelle chaque militaire peut être confronté, régulièrement abordée au cours du cycle éthique et déontologie à Saint-Cyr, toutefois il est impossible de savoir la réaction que l'on aura la première fois que l'on y

sera confronté. Je vais rapidement connaître la réponse à cette question.

Une fois tous les éléments donnés par le chef du Bathélico, il est temps de préparer la mission. *Tiger 16* sera mon ailier et nous préparons notre intervention conjointement avec l'unité de la *Task Force Lafayette* et l'unité Afghane qui se trouvent à Nejrab : les deux unités au sol récupéreront Smithers, tandis que les Tigre détruiront les objectifs, baptisés O1 et O2. Cela imposera aux équipages d'effectuer simultanément la destruction de chaque objectif, à la seconde près. En effet, il est hors de question d'arriver avant l'heure prévue pour ne pas dévoiler le dispositif, ni après, ce qui exposerait l'unité au sol aux réactions de l'ennemi. La destruction est prévue à 1 h du matin, les photos des objectifs sont décortiquées précisément et la mission se déroulant de nuit il faudra retrouver les objectifs uniquement à l'aide de la caméra thermique.

10 août 17h00 – KAIA. Une fois tous les aspects de la mission évoqués, c'est l'heure du briefing aux équipages : *Tiger 13*, *Tiger 16* ainsi que les équipages d'alerte Evasan (évacuation médicale) et CCA (appui feu) y participent. Une fois tous les protagonistes installés, je me retrouve seul devant une assemblée de pilotes expérimentés, ayant tous déjà connu l'expérience du feu ; la situation peut sembler impressionnante, toutefois la mission a été parfaitement préparée. Je m'attache à reproduire ce que j'ai appris au cours de mon entraînement opérationnel au régiment. Au final, tout le monde écoute attentivement, les sourires habituels ont disparu au profit des airs appliqués ; chacun est conscient de l'importance de la mission et de la grande coordination nécessaire entre chaque aéronef évoluant dans la zone d'action, notamment par nuit sombre. En effet, la mission se déroulera sans lune, ce qui signifie que malgré nos moyens de vision nocturne il sera très difficile de distinguer la terre du ciel.

Le briefing effectué, il ne reste plus qu'à attendre le début de la mission... C'est le moment où l'on se pose le plus de questions : l'esprit n'est pas occupé, l'imaginaire prend le pas sur la raison, c'est à cet instant que le stress atteint son paroxysme. Il n'est pas lié à la crainte pour sa vie, mais plutôt à l'appréhension de ne pas trouver l'objectif et ainsi mettre





Départ en mission.



Le Tigre survole la zone d'opération afghane.

en danger les troupes au sol. Une fois que l'on s'approche de l'hélicoptère pour effectuer les dernières vérifications et que l'on commence à s'installer dans le cockpit, le stress disparaît progressivement : l'imaginaire n'a plus de raison d'être.

11 août 00h 15 – KAIA. Les hélicoptères démarrent au quart de tour, tous les voyants sont au vert, un début de mission optimal jusqu'au décollage où la tour nous demande de rester un moment au sol, car un avion a subi une avarie et est actuellement en approche. Cette attente générera un retard de quatre minutes sur le timing établi, il faut alors se réorganiser rapidement afin d'être à l'heure pour la destruction.

Les deux Tigre devaient survoler le CO (centre opérationnel) de Nejrab afin d'avoir un dernier point sur la progression de la *Task Force* (TF) avant notre intervention. De fait, cela nous obligeait à faire un détour, je décide alors de rejoindre directement la zone d'action afin de prendre contact par radio avec les troupes au sol et, ainsi, de rattraper le temps perdu. Nous sommes arrivés avec deux minutes d'avance sur l'horaire prévu, nous sommes restés en Voltac (vol très proche du sol pour ne pas être vu ni entendu), à quelques kilomètres de la zone d'action où nous avons pu contacter par radio la TF. Ils nous ont demandé d'effectuer la destruction dès que possible, car ils étaient déjà prêts pour l'interven-

tion. Nous avons alors lancé notre séquence de destruction : une fois sur notre cap d'attaque, mon pilote m'a désigné la zone de l'objectif à l'aide de son casque, ce qui m'a grandement facilité la phase de recherche avec la caméra thermique. En effet, les viseurs du Tigre communiquent entre eux, cela signifie que le chef de bord peut recevoir dans la caméra thermique ce que le pilote vise avec son casque. Ce qui s'est révélé extrêmement utile lors de cette mission. Par conséquent, j'ai consacré l'intégralité de la phase d'acquisition à discriminer mon objectif. Je me suis assuré qu'il n'y avait pas de troupe française ou afghane dans la zone, ni de civil à proximité d'O1 avant la phase de tir. Cette phase a duré plus de temps qu'au cours de n'importe lequel de mes entraînements, ceci étant lié à l'énorme appréhension que j'avais d'ouvrir le feu pour la première fois sur un objectif réel. Une fois assuré que c'était bien O1 dans le viseur, j'ai ouvert le feu au canon de 30 mm, en même temps *Tiger 16* annonçait à la radio : « O2 détruit ! ». L'effet majeur de la mission est rempli, mais la mission n'est pas finie pour autant...

11 août 01 h 00 – Al Asay. Les objectifs étant détruits, il faut regrouper la patrouille, ce qui n'est pas chose aisée par nuit sombre. Après une coordination fine avec *Tiger 16*, les deux aéronefs se regroupent et c'est alors qu'on entend un grand cri à la radio « *S.A. Fire!* » (*Surface-Air Fire*) : c'est l'unité au sol qui nous prévient que l'on est en train de nous tirer dessus. Ils nous guident alors jusqu'à la zone de départ des coups de feu et je décide de mettre en place une seconde passe de tir sur cet objectif, en appui mutuel avec *Tiger 16*.

Compte tenu des derniers événements, la *Task Force* nous demande de rester en observation jusqu'à la fin de leur exfiltration, prévue dans deux heures : ceci est accordé par

Orléans (le chef du CO). Je répartis les secteurs d'observation avec *Tiger 16*, et nous apercevons une énorme activité autour du village malgré l'heure matinale. Lorsque l'exfiltration débute, on remarque un groupe d'individus qui suit les troupes amies à quelques centaines de mètres. De notre position il est impossible de distinguer s'ils sont armés ou non et, par conséquent, de savoir si nous avons affaire à des insurgés ou à des civils. Toutefois, j'ai décidé d'effectuer un tir de semonce appelé *warning shot* dans un espace vide d'habitation, entre les amis et la zone où se trouvaient ces individus, afin d'annihiler toute envie de suivre nos camarades. Ce tir eut l'effet escompté puisqu'ils cessèrent de les suivre.

Une fois tout le monde regroupé à Nejrab, place au débriefing général, puis retour sur Kaboul pour les Tigre sous le soleil levant. Le chef du Bathélico nous y attendait de pied ferme, il n'avait pas dormi non plus : il avait suivi l'intégralité de la mission en liaison avec le CO de Nejrab. La mission est terminée, tout le monde se retrouve autour d'un petit-déjeuner : œufs sur le plat, bacon et pudding au DFAC (*Dining Facility*) où les sourires, voire les rires, sont revenus.

Cette première mission résume bien ma première expérience opérationnelle en Afghanistan : intense, riche en enseignements et surtout une formidable expérience humaine. ■

BA 136 : du Jaguar au photovoltaïque

Jean-Marc Dall'Aglio (76 – de la Motte)

Récit de reconversions réussies : celle de la base aérienne de Toul-Rosières et de quelques piègeards sans lesquels la plus puissante centrale photovoltaïque d'Europe n'aurait pas vu le jour.

Après une année de recherche d'emploi, je suis recruté à l'automne 2008 par la société EDF Énergies nouvelles (EN) en tant que chargé de mission auprès du PDG ; j'intègre une petite équipe "grands projets" constituée par EDF EN France pour développer des centrales photovoltaïques sur les emprises abandonnées par l'État. En effet, la jeune loi "Grenelle de l'Environnement" offre alors des tarifs d'obligation d'achat de l'électricité favorables.

De nombreux sites de la défense retiennent notre attention. Mais il faut entraîner l'adhésion des élus locaux qui disposent d'un droit de préemption sur ces emprises. Et les différences d'appréciation sur l'avenir qu'il convient de conférer à ces sites "tombés du ciel", mais aussi très souvent d'absurdes rivalités politiques locales prenant le pas sur l'intérêt général engendrent presque toujours des difficultés insurmontables.

In fine, seuls deux sites pourront être investis par EDF EN France, les anciennes bases aériennes de Toul-Rosières (en Meurthe-et-Moselle) et de Crucey-Villages (l'ex base *USAF* de Dreux-Senonches en Eure-et-Loir). Dans ces deux cas, la réussite de la reconversion sera le fruit de l'investissement personnel d'élus opportunistes, entrepreneurs et surtout en position de mettre tout le monde d'accord.

Ces deux anciennes bases aériennes subissent un sort différent. Si le site de Crucey est acheté par le conseil général d'Eure-et-Loir pour le louer à EDF EN France, ce n'est pas le cas de Toul-Rosières que les élus locaux n'ont ni l'envie ni les moyens de s'approprier. L'ex BA 136, base de la 11^e escadre de chasse et de ses Jaguar est à l'abandon depuis 2004. Tous les projets de reconversion étudiés, baroques pour certains, ont désespérément avorté. En 2008, la fabrique de pneus de Kleber en sortie de Toul vient de fermer, mettant au chômage plus de 800 salariés ; le bassin économique est exsangue.

Toul-Rosières est clairement invendable à des investisseurs privés qui ne jouissent pas des conditions particulières accordées par l'État aux collectivités locales. Le site comprend plus de 298 édifices à l'abandon, la plupart avec de l'amiante, de multiples pollutions et, surtout, Bercy réclame 8 M€ de la part d'un éventuel acquéreur privé. Malgré les conditions économiques alors favorables au photovoltaïque, un retour sur investissement positif n'est pas envisageable.



La centrale photovoltaïque occupe 367 hectares sur les 520 de la base aérienne.

Les délicates négociations entre l'État et EDF EN France permettent néanmoins de trouver une solution originale : le site sera loué pendant 30 ans pour produire de l'électricité d'origine photovoltaïque et l'État percevra un loyer conséquent. EDF EN France se chargera de dépolluer le site, de désamianter et déconstruire les édifices à l'abandon. Les coûts de dépollution et de désamiantage – qui incombent à l'État et dont EDF EN fera l'avance lors des travaux de construction de la centrale photovoltaïque – seront déduits des premières années de loyer. L'État n'aura pas à engager de dépenses initiales et, surtout, la Défense échappera à cette charge budgétaire.

Toutes les collectivités territoriales bénéficieront d'importantes rentrées fiscales annuelles à travers diverses taxes et les communes avoisinantes échapperont à la cohabitation avec un site en déliquescence propice aux manifestations festives en tous genres. Des emplois locaux seront créés, en grand nombre pendant la construction de la centrale, puis quelques dizaines d'emplois pérennes pour toute sa durée d'exploitation. Lorsqu'elle sera en fin de vie, EDF EN France la démantèlera et recyclera les matériaux. L'État récupérera alors un site notablement revalorisé et bien plus aisément aliénable qu'hier.

Inopportunément, le Gouvernement, prenant acte de l'engorgement des projets de centrales photovoltaïques (effet d'aubaine des tarifs d'obligation d'achat), décide le 1^{er} décembre 2010 de purger les listes des projets en attente de raccordement. Tout projet photovoltaïque postérieur à cette date devra passer par un processus d'appel d'offres national. Les demandes antérieures à cette date ne pourront bénéficier du tarif d'obligation d'achat que si les centrales sont construites dans un délai déterminé, en l'occurrence, pour les centrales de Toul-Rosières et Crucey-Villages, un an maximum. Ce qui condamne d'innombrables projets.

À Toul, comme à Crucey, EDF EN n'abdique pas. Elle réduit un peu





Photos DR

Les Jaguar de la 11^e EC ont été remplacés par 1,5 millions de panneaux solaires photovoltaïques couvrant une superficie de 120 ha. Trois hangarottes seront réhabilitées pour exposer les anciens avions stationnés sur la base.

la taille de son projet pour se donner un peu de marges : la centrale ne fera plus que 115 MW crête au lieu des 135 initialement prévus. Afin de se donner le maximum de chances de tout réaliser en moins d'un an, il est décidé de fractionner le site en plusieurs chantiers parallèles. On construira plusieurs tranches en même temps avec de multiples entreprises différentes. Or, les ingénieurs d'EDF EN, dont la moyenne d'âge est de 30 ans à peine, n'ont guère l'expérience de la maîtrise d'ouvrage.

Dans le même temps, la défense, sur les conseils appuyés de ses juristes et en qualité de pouvoir adjudicateur, exige que les travaux de dépollution, puisque réalisés en son nom, respectent le code des marchés publics. Les risques pour notre projet s'en trouvent décuplés. Le bail est signé avec Bercy le 11 avril 2011 et nous avons moins d'un an pour réaliser la dépollution du site, le désamiantage et la déconstruction des bâtiments et l'édification de la centrale.

Or EDF EN France, alors encore sous statut majoritairement privé, n'a jamais passé de marché public. Et elle n'a aucun droit à l'erreur : un marché mal conçu et contesté lui ferait prendre plusieurs mois de retard et tous ses investissements seraient perdus. S'agissant en outre de marchés d'infrastructure, les risques de recours sont toujours potentiellement élevés au regard du nombre de candidatures possibles.

Je fais alors appel à notre camarade Jean-Luc Colas (75-Duthoit), qui vient de créer une société de conseil en marchés publics. Jean-Luc fait forte impression au sein d'EDF EN France laquelle, malgré les risques encourus et clairement identifiés, décide de poursuivre l'aventure. Il prend en charge la passation des marchés de maîtrise d'œuvre et de travaux de dépollution, en sous-traitant les aspects juridiques à un ancien commissaire de l'air.

Sans la parfaite maîtrise des rouages financiers de l'État par notre camarade commissaire, il eut été impossible de convaincre Bercy et le ministère de la Défense des modalités de financement qu'il convenait d'adop-

ter pour une telle opération. Pour l'anecdote, ce sont eux deux en personne qui se chargeront de publier les marchés sur la plate-forme interministérielle des marchés mise à leur disposition par la DCSID (Direction centrale du service d'infrastructure de la défense), alors dirigée par notre camarade Gérard Vitry (76-de la Motte). Cela s'avérera un choix gagnant ! Les marchés seront conclus dans les délais, sans aucun recours de candidat évincé, et les travaux de dépollutions débiteront en juin 2011. La centrale sera construite dans les temps et débutera sa montée en puissance en mai 2012.

Reste que le démantèlement d'une base aérienne n'est pas une mince affaire. Ce chantier exceptionnel mobilisera près de 850 personnes lors des pics d'activité, ce qui en fera alors l'un des chantiers les plus importants en France. À Toul, 280 édifices seront déconstruits, dont 170 préalablement désamiantés, 83 cuves à hydrocarbures démantelées, plus de 8 000 tonnes de terres polluées évacuées vers un centre de retraitement agréé. Les 17 installations classées pour la protection de l'environnement (DPMU, chaufferies, etc.) seront aussi démantelées. L'ensemble de ces travaux sera bien sûr réalisé sous la férule de l'Inspection des installations classées de la défense.

Tout n'aura cependant pas été déconstruit. Il en est ainsi des pistes et taxiways, ainsi que de la plupart des routes. On conservera aussi les hangarottes, le poste de commandement enterré (PCE) et quelques abris pour le personnel AP60. Le poste de garde à l'entrée de la base sera réhabilité pour le même usage, le hangar CME reconverti en centre de maintenance régional d'EDF EN France.

Enfin, pour assurer la pérennité des multiples colonies de chauves-souris ayant profité de l'abandon de la base, 19 bâtiments devront être maintenus en l'état (quelques logements cadres et rang, mess rang, gymnase, etc.). Avec d'ailleurs quelques mesures exceptionnelles complémentaires : deux de ces bâtiments seront spécialement aménagés ; trois bâtiments-nichoirs spécifiques ont en outre été construits, rapidement colonisés.

Plus généralement, il convient de noter que 30 % des 522 hectares de ce site sont prémunis de toute activité photovoltaïque, pour préserver des zones environnementales sensibles et des habitats naturels (zones humides, plaines protégées, prairies). Des îlots boisés ont été conservés à l'intérieur et entre les tranches de la centrale afin de créer des corridors biologiques pour la faune sauvage. Des boisements supplémentaires sont venus compenser les inévitables défrichements.

L'élevage ovin existant depuis les origines de la base est aussi maintenu, grâce notamment au rehaussement de trois tranches photovoltaïques (120 hectares) pour permettre le pacage sous les panneaux. Enfin, deux tranches (60 hectares) seront semées de plantes mellifères et l'ensemble du site fera l'objet d'un suivi biologique et écologique régulier... ■

La centrale photovoltaïque de la BA 136

Baptisée "Parc solaire de la BA 136", cette centrale qui est la troisième plus puissante au monde, possède une puissance installée de 115-135 MW crête permettant d'alimenter en électricité 55 000 habitants de la région, chauffage compris. Elle est constituée de 1 435 000 panneaux photovoltaïques de nouvelle génération, type "couches minces" à base de tellurure de cadmium (CdTe), fournis par la société américaine First Solar. Ces panneaux s'étalent sur une surface de 120 ha environ, pour une emprise de 367 ha sur les 522 ha de superficie totale de la BA 136. Mise en service en novembre 2012, la centrale a une durée d'exploitation supérieure à 20 ans.





A400M : première mission en Afrique

Paul Creuset (93 – Capillon)

Chef de la MEST A400M (*Multinational Entry into Service Team*). L'auteur nous résume les étapes qui ont conduit l'Atlas de son arrivée à Orléans le 2 août 2013 jusqu'à la première mission au Mali, le 29 décembre 2013, de l'Atlas MSN8¹ *Ville de Toulouse*.

Certaines journées sont appelées à rester en mémoire. Le 2 août 2013 en est une pour quelques aviateurs de la BA123. Dès la fin juillet, le titre de propriété du premier A400M est enfin transféré à la France. À Séville, nous recevons les “clefs” du premier Atlas français : les ultimes préparatifs sur place se finalisent. L'équipage et les mécaniciens procèdent aux derniers ajustements pour assurer le départ. Le dernier tour avion (mais aussi un des premiers pour les aviateurs de l'Armée de l'air) est effectué. Réglant rapidement une panne rencontrée à la mise en route, nous sommes prêts à décoller. Un dernier check à l'alignement. Enfin, le premier équipage de l'Armée de l'air décolle, sans la participation d'un instructeur Airbus. Destination... Orléans.

Au passage de la frontière française, la PO² nous intercepte et nous escorte jusqu'à Orléans. La base aérienne d'Orléans est impatiente de célébrer notre arrivée.

Merci à nos prédécesseurs qui ont œuvré de nombreuses années pour que le projet de “l'avion de transport du futur” aboutisse.

Les expérimentations peuvent enfin commencer !

C'est maintenant tout un programme d'essais qui attend ce géant. Le premier poser de l'Atlas s'effectue quelques mois après la date initialement prévue, ce qui rendra le travail de la MEST A400M d'autant plus dense.

Deux mots d'ordre sont à l'honneur : expérimentations et primoformations. Le premier objectif des équipages est la prise de compétence tout en s'assurant de la bonne intégration de l'Atlas au sein des forces. Un travail initial s'opère d'abord avec les chefs de soutien opérationnel, les contrôleurs, les escales, les pompiers des bases aériennes. Et rapidement, la décision d'expérimenter cet Atlas dans ses premières capacités tactiques est prise. Pour cela, la MEST A400M a bénéficié d'un casting unique. Elle mêle des équipages et des mécaniciens d'expériences diverses : C160, C130 et C130J (dont deux pilotes qui ont effectué un échange au Royaume-Uni), CN235, Falcon 900, A340 et, plus récemment, l'expérience d'un pilote de Rafale. Il s'y ajoute l'expérience internationale de six Britanniques et d'un pilote allemand.

En parallèle, les mécaniciens progressent dans leurs expérimentations sur l'aéronef afin d'être autonomes pour le dépanner. Le domaine de recherche est large : améliorer la documentation électronique, maîtriser l'Atlas et ses multiples matériels spécifiques, prendre de l'expérience et du recul sur les opérations de dépannage, sur le système de suivi technique et la logistique, organiser le soutien...

Le plan d'expérimentation initial prévoyait une mission en Afrique avant la fin de l'année 2013. Malgré un planning serré, l'objectif est atteint. La question de la mission se pose dès mi-novembre. Les enjeux





d'expérimentation sont majeurs et les difficultés importantes. De plus, cette mission d'expérimentation permettra tout naturellement le transport de fret pour les forces sur place. À la MEST A400M, les spécialistes "performance" fournissent les résultats des analyses sur les terrains envisagés. L'équipage travaille sur différents itinéraires, se coordonne avec les moyens français sur place et s'appuie sur l'expertise du 25^e RGA (Régiment du génie de l'air) concernant la piste de Gao. Les mécaniciens, quant à eux, définissent un premier lot de bord. Des échanges intenses avec Airbus permettent de confronter les points de vue et d'affiner différentes tolérances admissibles. Un plan de traitement de toutes les éventualités de dépannage est défini. Le retour d'expérience des premiers vols tactiques et les premières procédures développées au simulateur et en vol permettent d'envisager plusieurs options pour le poser Gao. La procédure "grande pente", récemment testée, est choisie. Début décembre, l'EMAA et la DGA règlent les derniers détails avec Airbus et nos propositions pour la mission sont validées. Il est annoncé que le ministre sera présent lors des étapes de Gao.

Le 28 décembre, l'équipage effectue de nouveau les procédures tactiques au simulateur. Les mécaniciens navigants vérifient le bon chargement de l'Atlas *Ville de Toulouse* et l'emport du lot de bord. Le briefing de l'équipage est réalisé en fin d'après-midi. Airbus participe également à cette mission par la présence de deux anciens de l'Armée de l'air. Le MSN7 *Ville d'Orléans* est prêt à le suppléer le cas échéant.

Le 29 décembre à 10 h 33 locales, les 139 tonnes du MSN8 quittent le sol orléanais pour le premier vol *long range* effectué par l'Armée de l'air. Et six heures et 45 minutes plus tard, après avoir navigué au niveau 320 à la vitesse Mach 0,70 nous nous posons à Bamako. 22 tonnes de fret sont ainsi transportées sur le théâtre.

Le 30 décembre, nous adaptions la version "sept palettes" de l'A400M en version "cinq palettes" qui offre plus de places assises pour la mission du lendemain. Les derniers calculs et ajustements sont effectués. Rendez-vous le lendemain matin pour la mission. Entre-temps, nous ouvrons l'Atlas aux visites locales.

Le 31 décembre, l'équipage est prêt pour la mission. Le ministre monte à bord. À 07 h 13, nous décollons pour 1 heure 40 de vol, transportant 89 personnes et cinq palettes. Nous effectuons l'arrivée "grande pente" à Gao. L'atterrissage, dans cette ambiance sableuse, s'est parfaitement

bien déroulé. Nous poursuivons le roulage vers le parking en coupant les moteurs extérieurs pour protéger les hélices les plus exposées. Le retour a lieu à 14 h 09. Une montée progressive en puissance est réalisée, le décollage tactique est réussi.

Le 1^{er} janvier, nous pouvons rentrer à Orléans après 6 heures 20 de vol, à une vitesse de croisière de Mach 0.71.

Première expérimentation de synthèse, cette mission nous apporte des enseignements précieux sur les vols *long range*, le comportement de l'avion en milieu désertique et la gestion des premières pannes. Le *Ville de Toulouse* nous démontre les premières capacités de l'Atlas : plus vite, plus loin et plus de charge offerte.

Prochainement la MEST A400M, unité atypique, donnera naissance à d'autres unités :

L'escadron ET 01.61 – Touraine exécutera ses futures missions sur A400M, tandis que le CIET340 – Lionel de Marmier effectuera la standardisation de l'appareil et l'ESTA 2E – Loiret sera responsable des opérations de maintenance. Une unité nouvelle, le CESAM³, offrira ses services de préparation de mission et d'administration des données. Les unités de navigabilité seront mises en place et une équipe de marque du CEAM poursuivra les travaux d'expérimentations.

Aujourd'hui, la MESTA400M, c'est l'union de toutes ces compétences.

L'expérimentation, tout comme l'histoire et l'aventure de l'Atlas, ne fait que commencer. Le vol sous JVN (Jumelles de vision nocturne) est initié et le largage du personnel et du matériel suivra. L'optimisation des capacités sanitaires de l'avion se poursuit. Les capacités de ravitailleur et de ravitaillé, la liaison de données tactiques, l'autoprotection, le vol en IMC⁴ sur fichier numérique de terrain sont autant d'expérimentations exaltantes à venir.

Le plus ancien des pilotes de l'unité me confiait, il y a quelque temps « *L'avion est bien né!* ». Il reste maintenant à exploiter au mieux et de manière novatrice toutes ces capacités inégalées. ■

1- Manufacturer Serial Number 8.

2- PO : "Patrouille opérationnelle" qui assure les interceptions liées à la sécurité de l'espace aérien national. Ici, il s'agit d'honorer le nouvel avion.

3- Centre de Suivi Administratif des Missions.

4- IMC. *Instrument Meteorological Conditions* (conditions météorologiques de vol aux instruments).



Le Transall sur les fronts africains

Gérard Pons (71 – Blankaert)

Ces récits de missions de guerre en Mauritanie et au Tchad (avec les photographies) sont tirées de l'ouvrage *Transall C-160, 50 ans d'histoires*, co-écrit par Gérard Pons et illustré par les photographies de Gilles Bordes-Pagès, commandant de bord à Air France et colonel de la réserve citoyenne Air. Il est édité dans la collection "En vol" du Petit Futé. (cf. p 59).

À la fin des années soixante-dix, le Polisario qui tente de déstabiliser la Mauritanie, attaque régulièrement les trains chargés de minerai de fer qui empruntent la ligne Zouerate-Nouadhibou. À la demande de Nouakchott, la France intervient pour dissuader le Polisario de mener ses raids. Un détachement de l'Armée de l'air est mis en place à Dakar, rassemblant des Jaguar, des ravitailleurs, des Atlantic et des Transall. Quant au général de l'Armée de l'air, commandant de la force aérienne, il est positionné à Nouakchott.

À cette époque (1977 – 1978), les équipages d'Orléans alternent des séjours opérationnels au Tchad et en Mauritanie, parfois sans repasser par la case départ. Au cours de l'opération Lamentin en Mauritanie, le Transall est utilisé comme PC volant. Chaque équipage vole un jour sur deux et le programme est bien réglé : réveil très matinal, décollage de nuit pour être à Nouakchott avant l'aube et mise en place à la villa du général où nous restons en alerte jusqu'au soir. S'il ne se passe rien sur le théâtre, on s'ennuie ferme à Nouakchott ! Aussi, lorsque l'ordre de décollage est donné, nous sommes tout excités ! Dès qu'une attaque du train est signalée, nous décollons le plus vite possible avec le général à bord afin de retrouver le lieu de l'attaque et si possible repérer les

assaillants. En fonction de la situation, le général peut donner l'ordre aux appareils de combat de décoller de Dakar pour intervenir.

Dès le déclenchement de l'alerte, le général est toujours très pressé. A-t-il demandé un jour à un équipage de faire en sorte de ne pas perdre de temps avec les check-lists ? Nul ne le sait. Toujours est-il que tous les équipages suivent la même procédure, peu académique au demeurant. Au moment où le chef met le pied sur la passerelle de l'avion, on roule en utilisant le moteur droit, mis en route en avance de phase ; le gauche est lancé pendant le roulage et le décollage intervient quelques minutes seulement après l'arrivée du patron. Pour pouvoir tenir ce "contrat", un mécanicien navigant est placé en "chouf" sur le toit de l'avion et surveille la route qui relie la villa du général à l'aéroport. Dès qu'il aperçoit le nuage de poussière du convoi, il prévient l'équipage qui commence la mise en route.

Le désert mauritanien est immense mais ce n'est pas très difficile de trouver le train qui rallie Zouerate à Nouadhibou : il fait plus de 2 km de long et les wagons sont énormes. On le repère encore plus facilement lorsqu'il vient de faire l'objet d'une attaque du Polisario : la fumée nous guide. Le train dispose de deux canons, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière.





Photos Gilles Bares-Pagès

Le Transall fête ses cinquante ans de présence ininterrompue sur tous les théâtres africains.



À force de se faire attaquer, les artilleurs du rail ont la gâchette nerveuse et lorsqu'on survole le train à basse altitude (sur ordre du général, « *pour remonter le moral des militaires mauritaniens qui sont à bord* »), on prend bien soin de battre des ailes pour leur éviter de gaspiller des munitions ! Un jour, par vent de sable, alors que le train négocie lentement une courbe, les servants du wagon de tête croyant être attaqués, ouvrent le feu sur le dernier wagon dont les occupants répliquent aussitôt ! L'échange est bref : il n'y a ni victimes ni dégâts ! *Inch Allah!*

Après avoir attaqué le train, les rebelles du Polisario s'éparpillent dans le désert à bord de leurs pick-up qui deviennent vite des cibles minuscules. Mais le Jaguar guidé par l'Atlantic, s'avère être une plate-forme de tir très efficace. À bord du Transall, le général attend le feu vert de Paris pour ordonner aux avions de combat d'intervenir. On utilise la HF pour assurer cette liaison avec la capitale. Et il souffre, le poste radio, car le général malgré nos suppliques récurrentes n'attend pas que l'appareil ait fini de se positionner pour appuyer sur l'alternat'. Malheureusement, le vieil équipement du Transall ne supporte pas la précipitation ! Aussi, afin de garantir au maximum la liaison, nous embarquons à chaque vol un mécanicien radio qui change le poste HF chaque fois qu'il rend l'âme sous les coups de doigt destructeurs du général.

Le *GO/NoGO* arrive de Paris sous la forme d'un message très court, du genre *Bingo vert* ou *Bingo rouge*, peu importe ! Seule la bonne couleur donne l'autorisation aux Jaguar d'ouvrir le feu. C'est bizarre comme ce grand chef militaire a l'oreille sélective ! On ne peut pourtant pas dire qu'il est daltonien puisqu'il s'agit de messages radio. Toujours est-il que les appareils de combat français ouvrent très souvent le feu contre les véhicules du Polisario ! Et avec succès !

Février 1979. Après la Mauritanie, je change de désert et je retourne au Tchad, comme commandant de bord d'un des trois C-160 en place à

N'Djamena. À cette époque, Félix Malloum est Président de la République et Hissène Habré Premier ministre. Comme d'habitude, le second veut être calife à la place du calife et l'ambiance est plutôt tendue : une sorte de cohabitation à l'africaine !

Le 11 février, nous sommes à Ati pour une mission de routine. Après le chargement, Pollux¹ roule vers le point de manœuvre en remontant la piste. En bout de bande, à l'issue du demi-tour, nous nous trouvons face à face avec un pick-up planté au milieu de la piste et occupé par des combattants bien armés. Leur attitude ne semble pas franchement amicale ; d'ailleurs, ils pointent vers nous un bitube de 14,5 mm ! Après avoir évalué le rapport de forces, nous coupons les moteurs et je rejoins les occupants du véhicule pour négocier : nos "amis" tchadiens veulent que nous transportions à N'Djamena des combattants proches d'Hissène Habré. Nous n'avons pas le choix ! Après l'embarquement de ces passagers de la dernière heure, le pick-up libère la piste et nous décollons vers la capitale. Nous apprendrons par la suite que nous avons transporté ce jour-là quelques-uns des instigateurs de la guerre civile du 12 février.

Le lendemain, en milieu de matinée, une fusillade éclate en ville. Les forces du président tchadien viennent d'attaquer le bastion du Premier ministre qui, avec des moyens importants, riposte avec vigueur. C'est à n'y rien comprendre ! D'habitude, nous soutenons le pouvoir local contre les rebelles ; cette fois, nous sommes derrière le Président en lutte contre le Premier ministre. (NDLR : quelques années plus tard, par souci d'équité, nous soutiendrons Hissène Habré, à son tour menacé.)

Très vite, les combats s'intensifient et se généralisent dans toute la ville ; en début d'après-midi, c'est au tour des armes lourdes et des hélicoptères d'intervenir. Le président Malloum ne tarde pas à se réfugier sur la base

1- Surnom affectueux donné au Transall par ses équipages.



Le Transall sur les fronts africains

► aérienne. Les Transall sont cloués au sol (des camions ont été disposés sur la piste pour la bloquer) et nous réfugions dans le local des opérations, en bordure du parking militaire. Toujours bien placés, nous essayons des tirs : notre bâtiment est touché et les vitres de notre 4L volent en éclat. Décidemment, ils ne respectent rien, pas même les (futurs) voitures de collection !

Au moment du dîner, des traçantes illuminent la nuit et sifflent au-dessus de notre restaurant de campagne. Le feu d'artifice est plutôt réussi mais on n'apprécie guère d'être dérangés pendant le repas. Sans trop réfléchir et n'écouter que notre courage, nous abandonnons nos assiettes et déguerpissons en baissant la tête !

Nos chambres ayant été réquisitionnées pour accueillir les familles réfugiées sur la base, nous dormons dans l'avion. Enfin, il serait plus juste de dire que nous passons la nuit dans le Transall, car les combats n'ayant pas cessé, la nuit est courte et bruyante. D'autant que l'impact des projectiles sur la tôle de la carlingue produit un claquement sec qui perturbe notre sommeil. Pour nous protéger, nous disposons des parachutes le long du cargo, du côté le plus exposé de l'avion. Au cours de la première nuit, Pollux souffre un peu mais rien de bien grave ; aucun de nous n'est blessé et au petit matin, les mécaniciens bouchent les trous.

Le jour se lève et les combattants font une pause. Afin d'économiser le carburant, nous recevons l'ordre d'effectuer les pleins des avions à partir des cuves du parking civil, ce qui nous rapproche des zones de combat. Je fais l'opération avec Pierre (mécanicien navigant) qui a récupéré quelques armes. Au pied de la tour de contrôle, Pollux est garé à côté de la Caravelle du Président tchadien qui a été touché par un obus de mortier : un gros trou noir est visible à l'arrière de la cabine de pilotage. Cachés sous l'avion pendant que les réservoirs se remplissent, nous entendons des balles siffler au-dessus de nous et ricocher à quelques mètres de l'avion. Nous décidons d'abrèger l'opération de *refueling* !

Le matin suivant, nous décollons pour Biltine pour ramener des blindés. Dans leur camp, les légionnaires enragent d'être éloignés des zones de combat et tentent de négocier un billet simple vers la capitale. Après un "casse-croûte d'hommes" offert par la Légion, nous retrouvons le brave Pollux que l'infirmier du régiment est venu soigner avec des pansements et du mercurochrome. Ces légionnaires sont de grands sentimentaux ! Une heure plus tard, en finale sur N'Djamena, nous observons des départs de coups mais le bruit des moteurs couvre largement celui des détonations. En fait, nous assistons à un film muet mais haut en couleurs ! Devant nous, un AD4 Skyraider qui vient de larguer ses roquettes, se pose en lâchant de longues traînées de carburant. Visiblement, il a du plomb dans l'aile ! Au parking, le Transall compte cinq trous supplémentaires. Mais qu'à cela ne tienne ! Nous avons la Baraka !

Le 16 février, un cessez-le-feu intervient et nous commençons les évacuations de ressortissants, à destination de Libreville. Au retour, le commandement nous demande d'embarquer une compagnie "Guépard" ;



L'ombre du Transall plane sur les déserts africains.

en cas de problèmes, nous devons la larguer en pleine nuit sur l'aéroport, pour qu'elle en reprenne le contrôle. À l'approche du terrain, les nouvelles sont rassurantes et au grand désespoir des paras qui sont déjà "debout, accrochés", nous annulons le largage et nous optons pour un poser d'assaut. Quelques traçantes déchirent la nuit et nous incitent à nous enfoncer dans nos sièges mais dans l'ensemble, l'atterrissage s'effectue sans trop de problèmes et l'aéroport est rapidement sécurisé.

La nuit suivante est plus calme. C'est pourtant au cours de ce moment de répit, qu'un journaliste qui utilise notre poste HF pour transmettre ses dépêches, indique à sa maison-mère que « *des combats d'une rare violence se déroulent à N'Djamena* » ! Les évacuations se poursuivent plusieurs jours à un rythme soutenu, très sensiblement supérieur à celui que le règlement nous interdit de dépasser ! Un Français est tué quelques minutes avant d'embarquer et la télévision française annonce que la victime est un pilote de Transall. Isolés du reste du monde, nous ne prendrons connaissance de cette méprise que bien plus tard mais nos familles, elles, ont reçu l'information en direct.

Nous vivons aussi des moments moins dramatiques. Au cours d'une évacuation, un chef d'entreprise nous confie les clés de l'usine qui fabrique la très célèbre bière Gala. De retour à N'Djamena et faisant preuve d'une grande conscience professionnelle, nous nous sentons obligés d'aller vérifier l'état de cette installation et de ses réserves !

Le 19 février, une trêve est enfin signée entre les belligérants, ce qui nous permet de souffler un peu... avant le prochain round ! Au cours de cet épisode de la guerre civile du Tchad qui a fait plusieurs milliers de morts, nous avons connu avec Pollux, au sol et en vol, de jour comme de nuit, des moments d'une rare intensité et vécu une expérience humaine exceptionnelle.

Ensemble, nous avons tellement appris ! Aujourd'hui, on parle beaucoup de "travail en équipage" ou de CRM (*Crew Resource Management* en anglais – *Ca Risque un Max* en français) ; le stage que nous avons suivi à N'Djamena portait plutôt sur la "vie en équipage, H24, 7 jours sur 7" ! Non prévu dans le cursus de formation, il nous a permis de mieux cerner toute l'exigence qui se cache derrière le mot *Solidarité*. ■



Polemos

Jean-Paul Salini (48 – Brachet)

Nous sommes des habitués des coups de cœur et des coups de gueule de notre camarade, qui nous font sourire ou réfléchir et, pour cela, trouvent volontiers une place dans nos colonnes. Nous lui donnons encore la plume, mais cette fois-ci pour une riche réflexion qui ne laissera indifférent aucun d'entre nous.

Polemos est un salaud mais on ne le sait pas tout de suite. Lorsque j'étais jeune, je l'ai adoré et je brûlais de me mettre à son service. Puis j'ai été un de ses serviteurs et, même plus tard, un de ses prêtres. Et plus tard encore, bien plus tard, je l'ai quitté avec le dégoût de celui-là qui vient de se libérer d'une secte et qui découvre les abîmes dans lesquels il a perdu son temps. Puis avec la vieillesse, avec le temps, m'est venue l'idée que Polemos méritait quand même que l'on célèbre son culte parce que les civilisations qui ne le respectent pas sont condamnées à mourir.

Tout jeune j'étais amoureux de Polemos. Sur les livres d'histoire, il ne me présentait que des images aimables. Les illustrations ne me montraient que de beaux chevaliers revêtus d'armures élégantes. Il y avait Du Guesclin, il y avait aussi Bayard, chevalier sans peur et sans reproche, qui défendait tout seul un pont contre toute une armée ennemie. Puis j'ai appris en classe de sixième l'histoire de l'Antiquité et j'ai découvert les guerriers grecs avec leurs gros bras et leurs belles fesses et Alexandre, le héros par excellence. En ce temps-là, Polemos s'appelait Arès. Puis il a changé de nom, il s'est appelé Mars et j'ai appris l'histoire de Jules César qui était un général remarquable et de Vercingétorix, remarquable aussi mais plus touchant parce que vaincu. Par la suite Polemos fut débaptisé et n'eut plus de nom du tout parce qu'il n'y avait plus qu'un seul Dieu. Mais je pensais quand même qu'il avait conservé sa spécificité et sous le vague "La Guerre", il continuait à me faire vibrer.

Le sommet de ma dévotion, c'est sans doute avec Napoléon que je l'ai atteint. Je ne suis pas le seul à qui il a fait cet effet. C'est devant Napoléon sans doute que les hommes de lettres et les historiens se mettent le plus volontiers à genoux. Pas seulement devant lui d'ailleurs, tous les grands massacreurs de l'Histoire bénéficient de cette sorte de culte respectueux que leur vouent les intellectuels; Mao, Gengis Khan, César (dont personne jamais ne dit qu'il a tué un Gaulois sur deux), Pierre le Grand ont leurs thuriféraires. Pour Hitler, Pol Pot et Staline ce n'est pas encore fait, mais avec le temps je ne désespère pas de voir un jour des livres à la gloire de leur génie.

Lorsque les troupes allemandes et italiennes ont occupé mon pays, mon culte de Polemos a trouvé de quoi se nourrir de façon concrète.

J'avais alors 14 ans et mon père qui était responsable de la Résistance pour la ville de Bastia m'a utilisé pour transporter des missives que je cachais dans le guidon de mon vélo et, plus tard, j'ai ravitaillé le maquis en munitions, grenades et surtout cigarettes et nourriture vu que les grenades, ils ne les ont pas beaucoup utilisées (sauf sur quelques bancs de poissons qui ne les avaient pas provoqués). À l'heure actuelle, je suis encore incollable sur les avantages et les inconvénients des grenades à manche allemandes qui se lancent bien mais qui ne roulent pas bien et qui exigent un dévissage du culot avant chaque emploi. Quant aux grenades italiennes, elles étaient en bakélite, beaucoup trop faibles, et ne faisaient guère, comme l'Armée italienne d'ailleurs, que du bruit. Tout ceci pour dire que cette période de ma vie a été l'une des plus heureuses. La guerre, c'était vraiment excitant. Je vibraï à chaque bombardement et je vivais dans l'espoir joyeux de tuer un jour un Allemand. Deux ou trois ça aurait été mieux, mais je me serais contenté d'un seul. En attendant cet heureux événement, je faisais dans le maquis des parcours interminables, chargé comme une mule et chaussé de mauvais souliers. Mon jour de gloire fut celui où j'amenais au poste de commandement du maquis huit "prisonniers" italiens qui crevaient de soif depuis deux jours et s'étaient rendus à moi avec leurs armes pour être guidés vers une fontaine. Mais il paraît que ça ne comptait pas parce que les Italiens avaient signé l'armistice trois jours avant et qu'ils étaient maintenant nos alliés. Et je me vis reprocher d'avoir dévoilé une pièce essentielle de notre dispositif, à savoir l'emplacement du PC de la résistance, à ces alliés douteux. Tant pis! Depuis tout ce temps j'ai oublié ma déception et je ne me souviens plus que de la formidable partie de camping que c'était. Tous ceux qui ont couché dans le maquis en Corse pendant une nuit d'été me comprendront. L'odeur! Ah! L'odeur! Elle me reste encore dans les narines.

À cet âge tendre, Polemos confère à ceux qui le servent une sorte de majorité. Lorsque l'on sert Polemos on n'est plus, on ne peut plus être un gamin. Le service de Polemos c'est un peu, comme dans les sociétés primitives, une sorte d'initiation. On devient un homme. Et à la suite de cette expérience, il me fut assez difficile de retourner au lycée et d'obéir à des professeurs que je jugeais plus sur leur conduite pendant la guerre que sur leurs aptitudes pédagogiques.





[...] "En ce temps-là, Polemos s'appelait Arès. Puis il a changé de nom, il s'est appelé Mars et j'ai appris l'histoire de Jules César qui était un général remarquable"...

Il est assez naturel que, par la suite j'aie intégré une école d'officiers. J'ai choisi l'aviation (ou elle m'a choisi, je ne sais pas) et je me suis consacré à ce métier. J'ai été assez déçu au début parce qu'on m'apprenait tout sauf à faire la guerre. Je ne considère pas (et je n'ai pas changé d'avis) que la marche au pas cadencé, la revue de cuir ou de détail, ou la cérémonie du lever des couleurs (tous les jours pendant deux ans) soient une bonne préparation au combat. Mais dès que j'ai commencé mon apprentissage de pilote de chasse, j'ai compris que ce métier était pour moi.

J'ai commencé en Indochine et j'ai aimé la guerre. Parce que c'est une sorte de sport supérieur, parce qu'il y a une sorte d'incertitude sur le résultat, parce qu'on vit deux fois, parce que... je ne sais pas. À cet âge j'avais besoin d'être mis sur l'enclume pour voir quel son je donnerais. J'aimais tout. L'ambiance des petits matins lorsqu'on part en mission, les difficultés de navigation pour trouver l'objectif, l'attente anxieuse de l'explosion lorsqu'on tourne au-dessus du pont ou de la route que l'on vient de bombarder avec des bombes "retard". Car ce n'est que lorsqu'elles explosent et que la fumée s'est dispersée que l'on sait si on a fait mouche ou non. J'aimais aussi quand ça bardait et qu'on me tirait dessus. Et, soucieux de participer à une vraie bataille, je demandais aux anciens comment ça se passait, autrefois, sur le Rhin ou à Voronej. Tel Fabrice à Waterloo!

J'ai aimé aussi les camarades. Non seulement les aviateurs mais aussi les biffins. Les Français de souche aussi bien que les Noirs, les Nord-Africains, les Viets. C'étaient en général des hommes simples et honnêtes. Nous nous battions dans une guerre où nous étions seuls et dont les raisons ne nous avaient pas été expliquées. Et elles ne nous avaient pas été expliquées parce qu'elles n'existaient pas. La moitié de la France nous ignorait et l'autre moitié nous haïssait. J'ai vu à Marseille, à mon retour, une banderole où il était écrit : *Collecte du sang. Donnez votre sang.* Et au-dessous il était précisé : *Ce sang n'est pas destiné aux soldats d'Indochine.* Le sang impur, le sang qui ne sert qu'à arroser les sillons, c'était le nôtre ! Ce genre d'aventure nous indignait mais ne nous tourmentait pas. Nous continuions à combattre, à un contre dix, courageusement, sans supposer que la défaite fût possible. Il y avait certainement parmi nous des hommes qui n'étaient pas des anges et même quelques francs salauds. Mais la majorité était composée de soldats de métier, calculant les risques et les acceptant avec la résignation des vieilles troupes.

Un jour cependant, j'ai découvert le véritable visage de Polemos. Un de mes camarades m'avait conseillé d'aller à l'hôpital et de visiter les blessés brûlés par le napalm. Il m'avait dit : « *Tu verras ! C'est une expérience que tu n'oublieras pas.* » Je ne l'ai pas oubliée en effet. Ce fut à cette occasion que ma foi en Polemos commença de vaciller. Ce n'étaient que

visages sans reliefs, à la peau fine et transparente, prête à éclater sous la pression du sang que l'on voyait dessous, orbites sans sourcils et sans paupières, yeux sanguinolents et corps parcheminés. Il y a une différence considérable entre le fait de viser à travers une vitre blindée et le contact direct avec l'ennemi. Cette vitre blindée sépare deux mondes bien distincts et celui-là, qui est de l'autre côté, n'a pas d'existence en tant qu'être humain. Il ne conserve une existence que s'il est aviateur, parce qu'à ce moment-là nous sommes de la même race. Mais s'il est combattant au sol, il devient une abstraction que l'on baptise ennemi et que l'on cherche à détruire. On n'a pas l'impression, lorsqu'on est dans un avion et que l'on tire sur des hommes au sol, de détruire son semblable.

Polemos est un salaud. Je l'ai déjà dit. Il cache soigneusement le sang, les chairs déchirées, les plaies sanglantes, les chagrins des veuves et des orphelins. Il se tait sur le lent et éternel supplice des blessés. Ce n'est que sur le tard que l'on découvre cette face cachée de Polemos et on se dit que vraiment il exagère. Mais il est trop tard et il faut continuer. Et par la suite j'ai découvert souvent le vrai visage de Polemos dans diverses parties du monde. Malgré cette expérience j'ai continué à aimer la guerre. Mais en mûrissant, je la voyais de façon plus technique. Je méditais des tactiques, j'imaginai des procédés et je partageais mes connaissances avec mes camarades, cherchant chaque fois à être plus efficace. C'est ainsi que je suis devenu commandant d'escadron, d'escadre, commandant de base et même directeur d'une école de guerre. Clausewitz est un penseur allemand très réputé qui a écrit sur la guerre un très gros livre assez lourd et indigeste. Tellement gros (le livre) qu'il n'a pas eu le temps de le terminer. Dès les premières pages, il explique que la guerre n'est que la politique continuée par d'autres moyens. Mes réflexions au cours des deux années que j'ai passées en tant que commandant de cette école de guerre m'ont amené à des conclusions sensiblement différentes. Pour moi, la guerre est un constat de faillite et la déclarer signifie que les diplomates et les politiques se sont mal débrouillés, et que les pauvres troupiers et la population civile vont devoir payer l'ardoise de leurs erreurs. Et la guerre (mais peut-être était-ce parce que j'étais plus vieux) me paraissait une immense sottise. Et je me suis éloigné du culte de Polemos.

Mais j'y suis revenu. Parce que les choses ne sont pas si simples. J'écoutais un jour Georges Brassens qui chantait *Mourir pour des idées !* Une chanson où il explique qu'il est idiot de mourir à la guerre pour des idées « *qui n'ont plus cours le lendemain* ». À l'époque je considérais Brassens comme un copain et j'entretenais avec lui une amitié d'autant plus solide que nous ne nous étions jamais rencontrés et n'avions jamais échangé de correspondance, ce qui évite les frictions. Mais je ne pus m'empêcher de lui adresser des reproches. Des reproches que j'ai gardés ▶



Polemos



[...] J'écoutais un jour Brassens qui chantait :

« Mourir pour des idées, d'accord, mais de mort lente, d'accord, mais de mort lente... »

Alors, Georges ! Et pour Hitler ! Et pour Pol Pot !
Qu'est-ce qu'on fait ? On ne fait rien ?

► pour moi. « Alors, Georges ! Et pour Hitler ! Et pour Pol Pot ! Qu'est-ce qu'on fait ? On ne fait rien ? »

Car il est malheureusement des guerres imposées. Et, à moins de se soumettre, c'est-à-dire de renoncer à ses propres valeurs, à sa liberté et à l'estime que l'on a de soi-même, on ne peut pas faire autrement que d'y participer. C'est vrai quelle que soit l'époque. Et chaque époque produit son grand perturbateur. Il y a entre *Mein Kampf* et les autres *Credo*, qu'ils soient religieux ou politiques, de bien grandes similitudes. C'est pourquoi toute civilisation se doit de réserver à la préparation de la guerre les moyens nécessaires. De faire les dépenses qu'il faut. De produire et d'honorer des hommes de guerre. Et plus important encore, de cultiver l'honneur, le courage, l'esprit de sacrifice et l'amour de la patrie. Hélas ce sont là des vertus désuètes et il semble bien que notre pays en ait oublié jusqu'aux noms. Et on ne peut pas dire qu'elles aient été très en faveur depuis une cinquantaine d'années. On a fait tout ce qu'il fallait pour les tuer, et les efforts pour ce faire n'ont pas été épargnés. Mais je garde l'espoir, car elles brûlent encore, fragiles, dans le cœur de nos soldats.

* *
*

Polemos est un très vieux dieu. Mais d'où vient-il ? Qui l'a fait ? Peut-être existait-il avant nous (quand je dis nous, je veux dire les hommes, l'espèce humaine). Peut-être fait-il partie des grands phénomènes de la création, comme la vie, la mort, l'instinct de reproduction, l'instinct de conservation, l'instinct de propriété. De Gaulle disait « *Nous sommes une espèce et cette espèce a sa loi.* » Chacun de nous naît peut-être avec un petit morceau de Polemos en héritage, bien caché quelque part dans ses gènes. Si tel est le cas, nous ne pouvons pas grand-chose contre lui. Nous sommes soumis à sa loi. Chaque fois que Polemos le décide, voilà que retentissent les cris de guerre et qu'on entend le bruit du canon. C'est comme ça ! On n'y peut rien.

En Norvège il y a des petits rats que l'on appelle des lemmings. Ils sont très jolis ; se laissent prendre et lorsqu'on caresse leur poil soyeux ils meurent d'avoir été touchés. Ils sont inoffensifs, timides et ne gênent personne sauf lorsqu'ils se réfugient sous le sac de couchage. En temps normal on ne les voit même pas. Mais tous les trois ou quatre ans ils sont saisis d'une sorte d'inquiétude. Ils se rassemblent. Dix, vingt, puis cent, puis mille. Et ils se mettent à marcher. Ce sont d'abord des petites caravanes, puis des ruisseaux, puis des fleuves de lemmings. Ils marchent !

Vers l'Ouest. Que se passe-t-il dans ces petites têtes ? Dans chacune de ces petites têtes. On ne sait pas. Ils sont maintenant des armées. Rien ne les arrête. Ils passent les cours d'eau, gravissent des montagnes. Des milliers de prédateurs se rassemblent pour profiter de l'aubaine. Des renards, des loups, des rapaces. Les lemmings vont tout droit, indifférents. Lorsqu'ils rencontrent un lac, ils continuent et meurent noyés par milliers. Les autres continuent. Ils arrivent à la mer. Ils y entrent. Fortune des poissons ! Les quelques rescapés reconstituent l'espèce. Je me suis souvent demandé si nous n'agissions pas comme les lemmings sous l'influence de forces inconnues mais redoutables. À voir la régularité avec laquelle Polemos se manifeste dans l'Histoire, on peut se demander si nous n'obéissons pas à un phénomène analogue. À intervalles réguliers, les hommes seraient lourds d'une guerre. La Révolution française en Europe, Hitler en Russie, Pol Pot au Cambodge seraient les derniers exemples de cette folie collective.

Mais il est possible que cette théorie soit fautive. Il est possible que ce soit nous, êtres humains, qui ayons créé Polemos. Il serait le résultat de nos ambitions, de nos calculs, de nos caprices et de nos erreurs. Il aurait raison le vieux Clausewitz. « *La guerre n'est que la politique continuée par d'autres moyens.* » Il vivait à l'époque de Napoléon et, comme tous les militaires allemands de cette époque, il était en admiration devant lui, bien qu'il l'ait combattu dans les armées russes et prussiennes. La guerre était donc le résultat des combinaisons inventées par ce chef génial et elle participait en même temps que d'autres éléments à la réussite de ces combinaisons. Le malheur c'est que le grand capitaine se trompe comme les autres et que la vie échappe souvent à ceux qui veulent l'organiser à leur guise. Alors je peux admettre que la guerre est la continuation de la politique par d'autres moyens si j'ajoute au mot politique ce qui va avec, c'est-à-dire les erreurs de calcul, le manque de chance, la mauvaise appréciation des forces en présence, l'évolution imprévisible des événements ou les réactions inattendues de l'adversaire. Toutes choses qui rendent à la guerre son caractère aléatoire et la font plus ressembler à un jeu de dés qu'à une partie de bridge. Oui, la guerre serait le produit des ambitions de l'homme mais elle serait aussi le produit de ses insuffisances et de ses imperfections. La guerre étant le produit de l'homme, je dirais presque "sa fille", il est normal qu'elle souffre de ses imperfections.

Cette méditation sur la nature de la guerre peut sembler bien inutile





Il aurait raison le vieux Clausewitz. « La guerre n'est que la politique continuée par d'autres moyens ». Il vivait à l'époque de Napoléon et, comme tous les militaires allemands de cette époque, il était en admiration devant lui, bien qu'il l'ait combattu dans les armées russes et prussiennes.

et le lecteur pensera que comme toutes les méditations philosophiques, elle ne fait qu'ajouter des questions à d'autres questions sans donner de réponse bien évidente. Personnellement je ne me permettrai pas de trancher. Mais je vais me permettre de la continuer un peu parce que justement, il y a peut-être des réponses.

Si l'on admet que la guerre ne nous est pas imposée par une sorte de fatalité extérieure à nous-mêmes mais qu'elle n'existe que parce que nous la fabriquons, il y a peut-être un espoir de pouvoir un jour la réduire. Et cet espoir s'exprime ainsi : Si l'homme va s'améliorant avec le temps, alors il se délivrera un jour de la guerre. Non ! Je ne suis pas un naïf. Je me fais peu d'illusions sur la nature humaine. Mais je pense que dans un raisonnement, on doit donner sa chance à toutes les propositions. Le problème est de savoir si l'homme va en s'améliorant. Rien ne permet de le dire et l'opinion générale est qu'il y a eu de tout temps la même proportion de héros, de salauds, de saints ou d'hommes ordinaires que l'occasion transfère quelquefois dans les autres catégories. C'est sans doute vrai, quoique...

Quoique... Notre univers semble avoir un sens. Je ne veux pas dire par là qu'il a une explication ou un but, je veux simplement dire qu'il évolue, qu'il change. Il n'est pas le même aujourd'hui qu'hier. Et il semble bien que cette évolution aille dans le sens d'une complexité croissante. Nous sommes passés des premières radiations à la création des corps simples, des corps simples à la chimie minérale, de la chimie minérale à la chimie organique, de la chimie organique à la vie, de la vie à l'intelligence. L'homme est une des étapes de cette évolution. La dernière en ce qui concerne notre globe. Et il me semble que dans cette évolution l'homme a apporté quelque chose. Quelque chose de nouveau.

Ce quelque chose de nouveau je ne sais pas comment l'appeler. La compassion sans doute, ou la pitié ou la morale. Toutes choses que la nature ignore. Car la nature est extrêmement cruelle et ne connaît ni pitié, ni compassion, ni morale. Elle prend en compte le but et s'intéresse assez peu à la souffrance que cette recherche provoque. Une guêpe cherche une araignée et le combat commence. Il s'agit pour la guêpe de piquer l'araignée à un endroit bien précis et de pondre ses œufs à l'intérieur de l'araignée. Une fois pondus, ces œufs donnent naissance à des larves qui commencent à manger l'araignée de l'intérieur. Cela dure un an jusqu'à ce que les larves aient atteint l'âge adulte. Pendant un an, l'araignée survit à seule fin de nourrir ces hôtes parasites. J'ignore si elle souffre, et je n'ai aucun moyen de savoir l'étendue de ses souffrances, mais le procédé inventé par la nature me paraît cruel.

Et c'est le fait que je trouve cela cruel qui me paraît important et nou-

veau. C'est mon indignation devant la souffrance qui est importante et nouvelle. Aucun animal ne ressent ce sentiment qui me fait sentir la souffrance de l'autre. Les animaux, et la nature en général, ne ressentent aucune compassion. Les hommes eux-mêmes sont très dissemblables devant ce sentiment. Ils ne sont pas égaux. Certains le ressentent de façon très vive. Certains le ressentent même pour les animaux. D'autres sont presque insensibles. Ils n'ont peut-être pas évolué à la même vitesse. Car il me semble aussi, mais cela reste à prouver, que ce sentiment a évolué en fonction du temps. Les hommes de l'Antiquité étaient-ils sensibles, comme nous, à la douleur d'autrui ? Il me semble que non. Le premier qui en a parlé de façon explicite a été Jésus. Le supplice qu'il a lui-même subi était à l'époque une pratique courante et nul ne s'en indignait alors. Aujourd'hui il en irait autrement.

Certes nous avons connu de cruels retours en arrière. Nous avons connu Hitler, Staline et Pol Pot. Et il y a encore de par le monde, tous les jours, des choses horribles qui se passent. Mais Hitler, Staline et Pol Pot ont provoqué l'indignation et de nos jours encore cette indignation se manifeste. Pas autant qu'il le faudrait sans doute, mais elle existe.

Tout ceci pour dire qu'il est possible que l'Homme aille s'améliorant et que l'on peut peut-être entretenir l'espoir de le voir recourir de moins en moins à la violence. Et donc de moins en moins aux services de Polemos. Et ceci d'autant plus que les institutions que l'homme se donne vont aussi en évoluant. À ma connaissance, le premier penseur à avoir imaginé une société des nations est Emmanuel Kant. C'est extrêmement récent. La réalisation de cette idée l'est encore plus. C'est tout nouveau. Certes la société des nations, puis l'ONU, ont montré leurs insuffisances et il est facile d'ironiser sur "le machin" comme disait le général De Gaulle. Mais enfin il y a moins d'un siècle que ça existe. Qu'est ce que c'est qu'un siècle comparé aux milliers d'années de l'histoire de l'Humanité ?

C'est sur ce postulat optimiste que je vais clore ce débat. En faisant remarquer que rien de ce que j'ai dit n'est assuré et qu'aussi bien ma démarche intellectuelle que mes conclusions sont extrêmement discutables. Et que même si ce que je dis est vrai, il faudra des millénaires pour que cela s'accomplisse. Mais que mon optimisme est aussi un réalisme, car toute autre démarche ne saurait conduire qu'au désespoir.

* *
*

Mais en attendant, Polemos n'est pas mort. Les hommes quelquefois croient l'avoir tué. Au prix de souffrances terribles, de morts innombrables, de destructions infinies, ils croient en avoir fini avec Polemos. C'était la "der des ders", plus jamais cela et Polemos est enterré sous les

Polemos

► décombres qu'il a lui-même provoqués. Mais le feu n'est jamais éteint. Il y a de-ci de-là par le monde des incendies qui couvent encore. Des fumées lointaines et discrètes qui témoignent que le feu survit encore sous la cendre. Polemos n'est pas mort. Il n'avance pas, mais il chemine. Il se glisse lentement dans le cœur des hommes. Il entre dans les salles de conférences sur les pas des diplomates. Il fait partie des calculs et des ambitions des puissants. Et son ombre obscure plane sur la conduite des discussions.

Il est comme la mort. On sait que la mort existe mais on n'y croit pas. Pas pour soi-même en tout cas. Quand est-ce que je vais mourir ? Un jour ! Un jour sans doute ! Mais pas demain ! Pas après-demain ! Un jour lointain ! Un jour qui n'est pas dans le calendrier. C'est un peu de la même façon que les hommes envisagent le retour de Polemos. Avant la guerre tout le monde savait qu'Hitler voulait la guerre. Mais elle n'était pas pour demain. Ni pour après-demain. Elle était refoulée vers un jour indéterminé, dans le bleu profond des profondeurs de l'avenir. Et la guerre est venue. Comment ? Déjà ! Hier encore, on n'y croyait pas.

Que les hommes d'État prennent garde ! Que les soldats prennent garde ! Que les citoyens prennent garde ! Il est facile de s'endormir dans les tâches quotidiennes. Il est facile de borner sa vision à la prochaine échéance électorale. Il est facile de laisser les préoccupations de carrière ou les intérêts corporatifs l'emporter sur les sombres prévisions du long terme. Il est facile d'oublier que Polemos est là, qu'il veille, qu'il ne dort jamais, qu'il ne se fatigue jamais.



[...] "Mais en attendant, Polemos n'est pas mort. Les hommes quelquefois croient l'avoir tué. Au prix de souffrances

terribles, de morts innombrables, de destructions infinies, ils croient en avoir fini avec Polemos. C'était la "der des ders", plus jamais cela et Polemos est enterré sous les décombres qu'il a lui-même provoqués. Mais le feu n'est jamais éteint. "...

Il est certes facile et légitime de haïr Polemos. Mais il est stupide de l'ignorer et de ne pas tenir compte de son existence. Le fait que la guerre soit une monstruosité ne l'empêche pas d'être. Les civilisations qui n'accordent pas aux problèmes de sécurité toute l'attention qu'ils méritent sont condamnées à périr. Le fait que l'adversaire soit mu par une erreur idéologique ne l'empêche pas d'être dangereux. Le marxisme, en tant qu'idéologie prétendant expliquer le monde, était une ineptie (comme toutes les explications du monde, d'ailleurs). Mais le fait qu'il existait de par le monde des centaines de millions de marxistes était un fait et appartenait à la réalité. Et nos bons sentiments ne nous mettaient pas à l'abri du désastre. Le fait pour le zéléateur de telle ou telle religion de vouloir étendre son empire est sans doute une erreur. Mais le fait que ce soit une erreur ne l'empêche pas d'être dangereux. Et nous pouvons être un jour ou l'autre obligés de prendre les armes et de servir le vieux, l'éternel, l'abominable Polemos. Si nous l'oublions nous mourrons.

Je me demande quelquefois si les Français s'en rendent compte. ■

Mots croisés

Paul Platel (49 – de Seynes)

Horizontalement :

I- Son fils est promis à un bel avenir. II- Annonce une position élevée – Chérie de la Bastille. III- Concernent les vaches... et les femmes – Article étranger. IV- N'a pas atteint son but – Avant la Chine, autrefois. V- Réjouit les aficionados – Éternel mécontent. VI- C'est l'extase – Au bord du canal. VII- Ont perdu leurs places – Dans l'Orne. VIII- Pronom – Capitale de l'union. IX- Peut-être héroïne – Chez nos voisins de l'Est. X- Ne portent quand même pas la culotte.

Verticalement :

1- Pour ceux qui visent les étoiles. 2- C'est l'état des paysans. 3- Cracheur de feu – Premier degré. 4- Prélude à une explication – Pour les adeptes de la pédale – 5- Mettra à bout – Souvent la fin d'un poulet. 6- Raccourci quand on la fait – Bon ou mal, selon les circonstances – Porte charge. 7- Pour mettre son blé à l'abri. 8- Fait apparaître les grosses têtes – À déclarer – Est toujours derrière. 9- Apporte de la douceur. 10- A du chagrin – Est anglais.

(solution en page 60)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

I										
II										
III										
IV										
V										
VI										
VII										
VIII										
IX										
X										



La “dronisation” des aéronefs a-t-elle un avenir?

Michel Asencio (66 – Audemart d’Alençon)

Transformer en drone des aéronefs pilotés est une idée qui fait son chemin et peut aboutir à de prochaines réalisations opérationnelles. L’auteur, chercheur associé à la Fondation pour la Recherche Stratégique, nous donne quelques exemples de tels aéronefs “dronisés”, ainsi qu’un avis sur leur avenir.

Un drone est un aéronef sans pilote à bord. Selon ses équipements (pilote automatique, GPS, caméras, télémètres, radars, optiques, etc.) et selon les différentes phases de vol, il est télé-piloté ou autopiloté mais, dans tous les cas, lui et ses équipements sont sous contrôle d’opérateurs au sol.

La plupart des drones que nous connaissons ont été conçus et développés comme de nouveaux aéronefs. D’où l’idée qui se fait jour, pour faire des économies, de partir d’aéronefs existants pour en faire optionnellement et par transformation réversible, des drones. On obtient alors au choix, soit un aéronef piloté, ou habité, soit un drone.

Cette notion de dronisation d’aéronefs a l’avantage d’être souple au regard de la réglementation aéronautique. En effet, un pilote étant à bord, il assure les règles de sécurité aéronautiques du “Voir et Éviter”. Inversement, si le pilote est considéré comme “optionnel”, on peut remplacer la chaîne de fabrication d’aéronefs non habités par une démarche de “dronisation” d’aéronefs habituellement habités en installant sur un aéronef du marché, profitant de l’effet de série et donc de coûts réduits, des équipements qui peuvent le rendre automatique et piloté à distance. On dispose ainsi d’appareils acquis à un coût de série moindre, permettant de choisir, selon les circonstances, entre le pilotage à bord ou le télépilotage à partir du sol (ou d’un autre aéronef habité). Dans ce cas, la masse du pilote est remplacée par une quantité de carburant augmentant la permanence en vol de l’appareil ou par la charge utile multifonctions.

Quelques exemples d’appareils dronisés

Sagem : le Busard et le Patroller

À partir de 2004, Sagem a misé sur l’endurance dans sa démarche de drone optionnellement piloté. Se fondant, en coopération avec l’Onera, sur un appareil d’une grande finesse, le motoplaneur allemand Stemme S-10, le programme Busard devait donner lieu à un appareil à hautes performances : en mode non piloté, une endurance de la classe 20 heures, un plafond utile de 6 600 m et une charge utile opérationnelle (capteurs, brouilleurs, armement...) de l’ordre de 200 kg. Le coût de l’heure de vol devait permettre une large diffusion de l’aéronef dans les opérations militaires contemporaines, mais aussi le rendre accessible au marché civil. Cette diffusion devait être facilitée par la polyvalence de l’appareil, au



Alexandre Parrinaux/Sagem

Le drone tactique Patroller de Safran dérivé du motoplaneur S-15 de l’Allemand Stemme.

regard de la réglementation de la circulation aérienne (pilotage optionnel) et au regard de la mission (variété des charges utiles possibles dans une enveloppe de 200 kg). Ce programme a été abandonné par Sagem en 2008.

En 2009, cette même société a lancé le Patroller, drone de surveillance optique ou infrarouge dont le développement est toujours en cours. Mené en collaboration avec Stemme, le programme utilise comme base le motoplaneur S-15, jugé plus robuste que le S-10, mieux adapté aux missions de surveillance et certifié CS-23 (spécifications de certification) par l’AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne). La persistance sur zone devrait être de 20 heures à 1 000 km et à une altitude de 7 500 mètres.

Avec le Patroller, les militaires disposeront d’un appareil capable de porter des capteurs multifonctions à une altitude les mettant à l’abri de la majorité des menaces sol-air des conflits contemporains. Son endurance permettra une permanence sur le champ de bataille et sa souplesse le rendra capable de s’intégrer dans tous les environnements aéronautiques, depuis le ciel civil soigneusement sécurisé par la circulation aérienne, jusqu’à l’espace aérien militaire strictement planifié pour les opé-



La "dronisation" des aéronefs a-t-elle un avenir?

► rations de combat. À noter que le *Patroller*, dans la catégorie des aéronefs d'une tonne à une tonne cinq, ne propose pas de liaison Satcom, donc sans allonge satellitaire. Cette définition semble plutôt s'adresser à l'Armée de terre française dans sa démarche de remplacement de son système de drones tactiques intérimaires.

Le marché civil et notamment les organismes parapublics comme les services d'urgence ou de sécurité, pourront disposer d'aéronefs plus facilement amortissables sur un grand nombre d'heures de vol. Ils sont en effet utilisables tout au long de l'année tant en mode piloté à distance au-dessus des grands incendies ou des approches maritimes, qu'en mode habité dans les phases de transit vers leurs zones de missions pour surveiller la circulation routière, les infrastructures électriques, ferroviaires ou les grandes manifestations.

Grobe : un drone Hale sur étagère ?

L'avionneur allemand Grobe développait avec Thales, en 2004-2006, le *Hale Jet G-600*, 100% européen, sur la base de son avion d'affaires SPn certifié aux normes internationales. À partir d'une plate-forme fournie par Grobe, Thales a fait modifier le biréacteur civil en travaillant sur la motorisation et l'aérodynamique en vue d'obtenir un drone HALE (Haute altitude longue endurance). L'engin avait les caractéristiques suivantes : une envergure de 32 m, une capacité de voler à 60 000 pieds, une autonomie de 28 heures et une charge utile de 1 300 kg. Le *HALE G-600 ER* disposait d'une imagerie performante avec une résolution d'environ 15 cm et d'une double liaison Satcom, le tout infocentré au sein d'un *battlelab*. Le coût annoncé était inférieur à celui d'un *Global Hawk*.

Le dernier prototype proposé aurait eu la particularité de pouvoir être "dronisé", avec un objectif de mise en service en 2015. Par ce choix d'une plate-forme sur étagère et d'une technologie 100% européenne, Thales et Grobe voulaient montrer que la possession d'un drone de reconnaissance stratégique pouvait se faire en dehors du monopole américain. Dépourvue de tout moyen stratégique de reconnaissance aérienne à long rayon d'action, la France dépend du bon vouloir du Pentagone (*JSTARS - Joint Surveillance Target Attack Radar System - E-8*) ou de son allié britannique (*ASTOR - Airborne Stand-Off Radar - Sentinel R1*). À l'état-major de l'Armée de l'air, on expliquait qu'un tel outil, hors de portée des défenses sol-air, pouvait compenser le retrait des *Mirage IV* et celui des *F1-CR*. Cet appareil s'inscrivait en fait dans la contribution en nature de la démarche *AGS (Air Ground Surveillance)* de l'Otan. La France a quitté ce programme en juillet 2007, ce qui ne l'empêche pas de cotiser, aujourd'hui, à hauteur de 11% dans le fonctionnement de l'*AGS-OTAN*.

US Aircraft et le Dragon

En juin 2007, la société *US Aircraft* a proposé une réponse rustique aux nouvelles formes de combat spécialement dédiée aux opérations urbaines, contre les guérillas et les actes de piraterie. Le *A-67 Dragon*, dont deux prototypes volent et intéressent la Garde nationale américaine et les forces spéciales, mélange rusticité (il est comparable au *Super Tucano* brésilien) et nouvelles technologies. Il est déclinable en trois versions : le soutien aux forces terrestres (*COIN*), l'intégration possible du missile *Hellfire* avec cinq point d'emports, les renseignements *ELINT* et *COMINT* et la surveillance *ISR*, avec la possibilité de le transformer en drone. Cet avion dispose de 11 heures d'autonomie en vol (capacité d'emporter 30% de carburant de plus qu'un *Super Tucano*). Le coût de l'heure

de vol du *A-67 Dragon* est de l'ordre de 300 dollars, analogue à celui du *Super Tucano*, alors qu'il faut compter environ 6 000 dollars pour un hélicoptère d'attaque ou un drone *MQ-9 Reaper*. La cible visée à l'exportation serait mondiale, du Moyen-Orient à l'Asie.

Dans le domaine des VTOL (*Vertical Take-Off and Landing*)

Dans le domaine des VTOL aux États-Unis, on peut citer les hélicoptères "dronisés" de Boeing : *Hummingbird A160* et *Little Bird AH-6U* dérivé du *Hughes MD-500*. Dans le cadre du programme *SDAM* (Système de drones aériens de la Marine), ce dernier a réalisé une cinquantaine d'atterrissages et décollages autonomes à partir de la frégate *Guépratte* dans le golfe de Mexico puis au large de Toulon au profit de la *DGA*. Pour ces essais qui se sont déroulés à l'automne 2012, le *AH-6U* était doté du système de décollage et atterrissage *D2AD* de Thales.

De son côté, Lockheed Martin a également dronisé l'hélicoptère à rotors engrenants *K-Max* de Kamov Aerospace. Deux hélicoptères ont été déployés en Afghanistan où ils ont effectué, depuis 2011, des missions de transport de charges à l'élingue pour le compte des *Marines*. Les tests et les démonstrations semblent se poursuivre¹. Cette tendance ne fera que s'accroître si on en croit la feuille de route *UAS 2010-2035*, publiée en avril 2010 par l'*US Army*.

La Russie, spécialiste des hélicoptères lourds de transport, propose également une grande variété de drones VTOL adaptés également à une version pilotée. C'est la Russie qui possède le record du monde de transport sous élingue d'une charge à partir d'un hélicoptère dronisé. Kamov présentait, il y a déjà sept ans, toute une gamme d'hélicoptères sans pilote, depuis le petit *Ka-137* (portée de 100 km) jusqu'à une version drone du *Ka-226* (2 000 km), en passant par un drone dérivé du *Ka-117* (500 km). Le drone *Ka-226* est d'ailleurs la plus grande nouveauté de Kamov. La masse du drone serait comprise entre 3 400 et 3 800 kg et il pourrait voler 16 heures durant. Le nouveau venu a pour lui un avantage notable :



Boeing

L'hélicoptère drone "Little Bird" de Boeing, dérivé du AH-6, a fait des essais sur le frégate *Guépratte*.



DR

Un hélicoptère *KMax* "dronisé" a servi en opérations en Afghanistan.



Gazprom a déjà acquis, en 2012, un lot de 18 Ka-226 TG (motorisés par l'Arrius de Turbomeca) en version pilotée.

En France, Eurocopter a procédé à un vol d'essai sur un EC145 "dronisé" en avril 2013. L'objectif est de développer une fonction OPV (*Optionally Piloted Vehicle*) suffisamment générique pour que, à terme, toute sa gamme d'hélicoptères soit optionnellement pilotable. Les deux marchés visés sont le marché militaire pour les missions dangereuses et le marché civil parapublic pour couvrir des missions de sauvetage en haute montagne ou en atmosphère contaminée.

Dans le domaine des ballons et dirigeables

Le domaine des ballons captifs et des dirigeables va certainement connaître un essor considérable dans les années qui viennent. D'abord, parce que les ballons et les dirigeables utilisés dans la fonction observation présentent un coût de possession bien inférieur à celui des avions légers ou des drones, et parce que les dirigeables sont quasi "libres" de vol. Contrairement aux drones de masse supérieure à 50 kg où la réglementation est contraignante, voire pénalisante pour une utilisation généralisée, la réglementation qui s'applique aux dirigeables est, quant à elle, beaucoup moins lourde puisque c'est celle des "Ultra Légers Motorisés".

On peut citer la jeune entreprise francilienne A-NSE (Aero-Nautic Services & Engineering), qui fait voler ces derniers temps un dirigeable habité A-N400, et qui prévoit à terme, de "droniser" ses dirigeables pour diminuer encore le coût d'exploitation à l'heure de vol, pour une location par exemple. La société exploite, conçoit et produit également des ballons captifs (T-C150, T-C350), considérés comme des drones au niveau de la réglementation aérienne civile, car ces appareils sont autonomes ou "non habités".

Avantages et inconvénients de la "dronisation" des avions

Ce sont des drone, avec la possibilité d'accueillir un pilote à bord et de résoudre le problème de l'insertion en vol dans la circulation aérienne générale.

La permanence en vol est plus longue qu'avec un aéronef habité.

La vulnérabilité du pilote à bord reste importante lors des transits au-dessus de territoires hostiles mais on peut le "débarquer" pour des missions dangereuses ou ennuyeuses.

Un tel système peut rester suffisamment discret vis-à-vis de systèmes adverses de détection et d'interception, mais il ne sera utilisé qu'avec la suprématie aérienne acquise.

Si la cellule est issue d'aéronefs d'affaires légers certifiés et construits en grande série, le coût d'acquisition sera assez vite amorti, mais le coût à l'heure de vol et l'entretien sera supérieur à celui d'un drone dédié.

Elle permet d'emmener toute l'intelligence à bord (pilote, opérateur système) ou, en mode "dronisé", de disposer du traitement et de la diffusion automatiques des données recueillies.

La plate-forme est suffisamment spacieuse pour permettre l'installation de charges utiles de configuration et de masse variées, avec la fourniture des servitudes nécessaires (énergie électrique, refroidissement, stabilisation des vibrations...).

En France, aucune difficulté pour développer ce type de drone n'est identifiée, mais la concurrence américaine et russe est sévère.

L'avenir de la dronisation des appareils

L'inconvénient de la solution "dronisation" des appareils réside dans le fait qu'elle a été présentée tout d'abord comme transitoire, en attendant



La PME francilienne A-NSE pourrait proposer une version "dronisée" de ses dirigeables.

que les drones soient "libres" et puissent s'insérer dans la circulation aérienne générale, sans l'exigence de voler dans des espaces réservés. L'offre est en train d'évoluer et des concepteurs identifient un besoin dans le domaine militaire pour couvrir des missions dangereuses et dans le domaine parapublic pour des sauvetages difficiles et des vols en ambiance contaminée. Mais une fois encore, le besoin n'est pas formellement exprimé ni par les militaires ni par les organismes parapublics. On est encore dans une démarche "technology pushing" en l'absence d'expression de besoin. La demande dans le marché domestique ne dépassera pas quelques exemplaires. Quand on sait que l'Armée de l'air n'intégrera dans sa flotte d'aéronefs une douzaine de drones MALE qu'à l'horizon 2020 et l'Armée de terre des drones tactiques en quantité réduite, on peut s'interroger sur la place de ce type d'aéronefs "dronisés", au regard du marché domestique européen possible, de la contraction généralisée des flottes aériennes militaires et des contraintes financières qui continueront de peser sur les budget des armées... Là aussi les possibilités d'exportation joueront un très grand rôle.

Il reste cependant aux industriels à prouver aux services publics et autres utilisateurs potentiels que ces appareils "dronisés" sont intéressants au regard de leur coût de possession global, ce qui n'est toujours pas prouvé ou accepté pour l'utilisation de drones par rapport à des aéronefs habités. Dans le domaine des coûts de revient à l'heure de vol, le dirigeable "dronisé" se pose comme un concurrent redoutable dans un avenir proche.

En conclusion, ce type d'aéronefs multioption, multimission, "dronisés" semble nécessiter un complément d'essais et de mise au point sur la répartition optimale de l'intelligence artificielle entre le bord et le sol. Jusqu'où ira-t-on dans l'autonomie d'un drone? Jusqu'où les législateurs ouvriront-ils le ciel aux drones afin de les "libérer" et de ne plus les confiner dans des espace réservés? Pourra-t-on utiliser des appareils "dronisés" facilement, à la demande, sans contraintes fortes réglementaires et sécuritaires?

De la réponse à ces questions dépendra l'essor des appareils "dronisés". Il est vrai pourtant qu'un besoin existe dans le domaine parapublic, pour les missions à risques (sauvetages, vols en ambiance polluée) et même pour remplacer le système de drone tactique intérimaire SDTI de l'Armée de terre. Ce type d'aéronef peut se révéler intéressant à l'utilisation en offrant un bon compromis endurance/coût d'exploitation, même si leur nombre et donc l'effet d'échelle restent limités. ■

Quelle démocratie ?

Charles Mainguy (49 – de Seynes)

Partout dans le monde les démocraties sont en difficulté. Notre camarade nous donne des explications et présente un "état des lieux" qui montre que toutes les démocraties sont perfectibles... et certaines plus que d'autres.

*L'amour prête son nom à un nombre infini de commerces qu'on lui attribue
Et où il a non plus de part, que le Doge à ce qui se fait à Venise.*
Duc de La Rochefoucauld

La formule du célèbre essayiste, pourrait aussi s'appliquer à d'autres concepts, comme "la démocratie" voire "la république populaire", qui peut servir à cacher des intentions bien éloignées de l'idéal athénien. De la même façon, la promesse trop entendue, d'élections libres à la fin d'une guerre civile ou lors du succès avéré d'une opération de rétablissement de l'ordre après une intervention extérieure, couverte ou non par l'ONU, n'offre *a priori* aucune certitude sur la forme de gouvernement qui va suivre. Une opposition victorieuse, parce que mieux organisée ou mieux armée, n'a pas nécessairement vocation à partager le pouvoir avec une population déroutée par le désordre de l'État et qui aspire d'abord au retour de l'ordre. La meilleure illustration qu'on peut en citer est sans doute la prise du pouvoir par le nazisme en Allemagne. Hitler a été élu dans des conditions parfaitement légales, ainsi que l'assemblée qui l'a soutenu.

Le printemps arabe a débouché majoritairement, sur un désordre plus grave que la situation précédente. Il n'est pas sûr que l'Ukraine connaisse une autre évolution dans les prochains mois. Cette nation vient déjà de perdre la Crimée, pourtant peu marquée par les émeutes de Kiev. Une décision plutôt soudaine, vient de la déclarer indépendante pour le plus grand bienfait de la flotte russe de la Mer Noire. Même en Afrique du Sud, pays qui a connu une période démocratique après la fin de l'apartheid, on note que depuis 1994, le même parti détient le pouvoir et que les accusations de corruption y sont de plus en plus bruyantes. Toutefois, le *think tank* américain Freedom House considérait en 2000, que sur 120 États étudiés, 63 % étaient des démocraties. Avec l'effondrement de l'URSS, nous étions dans une période favorable. En 2013. Le même organisme note que le nombre des États démocratiques avait régressé de façon continue depuis huit ans.

Trois phénomènes participent à la perte de confiance dans la démocratie :

Le premier est la difficulté à investir dans le long terme, au profit des mesures à court terme moins urgentes, mais aux effets électoraux plus favorables ;

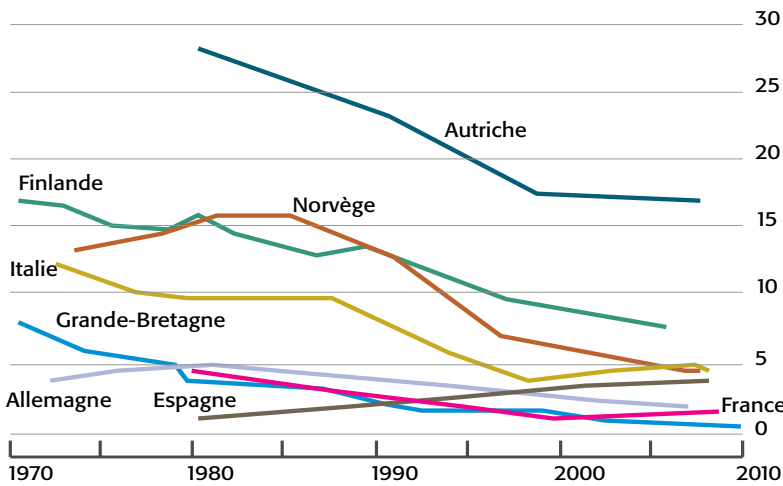
Le deuxième est la difficulté à maîtriser les déficits. Les mesures à prendre sont suffisamment impopulaires pour exiger un gouvernement, qui là encore, ne soit pas prisonnier du court terme ;

Enfin, la troisième raison est la comparaison entre les effets de la crise dans le monde occidental et les performances remarquables de la Chine dans les mêmes années. Le parti communiste chinois a brisé la confiance dans le système libéral occidental. En effet, dans la mesure où il est conscient des difficultés de la base populaire, le parti a les moyens d'être efficace rapidement. Par exemple, le gouvernement chinois a su étendre en deux ans, le versement d'une pension, certes modeste, à 240 millions de ruraux, beaucoup mieux que ce qu'a pu réaliser le président Obama en matière de protection sociale aux États-Unis. La période difficile traversée par la Russie, après la chute du mur de Berlin et jusqu'à l'élection du "tsar" Poutine, n'a pas eu un effet favorable non plus. Plusieurs pays africains regardent vers la Chine, comme modèle d'autocratie à suivre pour sortir de la pauvreté.

Il faut cependant tempérer certaines critiques faites par la revue anglo-saxonne "The Economist". Certains analystes observent que les États-Unis ont mis trente ans pour doubler leur produit national brut, alors que la Chine y est arrivée en seulement dix ans. En admettant l'exactitude de ces chiffres, notons tout de même leur valeur relative. En prenant pour référence dans *Le bilan du Monde en 2012*, publié en 2013 par le quotidien éponyme, prenons deux pays en paix, non soumis à des fluctuations financières liées à un changement important et brutal de la situation économique extérieure qui les affecteraient directement (comme une crise pétrolière pour un pays fortement exportateur) ou par une explosion d'instabilité intérieure. Choisissons-les, le premier parmi les pays développés mais à faible taux de croissance :



Comparaison par pays du taux d'adhésion aux partis politiques (en % de la population totale)



Source : The Economist - 1^{er} mars 2014

La France dont le PIB réel en 2012 aurait été de 25 804 Md\$, le PIB réel par habitant de 40 690 \$ et le second parmi les pays en voie de développement et à forte croissance, tel la Côte d'Ivoire avec un PIB de 23,3 Md\$ (soit 1 038,70 \$ par habitant), ce qui la classe au 29^e rang sur les 48 États du continent africain pris en compte par le quotidien *Le Monde*. En matière de croissance, la Côte d'Ivoire se situait au 5^e rang des mêmes pays, avec le taux très élevé de 8,1 %, ce qui représente un enrichissement théorique de 84 \$ par habitant dans l'année. En France, avec une croissance de seulement 1 %, l'enrichissement par habitant aurait été de 407 \$. En termes de croissance, il est plus facile d'obtenir des taux élevés à partir de seuils bas.

Enfin, nombre de pays entretiennent un simulacre de démocratie et mènent une politique résolument autocratique, par exemple le Venezuela, l'Ukraine ou l'Argentine. D'autres évoluent rapidement dans ce sens, avec une nette propension à la corruption, qui durcit les oppositions : le Bangladesh, la Thaïlande, le Cambodge et plus récemment la Turquie, qui évolue de plus en plus vers un régime islamiste intolérant. Les États-Unis critiquent sur leur propre sol les charcutages électoraux et le poids des lobbyistes : selon la revue *The Economist*, on en compterait une vingtaine par membre du Congrès. En Europe on montre du doigt, le peu de poids du Parlement européen, créé justement pour compenser le déficit de démocratie de la Commission européenne, trop pilotée par des technocrates.

Plus inquiétante, la globalisation a conduit à la création ou à l'extension des pouvoirs de certains organismes supranationaux comme les grands marchés financiers, le Fonds monétaire international (FMI), l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Ils ont privé les chefs d'État de certains de leurs pouvoirs. Leur intervention dans certains pays particulièrement touchés par la crise (la Grèce et l'Italie en Europe, où ils ont changé les chefs de gouvernement), l'a montré récemment. Enfin, certaines Organisations non gouvernementales (ONG), ne simplifient pas toujours le débat politique. Le résultat est une certaine désaffection, générale en Occident, pour les partis politiques. (cf. illustration ci-dessus).

Alexis de Tocqueville notait au XIX^e siècle que les démocraties avaient l'avantage de pouvoir installer un gouvernement de substitution, lorsque le pouvoir en place était incapable de maîtriser une situation grave. C'est un fait,

mais on voit apparaître là une nouvelle distorsion. Le Congrès chinois compte parmi ses membres, les 50 personnalités les plus riches du pays totalisant une fortune de 947 Md\$, soit 60 fois plus que leurs homologues du Congrès américain. De façon aussi surprenante, la totalité des membres de la chambre basse du parlement indien, âgés de moins de 30 ans, sont membres d'une dynastie politique de ce pays démocratique. C'est une tendance est assez commune et pas nécessairement limitée à l'élite politique.

Mais dans l'établissement d'un régime démocratique, des précautions peuvent être prises pour éviter cette dérive. Une constitution bien conçue, doit préciser et limiter clairement le domaine de responsabilité du gouvernement, par exemple, le respect des droits de l'homme, les libertés individuelles telles que la liberté d'expression, le droit d'association avec des sauvegardes indispensables, dont l'indépendance de la justice et les modalités d'élection et de réélection du chef de l'État. L'un des signes les plus répandus et des moins ambigus d'une dérive autocratique, est une modification de la constitution tendant à pérenniser la fonction du Président en exercice. La corruption est un autre danger qui affecte surtout, mais pas seulement, les régimes totalitaires.

Il devrait être plus facile de s'en prémunir, dans un État démocratique où le changement de l'équipe au pouvoir est institutionnel, comme doit l'être le contrôle et la transparence de la gestion de l'État par des organismes indépendants. Enfin on se souvient de cette réponse malencontreuse d'un jeune député : « *Nous avons raison, parce que nous sommes majoritaires* ». Cette attitude peut conduire aussi rapidement à un régime autocratique, au même titre que les abus évoqués ci-dessus. Mohamed Morsi, en Égypte, et Victor Ianoukovitch, en Ukraine, viennent d'en faire la cruelle expérience. Certaines valeurs, fondamentales pour les uns, valeurs naturelles pour la plupart, sont l'héritage de civilisations qui ont mis de nombreux siècles à se dégager de la barbarie originelle.

Elles ne peuvent pas être ignorées, sous couvert de conceptions intellectuelles, sans autre fondement véritable que leur séduisante nouveauté, sans risque de régression ou au minimum de pertes de repères qui sont un bien commun, précieux pour l'unité et l'harmonie d'une société humaine, nation ou groupe de nations. ■



La Chine de Xi Jinping

Michel Jan (59 – Estienne)

Le texte ci-après de notre grand spécialiste de la Chine est emprunté au livre *Vers un nouvel ordre du monde* qu'il a coécrit avec Gérard Chaliand et qui fera prochainement l'objet d'une publication actualisée, en version de poche, aux Éditions du Seuil. Avec l'autorisation de l'éditeur, nous vous donnons la primeur de cette partie du livre dédiée à la Chine que gouverne un nouveau "timonier". Le prochain trimestre, nous publierons la seconde partie : "La stratégie de Xi Jinping ; de la sécurité régionale aux ambitions mondiales".



Le « rêve chinois » et le réveil du monde

Depuis sa nomination comme secrétaire général du PCC en novembre 2012, Xi Jinping a rapidement pris en main tous les pouvoirs. Le "rêve chinois" et la "renaissance du peuple chinois" sont les nouveaux slogans mobilisateurs qui prolongent la "montée en puissance pacifique" de ses prédécesseurs.

Pour l'essentiel, la stratégie n'a pas changé, menée avec détermination et réalisme. Elle repose sur une centralisation du pouvoir, un renforcement du rôle et du monopole du PCC, mais en instituant l'intégration économique, la sécurité et la stabilité régionale comme conditions préalables à la poursuite du développement.

Même si la politique intérieure reste la priorité de l'équipe dirigeante avec une croissance économique ralentie pour « revenir à un taux normal », la poursuite du développement du pays et la survie du régime dépendent de réformes structurelles dans l'ordre régional et international, lesquelles deviennent prééminantes sur le plan de la politique étrangère.

Néanmoins, en s'en tenant à des pratiques politiques qui ont fait la preuve de leurs limites, la poursuite de la modernisation de la Chine paraît mal engagée, tandis qu'à terme persistent les risques d'un conflit avec les États-Unis et plusieurs de ses voisins.

La politique intérieure étant la priorité, la sécurité nationale – prise dans un sens très large – est la préoccupation principale des dirigeants ; Xi Jinping a donc créé, lors du III^e plenum du comité central du PCC (novembre 2013), une nouvelle Commission centrale de sécurité nationale, «... la sécurité nationale étant de la plus haute importance pour renforcer le pouvoir du parti ». Cette commission est en charge des questions de sécurité dans presque tous les domaines (onze au total) : politique, territorial, militaire, économique, culturel, social, scientifique et technologique, information, écologie, ressources et nucléaire. Le domaine d'expertise est vaste, allant des menaces "d'invasion culturelle" (Internet, importation de films étrangers, religion) aux activités de terrorisme (au Xinjiang, par exemple), de la sauvegarde de l'intégrité territoriale (qui inclut les revendications territoriales) au maintien de la stabilité sociale.

Des « groupes dirigeants centraux » (pour l'application des réformes,

pour la sécurité Internet et l'informatisation), créés simultanément et relevant du PCC, doivent mettre en œuvre, à tous les niveaux, y compris locaux, les réformes décidées au sommet, court-circuitant les organismes du gouvernement ou les autorités administratives régionales ou locales, « dans l'intérêt du marché et de la société ».

La lutte contre la corruption, déclarée depuis longtemps comme la plus grande menace pour le PCC, a été rapidement engagée par la « Commission centrale pour l'inspection disciplinaire » dont le secrétaire, Wang Qishan, membre du bureau politique, est un proche allié de Xi.

Outil habituel de gouvernance, signal fort adressé aux contrevenants, la campagne actuelle contre la corruption prétend se distinguer en montrant que les plus hauts cadres du PCC ne sont pas à l'abri d'enquêtes de la police et de la justice. L'encerclement judiciaire de Zhou Yongkang, jusque-là réputé intouchable en tant qu'ancien membre du comité permanent du bureau politique, sert d'exemple. Il illustre le fait qu'aucun des groupes où se sont organisés et retranchés des intérêts particuliers (ministères du gouvernement central, gouvernements locaux, grandes entreprises d'État, armée) ne sera épargné. La campagne anti-corruption se poursuivra à tous les niveaux.

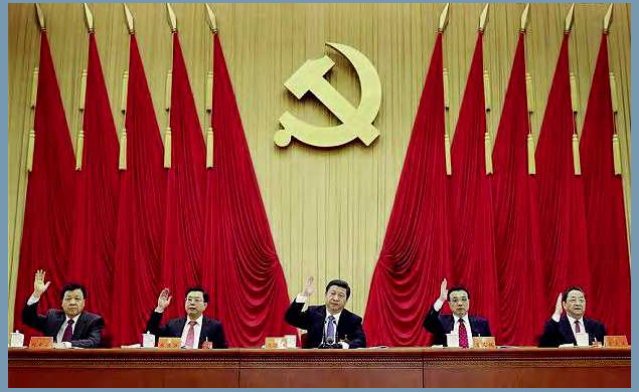
L'enjeu intérieur reste l'instauration d'un contrôle durable du caractère conflictuel de la culture politique chinoise, où les intérêts particuliers luttent contre une autorité supérieure voulant imposer par sa bureaucratie centralisée une "harmonie" politique et sociale. Celle-ci, rappelons-le, a toujours été subordonnée au monopole et à l'unité au sein du PCC, comme elle l'avait été auparavant au pouvoir impérial.

Un tel enjeu n'est pas nouveau. Mao Zedong lui-même et, avant lui d'autres réformateurs, n'ont pu imposer durablement leur propre système, l'utopie idéologique étant confrontée aux réalités économiques et sociales, quand bien même les moyens les plus totalitaires utilisés par la tendance dite "aventuriste" ont déclenché des cataclysmes quasiment programmés (le *Grand bond en avant*).

L'obsédante ambition de tous les grands dirigeants chinois fut et reste de hisser la Chine à la première place mondiale. Mao Zedong rêvait de placer son pays à la tête du mouvement communiste international, d'en



Xi Jinping



...au XVIII^e congrès du PCC

Photos DR

être le phare et le modèle, de dépasser le rival, l'URSS, ainsi que la Grande-Bretagne, puis les États-Unis.

Les mesures prises depuis la fin de 2012 sont l'aveu que les emprunts au « *miracle capitaliste* », découverts et appliqués sous des formes inhabituelles par Deng Xiaoping, ont atteint leurs limites et doivent être réadaptés, c'est-à-dire mieux encadrés par le PCC. Cela implique pour Xi Jinping d'assurer sa légitimité en poursuivant une croissance économique d'au moins 7% avec des conséquences déstabilisatrices prévisibles, qui continueront de déborder sur l'économie mondiale.

Depuis les débuts de l'influence occidentale au milieu du XIX^e siècle, le fond de la problématique est toujours la difficile relation entre tradition et modernité. Kang Youwei (1858-1923), l'un de ces « nouveaux confucianistes » qui ont tenté au cours des siècles d'expliquer et d'adapter l'enseignement du sage aux vicissitudes de l'histoire, un précurseur qui fut admiré par le jeune Mao Zedong, n'avait pas hésité à présenter Confucius comme le plus grand réformateur de tous les temps, même si les adeptes du confucianisme ont toujours eu des préférences conservatrices. L'obsession des néo-conservateurs d'aujourd'hui demeure avant tout la préservation de l'ordre politique et social. Si le confucianisme répond parfaitement aux exigences politiques des autocrates actuels, pour certains dissidents il incarne l'idéologie de la dictature.

Depuis le XVII^e congrès du PCC (novembre 2012), lorsque le pouvoir politique était confronté au dilemme des réformes politiques, entre démocratisation ou poursuite du monopole du PCC, le choix s'est clairement confirmé en faveur du renforcement du rôle du parti et par le rejet d'une évolution vers une démocratie à l'occidentale.

Le socialisme n'ayant pas été abandonné, l'arrière-plan idéologique se réfère également à la tradition culturelle chinoise. La propagande récupère de grandes figures de l'histoire chinoise, en commençant par Confucius, en poursuivant continuant par des réformateurs de la fin de l'empire au XIX^e siècle, Tchang Kai-chek inclus, pour aboutir à Mao Zedong et Deng Xiaoping. Cette lignée évite de mentionner les influences étrangères, pour mieux souligner la spécificité de la culture chinoise, l'originalité de son système politique et sa différence irréconciliable avec le modèle démocratique occidental. Ainsi, en 2014, à l'occasion de l'anniversaire du 4 mai 1919 qui fut un appel à l'adoption du modèle occidental pour la démocratie et la science, autant qu'une mise en accusation du confucianisme par les intellectuels et les étudiants, Xi Jinping a insisté *a contrario* sur le renforcement de l'héritage culturel pour réaliser le rêve et la renaissance de la nation chinoise.

Par sa détermination au moins, et face à une situation intérieure délicate, Xi Jinping révèle sa stature de grand dirigeant comme la Chine n'en a pas connu depuis plusieurs décennies. Le système de direction collective mis en place par Deng Xiaoping est remplacé par un centralisme de

type maoïste. Il repose sur un groupe de dirigeants contraints par des liens de loyauté envers Xi Jinping, partageant tous une crainte constante des conflits internes et de la désintégration de la nation.

En politique intérieure, les choix de l'équipe dirigeante visent donc en priorité à contenir ou à réduire les tensions ou les dérives de la société, à contrôler les influences culturelles étrangères et à affirmer le rôle du PCC dans tous les domaines. Les grandes entreprises d'État, à la fois indispensables au parti et bastions d'intérêts particuliers difficiles à réformer, devront être soumises à la concurrence dont elles étaient jusqu'alors protégées, l'objectif officiel étant de les rendre plus compétitives et de renforcer leur rentabilité. Il n'est pas dit que Xi Jinping parviendra à surmonter les obstacles traditionnels pour démanteler ces bastions souvent soutenus par des personnalités ou des factions au sein même du PCC.

Grâce à une réussite économique exemplaire, fruit de la mondialisation et d'une mobilisation nationaliste, le régime a fait du pays une superpuissance mondiale de premier rang (en terme de parité de pouvoir d'achat, selon certains), construite sur une société autoritaire aux revenus profondément inégalitaires. Avec des poussées de revendications territoriales appuyées par des gesticulations militaires, les autorités font parfois oublier les difficultés intérieures qui sont en réalité leur principale préoccupation.

L'armée chinoise et les réformes

Contrairement à Hu Jintao, son prédécesseur, Xi Jinping a pris le contrôle de l'armée et des militaires dès sa nomination aux postes clés lors du XVIII^e congrès du PCC. La première mission de l'Armée de libération du peuple (ALP) restant la défense du parti et le soutien à son monopole du pouvoir politique, au cours des mois qui ont suivi, l'accent a été mis sur la réorganisation et la modernisation des forces armées. Lors du III^e plenum (mars 2014), en tant que président de la commission militaire centrale, Xi Jinping a dirigé ses propos sur les réformes à mener pour réorganiser et moderniser la structure militaire en tant que telle, insistant « *sur les barrières du système, sur les contradictions internes, sur les sujets généraux qui freinent la défense nationale et les forces armées* ».

Si l'ambition des dirigeants chinois – Xi Jinping en tête – est de doter la Chine de forces pouvant se projeter vers le Pacifique et vers le sud-est asiatique, il conviendrait pour commencer que les forces chinoises atteignent et dépassent le niveau de celles du Japon, jugé actuellement supérieures, notamment celle de sa marine et de son aviation. La réorganisation de la défense nationale porte d'abord sur les rôles, les responsabilités et la répartition d'une part des missions entre les régions militaires et de l'autre, des différentes armes. Lors du III^e plenum et de la création de la Commission centrale de sécurité nationale, dirigée par Xi Jinping, ►



La Chine de Xi Jinping

- les mesures de restructuration de l'appareil de défense et de sécurité nationale ont été relancées. Le débat a porté en particulier sur les capacités d'interopérabilité interarmées (terre, air, mer, spatial), lesquelles ne seront acquises que progressivement, après plusieurs décennies estiment certains observateurs. Pour y parvenir, l'ALP doit créer des commandements de théâtre d'opérations et réduire le nombre des régions militaires (sept actuellement).

La modernisation de l'organisation des forces semble beaucoup plus difficile à mener que celle des moyens, armements et autres équipements. Encore faut-il surmonter en dernier lieu des obstacles institutionnels et des intérêts particuliers, notamment les rivalités interarmées, l'armée de terre gardant une place majeure héritée de l'époque maoïste.

Consciente des faiblesses actuelles de l'armée chinoise, malgré d'indéniables progrès, une partie de la direction politique et des chefs militaires estime imprudent voire suicidaire, de risquer un conflit, même limité, contre le Japon et plus encore contre les États-Unis. Des commentaires se font fait l'écho dans la presse chinoise depuis le début de l'année 2014, à l'occasion du 120^e anniversaire de la guerre sino-japonaise et de la défaite, puis l'anéantissement de la marine chinoise par le Japon en 1894-1895. Les auteurs insistent sur la supériorité des Japonais, acquises grâce aux importantes réformes institutionnelles réalisées à la fin du XIX^e siècle, à la discipline et à la capacité d'engagement des troupes, et non aux équipements et aux armements, tout aussi modernes de part et d'autre. Or, « *Tout le monde sait que la corruption au sein de l'ALP est [actuellement] encore plus grave que celle qui régnait dans la flotte du Nord de la dynastie Qing* » selon le professeur Ni Lexiong, directeur du Centre de recherche sur la politique de défense de l'Université des sciences politiques et du droit de Shanghai. À cette corruption, s'ajoutent le népotisme et le factionnalisme.

Autre frein à une réelle modernisation, selon d'autres analystes extérieurs, la contradiction qui consiste à vouloir s'inspirer des expériences des armées occidentales (des États-Unis notamment), mais en refusant l'impartialité, l'indépendance politique et le professionnalisme qui les accompagnent, l'ALP devant rester avant tout le fidèle soutien du parti et non de la nation.

En attendant, les militaires chinois surexposent leurs moyens avec une assurance apparente, alors que leur armée n'a pas ou a peu d'expérience du combat, aligne des armements dépassés ou non éprouvés, ou encore au stade expérimental, sans qu'on sache s'ils ont toujours une mentalité d'assiégés ou s'ils s'assument dans leur rôle de puissance militaire. Tout en affirmant qu'il n'y aurait « *ni compromis, ni concession, ni traité* » dans la lutte pour la souveraineté territoriale (général Chang Wanquan, ministre de la Défense), en privé des responsables politiques se montreraient sur la défensive et frustrés de constater que Japonais et Philippins se targuent de leur alliance avec les États-Unis.



Chengdu J-20, la copie chinoise du F-22 ?

Le budget de la défense

Le budget officiel de la défense nationale a continué sa progression. En 2014, il s'élève à 134 Md\$, soit 12,2 % de plus qu'en 2013 (117 Md\$, +10,7 % par rapport à 2012). Il est justifié officiellement par une augmentation des soldes des militaires, par des dépenses plus élevées, par exemple pour des campagnes en mer plus nombreuses et plus lointaines, ou de nouveaux matériels et armements.

Pour la première fois, le montant du budget pour la sécurité intérieure n'a pas été publié dans sa globalité. Habituellement supérieur à celui de la défense, seule la part attribuée au gouvernement central a été révélée : 33 Md\$. Tenant le second rang mondial derrière celui des États-Unis (496 Md\$ en 2014), le budget chinois de la défense devrait dépasser en 2015 ceux de l'Allemagne, de la France et de la Grande-Bretagne réunis.

Inévitablement, la comparaison entre les budgets de la défense chinois et américain, l'un en hausse, l'autre en baisse ou stagnant, occasionne des commentaires liés à l'avenir de la situation en Asie orientale et dans le Pacifique. Ils portent en particulier sur la rivalité sino-américaine dans la région, sur les accords de défense des États-Unis avec certains de ses alliés (Japon, Philippines), sur la possibilité de financer le "pivot en Asie". Si, *a priori*, ces budgets n'ont rien en commun, Pékin et Washington estiment l'un et l'autre que l'accroissement de leur présence militaire contribue à la sécurité régionale. Le résultat est une course aux armements, entre la Chine et la plupart de ses voisins.

Les Chinois s'en tiennent, pour l'instant, à des actions limitées ou à des démonstrations de forces prudentes : création d'une ADIZ¹ englobant les îlots revendiqués en mer de Chine, face au Japon ; interventions de gardes-côtes contre les pays de l'ASEAN les plus concernés par les revendications chinoises (Philippines, Vietnam). Autant de mesures qui servent à éprouver la volonté d'engagement des États-Unis auprès de leurs alliés de la région, mais laissant craindre des risques d'incidents graves pouvant dégénérer.

La rivalité entre la Chine et les États-Unis, qui marque déjà le début du XXI^e siècle, se poursuivra tant sur le plan économique, diplomatique que militaire. ■

1- Air Defense Identification Zone.

Ancrage ? Vous avez dit ancrage ?

Marc Del Fabro (72 – Madon)

Notre camarade commissaire DE L'AIR, nous fait part avec humour des réflexions que lui inspire la récente création du corps des commissaires des Armées.

Autant le dire tout de suite, j'ai regardé hier 14 Juillet défiler nos troupes sur les Champs Élysées et, depuis, je mûris lentement mais sûrement. Je m'en vais vous narrer pourquoi.

L'affaire a commencé il y a six semaines. J'étais invité avec ma tendre moitié au mariage du fils d'un ami (à nos âges, c'est la génération suivante qui se marie). Ce mariage avait lieu à Paris, cérémonie à Saint-Étienne-du-Mont, cocktail et repas à l'École militaire, la mariée ayant de la famille sous l'uniforme. Lors du pince-fesses qui précédait le repas je repérai rapidement un jeune et fringant officier de l'Armée de terre portant le gilet vert de la Légion. « *Chic, un militaire* », aurait dit le général de Gaulle. Il n'avait guère plus de vingt ans, nous parlâmes un peu de mon passé et surtout de son avenir. Il se préparait à partir sous les cieux africains. Les légionnaires sont toujours aussi sympas et agréables, et les jeunes sont aussi bien que leurs aînés.

Quelques minutes plus tard, ma femme me fit remarquer un militaire, cinq galons panachés, qui discutait avec d'autres civils, un peu plus loin. Quel est cet uniforme, me demanda-t-elle ? Veste bleue, deux rangées de boutons, c'est un marin. Puis je repérai un insigne inconnu brodé sur sa poche de poitrine. Ce n'est pas un marin, ce n'est pas non plus un médecin, ce doit être un ingénieur de l'armement ou quelque chose du même ordre lui dis-je. Je vais me renseigner. En me rapprochant j'eus un choc : sous les galons de manche, il y avait un parement de velours brun loutre... Un commissaire, c'est un commissaire des Armées nouvelle formule m'exclamai-je ! C'est mon premier !

Je l'interpellai d'un « *Bonjour Monsieur le commissaire* » qui le fit se retourner et démontra ainsi la justesse de ma déduction. Il était propre sur lui, une certaine distinction émanait de sa personne, il mesurait vingt centimètres de plus que moi et avait vingt ans de moins. Je le trouvai donc d'emblée assez peu sympathique. « *Comment savez-vous que je suis commissaire ?* » me demanda-t-il. « *C'est le velours brun loutre sous les galons* » lui répondis-je « *car il se trouve que je fus moi-même commissaire de l'Air dans une vie antérieure* ». « *Commissaire de l'air, ah bon ; moi je suis commissaire des armées, d'ancrage terre* ». « *D'ancrage terre* »... Tel quel, Messieurs. Et il avait l'air content, le bougre !

Nul n'est parfait, et il ne faut jamais abuser de sa supériorité. C'est pourquoi, usant d'un vocabulaire simple et compréhensible même par



14 Juillet 2014, premier défilé des commissaires des Armées en corps constitué.

un commissaire des armées d'ancrage terre, j'entamai avec lui une conversation qui lui permit d'exposer à quel point il appréciait les réformes qui venaient d'aboutir à la fusion des trois corps en un seul, caractérisé par un uniforme composé notamment d'une veste à deux rangées de boutons munie d'un insigne de poitrine incompréhensible. Il se félicitait que le concours fût devenu commun aux trois armées, au service de santé et même à la DGA, les impétrants choisissant à l'issue, en fonction du classement, l'ancrage d'appartenance.

Encore l'ancrage...

Je le laissai parler sans piper mot, songeant que s'il avait existé un ancrage « *crétin des Alpes* » j'en connaissais qui auraient pu être reçus sur titres. J'étais réduit à l'impuissance par l'ancrage et vaincu par le sens de l'histoire.

Fin du premier épisode.



Ancrage ? Vous avez dit ancrage ?

► Hier, 14 Juillet, je m'installai devant mon téléviseur dans mon fauteuil favori « *sans hésiter, le cœur à l'ai-ai-ai-se, car nous allions fêter, voirrr' et complimenter l'armée françai-ai-se* » comme chantait Paulus du temps où la revue avait lieu à Longchamp. Dans leur journal, les frères Goncourt qui avaient du style et la dent dure, écrivent que ce qui entend le plus de bêtises au monde, c'est un tableau dans un musée. On voit bien qu'ils n'ont pas connu la télévision. J'avais donc mis le son au minimum pour éviter d'entendre les commentaires du bavard de service et profiter tranquillement du spectacle.

Défilé aérien impeccable comme toujours, avec en prime une belle vue de l'A400M sur les Champs Élysées. Puis défilé terrestre avec l'X en ouverture suivie des écoles militaires. C'est alors que mon attention fut attirée par une section de militaires non identifiés munis d'un sabre ou d'une épée et que je n'avais jamais vu défiler jusque-là. Je haussai le son à temps pour entendre le commentateur dire « *et maintenant défilent les commissaires des armées!* » Il y ajouta une présentation rapide de leur mission (administrateurs de haut niveau, logisticiens, juristes etc.) qui était flatteuse et agréable à entendre.

Sur le coup, je fus plutôt satisfait : c'était bien la première fois que j'entendais citer les commissaires lors du défilé du 14 Juillet. Puis quelques secondes plus tard, lorsque je réalisai qu'ils défilaient avec une espèce de coupe-choux sur le côté, dans leur uniforme spécifique, en corps constitué et non pas dans leur armée d'appartenance (d'ancrage aurait dit l'autre), mon humeur devint chagrine. Je me souvins alors de mon propre défilé sur les champs, en 1973, devant feu le Président Pompidou. Je n'avais pas tout à fait un an de service. Je me souvins aussi de mon entrée dans le corps et dans l'Armée de l'air.

Après le bac, j'étais entré en fac de droit sans passion pour la chose juridique, uniquement parce que j'estimais que c'était la formation qui me donnerait le plus grand choix pour trouver un job. J'avais 21 ans en entrant en maîtrise et commençais à regarder vers quoi me diriger. J'assistai à quelques conférences d'orientation en faculté, l'une donnée par un commissaire de la marine, l'autre par un commissaire de l'air. Je présentai le concours en estimant que je n'avais aucune chance, ne l'ayant pas préparé. Après tout, j'étais jeune et j'avais le temps. Je pensais faire un DEA l'année suivante, ce n'était qu'un galop d'essai. Ayant loupé une matière, je partis en vacances immédiatement après l'écrit. Je fus pourtant rappelé pour l'oral où je ne brillai pas particulièrement. À ma grande surprise je fus reçu et choisis l'air, pour voir, et uniquement parce que j'aimais les avions. Je n'avais aucune vocation militaire. Je n'en connaissais d'ailleurs aucun. En cette époque post soixante-huitarde, les étudiants ne connaissaient des uniformes que ceux des CRS qui leur faisaient un brin de conduite le printemps venu car on n'en voyait jamais aucun autre en ville. Le monde militaire était inconnu des étudiants, vaguement redouté à cause du service militaire qui, pensait-on, allait nous faire perdre un an, à moins que la coopération ne permette d'y échapper. J'arrivai donc à Salon, en septembre 1972, sans rien connaître de ce que j'allais y trouver ni de ceux que j'allais rencontrer. Tous les apprentis commissaires, à l'exception d'Olivier Simon qui avait fait une prépa EOR et était

“fana mili” étaient dans le même cas que moi. J'étais là un peu par hasard, dans un monde nouveau dont les codes et les habitudes m'étaient inconnus.

Tous ceux qui ont vécu ces mêmes moments, ou ceux qui nous ont vu les vivre, savent bien que le choc fut rude. J'avais un peu l'impression d'être tombé sur une autre planète, tel le Huron de Voltaire ou l'Usbek des lettres persanes. Je ne comprenais rien, ni le langage, ni les comportements. Je me trouvais pris dans un tourbillon, ballotté de gauche à droite, saturé de questions sans réponses, me demandant ce que j'étais venu faire ici. Inutile de dire que les bahutages (à l'époque ils étaient musclés) qui survinrent et durèrent une bonne dizaine de jours n'arrangèrent pas la chose. Répartis à deux par brigade, nous ne pouvions faire bloc, nous trouvions isolés au milieu de jeunes gens dont la très grande partie étaient issus de lycées militaires où ils avaient suivis des prépas spécialisées et qui, eux, connaissaient à fond le monde dans lequel ils étaient appelés à évoluer.

Je compris rapidement que la première condition de la survie était d'appliquer strictement la maxime de saint Ambroise de Milan : « *Sifueris romae, Romano vivito more* » que l'on pourrait traduire (non homologuée par le Gaffiot) : « *Si tu veux éviter les emmerdes, fais exactement comme les copains* ». Mais les bonnes intentions sont une chose et les résultats ne suivent pas toujours. Sur les dix-huit poussins de la brigade, les deux commissaires étaient un boulet pour les autres, toujours à contre-temps, toujours à côté de la plaque.

Pourtant, très vite, en quelques jours, nous avons été admis avec toutes nos différences. Plus même, nous avons été protégés, aidés et adoptés. On excusait nos erreurs (« *C'est un commissaire* »), on nous expliquait, on nous soutenait. Après quelques semaines, nous étions chez nous. Plus, nous avions le sentiment d'être reconnus et appréciés avec nos spécificités, peut-être même pour elles. Nous découvrîmes aussi que ceux que nous prenions au départ pour des gamins turbulents (et qui l'étaient, il faut bien le dire) n'étaient pas des brutes décerébrées, loin de là, qu'ils avaient un idéal, de la culture, des doutes, des angoisses et du cœur. Nous vécûmes avec eux pendant toute la période bloquée, avant de passer au bâtiment des aspis fin novembre. Tout au long des deux années à Salon, nous suivîmes avec eux la formation militaire, avec eux participâmes aux marches et fûmes brevetés para. Lors du stage commando à Ancelle, nous avons décidé avec notre brigadier (le capitaine Gillet) de marcher en groupe et de finir ensemble l'épreuve du 1 500 mètres. Ce jour-là, j'avais mal arrimé mon sac et, lors du 1 500 mètres au pas de gymnastique, je me suis asphyxié. Avant de comprendre ce qui m'arrivait, je me suis retrouvé délesté de mon sac, pris à bras-le-corps par mes deux voisins de chambre (Patrice Bouygues et Martial Imberti) et littéralement porté jusqu'à la ligne d'arrivée où je pus récupérer avant le 8 kilomètres qui suivait.

J'ai revu Martial Imberti il y a deux ou trois ans, au gala de l'École. Il n'avait rien oublié. Nous avons aussi parlé de Patrice Bouygues, qui est mort en service aérien commandé en 1979. Il est notre frère, vivant dans notre mémoire et jeune pour l'éternité. Tout au long de notre carrière nous aurons naturellement notre place dans cette Armée de l'air. Dans mes différents postes où je croiserai PN, Mécanos et Basiers, j'aurai toujours droit à la même remarque : « *Dans notre promo, nos commissaires étaient Untel et Untel* ». “NOS” commissaires. Je crains que tous les ancres du monde ne remplacent pas cela.

La réforme qui a conduit à la fusion des trois corps de commissaires était sans doute nécessaire, voire indispensable. Elle a été conduite par un commissaire de l'air. L'école reste à Salon. Il y aura toujours des commissaires dans l'armée de l'air. Je crois donc que mes angoisses sont vaines, du moins je l'espère. Positons.

Mais que l'on ne me parle plus d'ancrage, ou je sors mon revolver. ■

La promo 56 investit le Vercors aucune perte à déplorer

Georges Lacaze (56 - Le Cong)

La remarquable expédition organisée de main de maître par notre camarade Pierre Bonnard en mai a permis aux "Le Congais" de découvrir la Drôme et les sites historiques de la Résistance du Vercors.

Le Vercors, quel écrin magnifique pour tant d'héroïsme mais aussi, hélas, tant d'horreur et de sauvagerie. L'histoire est trop connue pour être à nouveau racontée : les combats furent intenses, les massacres sans pitié. Ordre était donné de « *trouver les terroristes et de les exterminer complètement* ». 629 résistants et plus de 200 civils, dont 148 habitants de Vassieux, périrent dans l'opération de juillet 1944. Mais pour nous, aviateurs, l'arrivée de 400 Allemands en deux vagues successives, à bord de 45 planeurs DFS 230 remorqués par des bimoteurs Dornier 17, et s'engouffrant dans la trouée du col du Rousset, après 1h30 de vol en conditions météo dégradées, interpellé par la technicité et l'audace des pilotes... Chacun d'entre nous put se recueillir devant la nécropole de Vassieux et dans la cour des fusillés de La Chapelle-en-Vercors sans oublier le site grandiose de Valchevrière où seule la petite chapelle romane est restée debout au milieu des ruines du hameau martyr...

Le lendemain, nous fûmes reçus dans la "résidence secondaire" de la belle marquise de Sévigné, au château de Grignan perché sur son socle altier « *à la vue triomphante* »... où, durant trois longs séjours, elle vint rejoindre sa fille chérie, bravant le mistral et le vent du sud. Après une halte à la cité du chocolat de Tain l'Hermitage, il nous fallut 45 minutes d'écoute attentive pour découvrir la subtile et scientifique dégustation des chocolats, tel Monsieur Jourdain découvrant la prose...

Le vendredi soir, dîner exceptionnel au restaurant doublement étoilé de Pont-de-l'Isère, chez Chabran : notre propre constellation fut, bien sûr, admise sur titre... mais, heureusement, autorisa l'entrée jusqu'au grade de capitaine.



La petite chapelle de Valchevrière, seule rescapée du hameau martyr.



Le château de Grignan investi par la 56.

(Ouf!) Le repas fut à la hauteur de la promo 56 : excellent, rare et généreux.

Durant ces trois belles journées, chacun eut l'opportunité de renouveler son voisinage. Et là, de l'avis de tous, se firent d'inattendues, étonnantes et riches découvertes humaines...

Ce fut, dans l'amitié partagée avec nos compagnes, la vraie réussite de cette escapade Drôme-Vercors.

Mais Saint-Ex n'avait-il pas dit : « *Il n'est qu'un luxe véritable, et c'est celui des relations humaines.* » (Terre des hommes) ■

Photos collection de l'auteur



Les pièges d'un voyage aux Amériques

L'avenida Atlantica au clair de lune.

Par l'encadrement de la promo 61 - Moulin'

Il y a 51 ans, la promotion 1961 – "Capitaine Moulin" préparait fébrilement son voyage d'études aux Amériques qui devait la conduire au Brésil, au Mexique, en Guyane, aux Antilles et aux États-Unis. Le commandement, dans sa grande bienveillance, avait rédigé un document de 140 pages censé permettre une préparation optimale mais aussi éviter les dangers auxquels des gamins d'un peu plus de 20 ans sont exposés. Les plus sérieux qui avaient pris la peine de le lire savaient tout sur l'histoire, la géographie, l'économie, la situation politique et les habitudes des pays à découvrir. Ce document se terminait par quelques pages où le médecin nous donnait des conseils de prophylaxie et nous mettait en garde, en particulier, contre certaines maladies. Il n'est pas question ici de résumer ce document "historique", mais plutôt d'en publier quelques bonnes feuilles.

De même que beaucoup de mots espagnols changent complètement de valeur suivant qu'on les emploie dans le golfe du Mexique ou au milieu des Andes, de même le portugais ne s'entend pas toujours de la même façon sur les rives du Tage et sous la Croix du Sud. Méfiez-vous notamment de ces mots tout à fait inoffensifs à Lisbonne et qui, sous le soleil tropical, acquièrent la force d'une injure. Ainsi de *estupido*. Vous ne voyez pas là de quoi fouetter un chat, mais vous verrez facilement qu'il y a de quoi se faire écharper. Au Portugal, pour traiter quelqu'un d'idiot on dit « *estupido* ». Mais au Brésil, c'est une injure très grave. On dit « *bobo* ».

De même, le mot de Cambronne que l'on utilise sans danger au Portugal (et même ailleurs), comme ce terme un peu dru de trois lettres que l'on peut lire dans les meilleurs classiques du XVII^e, sont au Brésil d'un emploi strictement prohibé.

Par contre, vous qui, d'un voile pudique, recouvrez le nom de ces maladies que certain puritanisme antihygiénique qualifia de honteuses, sachez qu'à Rio de Janeiro (comme à Buenos Aires d'ailleurs) on parle d'une syphilis comme d'un rhume de cerveau. M. Soares de Almeida vous quittera fort bien dans un salon en vous disant par exemple :

« Excusez-moi, mais il faut que j'aille prendre mon 914... »

Il ne s'agit pas d'un Trocadéro - Gare de l'Est carioque, ni d'une ligne de tramway quelconque. Non le "novecento quatorze" est la marque même



Le fameux document.

de la piqûre classique que des millions de Sud-Américains se font faire hebdomadairement pour éviter ou soigner la syphilis. Loin de dissimuler leur traitement, ils vous en parleront ouvertement.

Effusions, marques d'amitié

J'ai noté qu'il n'y a guère de spectacles qui déclenchent davantage l'hilarité d'une salle de cinéma brésilienne que celui de deux généraux français qui s'embrassent à l'occasion de la remise d'une décoration ou d'un drapeau. Que deux hommes s'embrassent sur la joue en public, cela dépasse l'entendement (on criera tout de suite à la pédérasie qui est ici d'un commerce dangereux et particulièrement dissimulé).



Le plus étrange est que vous ne cesserez guère de voir des hommes s'embrasser dans la rue. Mais ils s'embrassent sans s'embrasser ; c'est l'*abraço*. Quand vous rencontrez un ami, vous lui donnez l'*abraço*. Lui aussi. C'est-à-dire que vous enlacez son torse de vos bras en appuyant votre tête sur son épaule ou sur sa poitrine (suivant la taille) et vous lui donnez une, deux, trois ou quatre claques dans le dos (suivant le degré de votre affection).

Femmes, flirt, amour

Chaque soir, au clair de lune, le long de l'Avenida Atlantica, entre l'Océan argenté et les gratte-ciel, vous pouvez voir défiler la plus belle jeunesse de l'univers. Nulle ville au monde, je pense, n'offre au regard du visiteur un essaim aussi abondant de jeunes filles éclatantes, un tel déploiement de charmes étincelants, noir velours des yeux, hanches félines, peau d'or mat, gorges saillantes sous le surah ou la soie imprimée ; quel bonheur ineffable ne vous promet-tes-vous pas ? Pourtant, de cette coupe miraculeuse tendue chaque nuit par les nymphes brésiliennes à vos lèvres d'étranger de passage, il y a un pas que vous ne franchirez rapidement que dans le rêve. Et s'il est vrai que les Brésiliens appellent "*Camisa de Venus*" ces objets si usuels que les hommes demandent à voix basse dans nos pharmacies, ne pensez pas que vous êtes dans un pays où l'amour est facile.

Ces idéales jeunes filles qui laissent volontiers le clair de lune et les yeux des *senhores* caresser leurs bras ambrés et leurs fermes attraits, disparaîtront vers 22 heures pour regagner leurs lits, et non le vôtre. Ces plus belles, ces plus pures, ne sont pas pour vous *estrangeiro* de passage. Respirer. Ne pas toucher. La fine fleur de la jeunesse carioque vous permettra peut-être un petit flirt, mais, si vous vous enflamez, la question du mariage se dessinera rapidement. Et ce mariage que l'on vous agitera alors c'est, 99 fois sur 100, un autre qui le fera.

Vous qui recherchez l'aventure, attendez minuit. Alors, sur la promenade délaissée par la fine fleur de la société carioque, vous obtiendrez à bon compte les faveurs d'une petite "*mulatinha*" descendue de son "*morro*". Elles sont très gentilles, d'ailleurs, ces mulatines, dont la teinte s'échelonne du plus clair café au lait à

l'ocre le plus sombre (on ne dit pas mulâtresse). La langue brésilienne est prodigue de ces diminutifs qui permettent aux mots captifs de jeter du lest, aux expressions trop lourdes de s'envoler. De même que le café devient *cafezinho*, et s'il est vraiment bon, taxé de *bonzinho*, aussi bien la mulâtresse est une *mulatinha* et, si elle a de la grâce, elle est *engraçadinha* ; si elle est d'une remarquable beauté, vous pourrez dire que vous l'avez trouvée *d'acqui, da ponta* et même *da pontinha*, ce qui est le maximum ; *ponta, pontinha*, la pointe, la petite pointe... (il s'agit du lobe de l'oreille, quand on veut manifester une grande admiration pour quelqu'un ou quelque chose, on la traduit en se pinçant le lobe de l'oreille gauche entre le pouce et l'index droits). Quand vous tenez, si j'ose dire, un brin de couleur locale entre vos mains, il vous faut songer à vaincre d'autres obstacles, suivant que vous habitez un grand hôtel, une *pensao* (dans les deux cas, vous aurez des difficultés) ou un appartement dans un building. Rappelez-vous que les portiers de buildings, s'ils sont le plus souvent mulâtres eux aussi, ne s'en montrent pas moins féroces avec leurs congénères du sexe faible qu'ils répugnent à voir passer par la grande porte. Mieux vaut donc le plus souvent les faire passer par l'ascenseur du service. Vous éviterez des ennuis. Quant à sortir en plein jour avec votre *mulatinha* et à vous afficher avec une de ces charmantes créatures un peu trop teintées, nulle loi, bien sûr, ne vous l'interdit, mais, aux yeux de la société "blanche", vous vous déclasserez.

Le "futebol"

On ne saurait quitter le Brésil sans parler du football. Car s'il est vrai qu'on nage, qu'on chevauche, qu'on roule (en Maserati et à bicyclette), qu'on boxe, qu'on saute, qu'on court à pied au Brésil, c'est vraiment sans importance. Il n'y a qu'une chose qui compte : le football qui est, avec la loterie, la passion dominante et dévastatrice du peuple.

Un stade de 150 000 à 200 000 places à Rio (le plus grand du monde) suffit à peine aux clameurs du dimanche. Tambours et pétards rythment furieusement la galopade des avant-centres. Un but marqué fait toujours mourir un ou deux carioques dans les tribunes... Tant de

chaleur ne va pas sans violence. Les arbitres doivent connaître, en sus des règles, les sorties de secours de tous les terrains du pays. Depuis 15 ou 20 ans les Brésiliens sont les meilleurs joueurs du monde ; mais, par une incompréhensible fatalité, ils avaient toujours échoué dans la Coupe du Monde. Ce n'est qu'en 1958, à Stockholm, que le onze du Brésil a réalisé son rêve en battant la Suède par 5 buts à 2. Le Président de la République en a interrompu ses consultations. Rio a redonné pour un jour son Carnaval et les églises ont retenti d'actions de grâce. Sentimentalement, une telle victoire représente une promotion nationale, la liquidation du dernier complexe colonial. Vous aurez beau dire, on est majeur quand on a des Vava, des Didi, des Pelé et des Garrincha.

Santé

Bien qu'elles ne soient pas l'apanage des pays tropicaux, Les maladies vénériennes y connaissent un renouveau qui n'est pas sans émouvoir les instances médicales internationales. L'OMS signale une nette recrudescence de primo-contaminations surtout syphilitiques dont le traitement se révèle de plus en plus délicat en raison de l'accoutumance des microbes aux antibiotiques. Certaines villes sont de véritables "points chauds" en particulier Rio de Janeiro. Les bonnes fortunes que vous pourrez rencontrer tout au long de votre croisière ne seront souvent que des professionnelles ou assimilées. Craignez les "cadeaux" qu'elles peuvent vous faire à l'occasion de vos épanchements ! D'ailleurs, professionnelles ou équivalentes n'ont pas d'exclusivité en ce domaine ; on peut être contaminé avec beaucoup de distinction...

Méfiez-vous donc de l'aventure exotique et ne revenez pas "avariés" de votre beau voyage.

Un médecin sera des vôtres. Quel que soit son grade, il est là pour vous traiter, et vous aider. Si vous êtes inquiet sur l'état de votre santé ou si vous êtes en proie au moindre doute, ne manquez point d'aller au-devant de lui. Dans tous les cas, cela restera strictement entre vous deux.

Et maintenant, après ces simples conseils : Bonne route ! ■

1- Ni les auteurs de ce texte brillant ni leur promo ne nous sont connus... pour l'instant.

Photos DR



Le palais présidentiel à Brasília...

...le même palais, mais vu par Jean Menu (61)



Conférence sur les guerres de la Révolution et de l'Empire

Daniel Bastien (71 - Blanckaert)

Le 7 avril 2014, une soixantaine de membres, conjoints et amis de l'AEA, ont assisté sur la BA 106 de Mérignac à une conférence conjointe AEA-INSA donnée par M. Jean Noubel, ingénieur INSA, sur les guerres de la Révolution et de l'Empire à travers la carrière du général Marulaz¹. Le conférencier, en s'appuyant sur des écrits authentiques de cet ancien enfant de troupe devenu général d'Empire, a brossé un tableau de la plupart des campagnes européennes menées par la France au cours de cette période agitée de notre histoire, auxquelles avait participé ce valeureux hussard².

Les guerres de la Révolution

De 1789 à 1800, les monarchies européennes³, craignant une contagion révolutionnaire de leurs peuples, et donc inquiets pour l'avenir de leurs régimes, se sont alliées pour attaquer la France de toutes parts. Les troupes françaises connurent de nombreux succès comme la victoire de Valmy, en 1792, contre l'armée prussienne, ou l'occupation de la Savoie et de Nice (alors italiennes) et de plusieurs villes du Rhin, avant de passer à l'offensive en Belgique et d'y remporter la victoire de Jemmapes contre les Autrichiens. La France déclara la guerre à la Grande-Bretagne et aux Provinces-Unies des Pays-Bas. On relèvera qu'en 1795, lors de l'attaque des Pays-Bas par l'Armée du Nord, eut lieu la prise pour le moins originale, par les cavaliers du général Pichegru, de la flotte hollandaise, prise dans les glaces convient-il de préciser, un fait d'armes probablement unique. De son côté, le général Bonaparte, en Italie, remporta les victoires de Castiglione, Arcole et Rivoli qui lui valurent d'être accueilli en héros à son retour. L'armée de Moreau, quant à elle, eut pour mission de combattre une coalition austro-hongroise en Helvétie en 1798, puis une coalition austro-russe en 1799, et de mener la campagne d'Allemagne de 1800, avec plusieurs victoires à la clef et la poursuite des Autrichiens le long de la vallée du Danube. Au bilan, la France révolutionnaire s'en sortit victorieusement.

Les guerres de l'Empire

Après une période de paix relative sous le



La prise de la flotte hollandaise par les cavaliers du général Pichegru

Consulat de Bonaparte qui avait pris le pouvoir par le coup d'État du 9 novembre 1799 (18 Brumaire An VIII, selon le calendrier républicain), ce dernier décida en 1803 de constituer une flottille conséquente, concentrée à Boulogne, et destinée à acheminer vers l'Angleterre une armée d'invasion. Les Anglais tentèrent à plusieurs reprises de détruire préventivement cette menace, notamment dans la nuit du 5 octobre 1804 où ils mirent en œuvre des armements avant-gardistes conçus et mis au point par l'inventeur américain Robert Fulton, comme des catamarans sans mat lancés vers les bateaux français et que leurs servants (des nageurs de combat avant l'heure) abandonnaient au dernier moment avant l'explosion des charges, mais aussi des torpilles et des mines anti-navires. Cependant les dégâts de cette attaque, ainsi que de plusieurs autres, furent mineurs. Mi-1805, une coalition austro-russe encouragée par les Anglais se tramant "dans le dos de la France", Bonaparte, devenu l'Empereur Napoléon, renonça à son projet d'invasion de l'Angleterre et décida de diriger la Grande Armée vers Vienne; ce fut une campagne marquée par de très nombreux succès qui se termina par la victoire d'Austerlitz, le 2 décembre 1805.

De 1805 à 1811 la France napoléonienne domina largement l'Europe. Ses ennemis, organisés en une succession de coalitions, furent vaincus à l'issue de plusieurs campagnes: après Austerlitz, ce furent les victoires d'Iéna contre la Prusse en 1806, d'Eylau et de Friedland contre la Russie en 1807, puis de Wagram contre

l'Autriche en 1809. Mais cette période d'invulnérabilité prit fin avec la désastreuse campagne de Russie de 1812, suivie en octobre 1813 par la défaite de Leipzig et, au début de 1814, par l'invasion de la France et l'écroulement de l'Empire. S'ensuivirent la première abdication de l'Empereur, le 6 avril 1814, son exil à l'île d'Elbe puis la première restauration de la dynastie des Bourbons en la personne de Louis XVIII. Le retour inopiné de Napoléon en mars 1815 créa un nouveau sentiment d'inquiétude au sein des monarchies européennes, mais cette période des "Cent Jours" se termina par de nouveaux affrontements qui culminèrent à la défaite de Waterloo (18 juin 1815), et lors de l'exil définitif de Napoléon à Sainte-Hélène.

Au bilan, au cours d'une présentation très vivante agrémentée d'anecdotes et de précisions des plus intéressantes, notamment sur la vie quotidienne des hussards et autres grognards engagés dans ces campagnes le plus souvent meurtrières, cette conférence aura constitué un rappel très apprécié sur des connaissances en principe acquises au lycée, mais pour nombre d'entre elles quelque peu diluées dans les mémoires au fil du temps. ■

1- Au sujet duquel il a rédigé un ouvrage: *Marulaz, un grand général de l'Empire*, Bernard Giovanangeli Éditeur.

2- Extrait de son épitaphe: « 26 chevaux tués sous lui et 19 blessures attestent de son intrépide courage et son dévouement à la France ».

3- Principalement: le Saint-Empire romain germanique, la Prusse, le Royaume d'Autriche, la Hongrie, l'Espagne et la Grande-Bretagne.



Vol de nuit à Cognac

Vick Loynet (07 – Brocard)

Pilote instructeur à l'EIV (escadron d'instruction en vol) 2/12 Picardie de la base de Cognac, l'auteur nous présente une manifestation qui souligne le dynamisme des représentants régionaux de l'AEA.



Photos ADC Gilles Zicry, Armée de l'air

L'arrivée de nuit et l'accueil par le Lcl Matthieu Kessler, commandant l'École de pilotage de l'Armée de l'air (EPAA)

Le 25 mars dernier, la base aérienne 709 de Cognac-Châteaubernard a eu le plaisir de recevoir douze adhérents de l'AEA à l'occasion d'un vol de nuit qui fut l'occasion d'une réunion conviviale entre piégards charentais.

Nos anciens ont été accueillis par deux élèves de l'École de pilotage de l'Armée de l'air (EPAA) puis par le colonel Antoine Guillou (88 – de La Taille Trétinville), commandant la base. Ils ont ensuite assisté à trois exposés au sein du poste de commandement de l'EPAA. Le commandant de l'École, le lieutenant-colonel Matthieu Kessler (97 – Tourangin), a présenté les cursus que suivent actuellement les élèves pilotes, de la formation initiale à Salon-de-Provence aux écoles de spécialisation, à savoir Cazaux et Avord, puis les évolutions à venir avec le programme "Cognac 2016". Cette présentation a

donné lieu à une discussion très intéressée entre les différents participants. Le lieutenant Thomas Parsy (09 – Fayolle), de l'escadron de drones 1/33 Belfort, a ensuite proposé une vision globale de l'activité de son unité avant de rentrer dans le détail des évolutions dues à l'arrivée du drone Reaper aux côtés du Harfang, déjà présent sur la base depuis l'été 2009.

Enfin, le lieutenant-colonel Marc Scheffler (94 – Soubeirat), chef des opérations de l'EPAA, a fait part de son expérience en tant que pilote de Mirage 2000D dans le cadre des opérations *Pamir* en Afghanistan puis *Harmattan* en Libye. Il a dépeint l'utilisation de ce vecteur dans les opérations récentes et a ainsi fait le lien avec les évolutions nécessaires dans les écoles amont afin de proposer aux escadrons opérationnels des pilotes répondant aux exigences des conflits actuels.

À l'issue de ces présentations, chacun a pu découvrir de façon concrète l'activité actuelle de l'EPAA en se rendant à l'escadron d'instruction en vol 2/12 Picardie, au simulateur et en suivant des départs d'avions pour le vol de nuit.

Les participants se sont ensuite rendus au mess officiers où un pot d'amitié puis un dîner convivial ont permis les échanges entre les anciens Piégards et le commandant de la base ainsi que son second, le lieutenant-colonel Élie de Rivals-Mazères (88 – de la Taille Trétinville), chef de l'EPAA, et différents cadres de l'école. À cette occasion, le lieutenant-colonel Kessler s'est vu remettre un chèque des mains du président de la section Poitou-Charentes, contribution de l'AEA à l'organisation de la journée du 15 mai qui réunit plusieurs anniversaires et reprises de traditions au sein de l'EPAA. ■



Conférence sur la contrefaçon

Daniel Bastien (71 - Blanckaert)

Le 19 mai 2014, 80 membres, conjoints et amis de l'AEA ont assisté sur la BA 106 de Mérignac à une conférence donnée par Jean Bieche, inspecteur des douanes, sur le fléau de la contrefaçon.

La contrefaçon est pratiquée de longue date mais, au cours du temps, elle est passée du stade artisanal au stade industriel et aucun secteur n'est désormais épargné; tous les articles manufacturés présentent donc le potentiel d'être contrefaits. La contrefaçon est définie comme « la reproduction, l'imitation ou l'utilisation totale ou partielle d'une marque, d'un dessin, d'un modèle, d'un brevet, d'un logiciel, d'un droit d'auteur, ou d'une obtention végétale sans l'autorisation de son titulaire », mais aussi « l'usurpation d'une appellation d'origine ». Précisons que dans notre pays, la contrefaçon constitue un délit à la fois douanier et pénal. Les conséquences de la contrefaçon peuvent être dramatiques, notamment lorsqu'elle concerne des produits pharmaceutiques. On estime que 20% des médicaments fabriqués dans le monde sont contrefaits¹ avec, parfois, des morts à la clef. Il en est de même pour les pièces détachées utilisées dans l'aéronautique ou la chirurgie (*pace-makers* par exemple). Les médias font régulièrement état de la toxicité de certains produits contrefaits dans les domaines du textile, des jouets, des cosmétiques et des boissons alcoolisées (30% de la vodka exportée de Russie serait contrefaite). Chacun sait que c'est principalement dans les pays d'Asie, et notamment en Chine, que sont fabriqués la plupart des objets contrefaits, mais pas seulement; même en Europe, la contrefaçon est de mise, notamment en Italie, premier pays européen de la contrefaçon, où les autorités font preuve d'une étonnante tolérance.

Les produits de luxe constituant des cibles privilégiées pour un pays comme le nôtre, la contrefaçon se traduit par des pertes d'emplois et un important manque à gagner. C'est pourquoi nos services douaniers s'efforcent, au niveau des aéroports, des ports et des principaux axes d'échanges commerciaux, d'intercepter le maximum d'articles contrefaits (huit millions l'an dernier) mais aussi et surtout d'identifier et d'appréhender les commanditaires car, si des



20 % des médicaments fabriqués dans le monde sont contrefaits

produits contrefaits sont importés, c'est parce que quelqu'un les a commandés. Faute de moyens suffisants et compte tenu de l'importance des échanges commerciaux internationaux, les articles saisis ne représentent cependant qu'une faible partie de ce qui circule.

Certaines contrefaçons sont très difficiles à déceler mais certains indices peuvent permettre de les suspecter: les produits contrefaits sont principalement écoulés sur les marchés, dans les foires mais aussi, et de plus en plus, sur Internet, surtout si l'on passe commande à l'étranger. La piètre qualité du produit, les fautes d'orthographe grossières, les similitudes phonétiques au niveau du nom des produits, les étiquettes et les emballages approximatifs... constituent autant d'indices devant inciter à la méfiance. Pour brouiller les pistes, les contrefacteurs professionnels font souvent transiter leurs conteneurs de produits par plusieurs pays, voire plusieurs continents. Les Douanes, en recourant de plus en plus à l'analyse de risque et grâce à la coopération internationale (Organisation mondiale des Douanes, Europol, attachés douaniers dans les ambassades) obtiennent toutefois des résultats souvent spectaculaires. Les échanges commerciaux étant en augmentation constante, et l'imagination des contrefacteurs et autres trafiquants étant sans bornes, la tâche n'en reste pas moins immense. Désormais, tra-

ffics de stupéfiants et contrefaçons sont intimement liés, car la contrefaçon permet de "blanchir" les profits des trafics de stupéfiants. Un kilo de CD audio contrefaits permet par exemple d'acheter un kilo de cannabis. La revente de tels CD ne présentant que peu de risques, des échanges de ce genre permettent aux narcotraffiquants de "blanchir" leurs profits en quasi-impunité.

En conclusion de cette conférence très instructive, le conférencier a incité chacun à faire preuve de vigilance dans ses pratiques d'achat, de ne jamais acheter de médicaments par Internet (où huit produits sur dix sont des faux). Il a engagé les éventuels détenteurs de marques, brevets, dessins et autres modèles, à non seulement les déposer à l'INPI², mais aussi auprès des services des Douanes, pour y souscrire une "demande d'intervention" à partir de laquelle les services sur le terrain peuvent effectivement intervenir et intercepter les produits soupçonnés. Il s'agit de deux préalables absolument nécessaires pour voir ses droits protégés face à la contrefaçon. ■

1- On a identifié sur le marché africain des faux médicaments fabriqués à partir d'encre d'imprimante ou à partir de peinture de signalisation routière colorée par de la brique rouge finement pilée !

2- INPI: Institut national de la propriété intellectuelle.



Visite du chantier de la LGV Tours-Bordeaux

Daniel Bastien (71 - Blanckaert)

Le 22 mai 2014, 32 membres et conjoints de l'AEA ont effectué une visite guidée du chantier de la LGV (Ligne à grande vitesse) Tours - Bordeaux, le plus grand chantier ferroviaire européen actuel¹, et plus particulièrement du chantier de construction d'un imposant viaduc sur la Dordogne.

Si l'on peut actuellement se rendre de Paris-Montparnasse à Bordeaux dans des rames TGV, en fait, la ligne empruntée (mise en service fin 1990) n'est au standard "grande vitesse" qu'entre Paris et Tours (Saint-Pierre-des-Corps pour être précis). Au-delà, il s'agit de la ligne historique, saturée, où les rames TGV partagent la voie avec des TER et autres trains de marchandises. Aussi, actuellement, sur le tronçon Tours - Bordeaux, les rames TGV n'ont de "grande vitesse" que le nom. Le temps de parcours actuel entre Paris et Bordeaux est de plus de trois heures.

Les travaux engagés ont pour objet de mettre Bordeaux à 2 heures 05 de Paris à l'horizon mi-2017 (avec une vitesse d'exploitation de 320 km/h), et de libérer la ligne historique au profit des TER et des trains de marchandises, favorisant ainsi le développement du ferroutage, quasi inexistant sur cet axe malgré des flux commerciaux énormes.

Pour pouvoir réaliser ces travaux, l'État a mis en place un "Partenariat public-privé", une première en France pour une LGV. À travers Réseaux ferrés de France, l'État a en effet concédé le financement, la construction, la maintenance et l'exploitation de la LGV Tours-Bordeaux à LISEA², une société concessionnaire, pour une durée de 50 ans. Ayant réuni les financements³ et étant désignée maître d'ouvrage, LISEA exploitera et entretiendra la ligne et, en échange, sera rémunérée, sur la durée de la concession, par les redevances liées au trafic versées par les sociétés dont les trains circuleront sur cette ligne.

Sur ce parcours de 302 km (et 38 km de raccordements divers), ce ne sont pas moins de 50 ouvrages d'art qui sont en construction, dont un imposant viaduc sur la Dordogne, d'une longueur de 1 320 m, que les visiteurs ont pu approcher. Une fois opérationnel, ce viaduc pourra être franchi par les TGV à 240 km/h. S'il est prévu que les ouvrages d'art soient terminés mi-

2015, il restera alors deux ans de travaux pour équiper la ligne de trois millions de tonnes de ballast, poser les rails, l'alimentation électrique et la signalisation, puis mener des essais avant une mise en service opérationnelle mi-2017.

Les visiteurs ont aussi pu voir un pont jouxtant l'autoroute A10 au niveau de Saint-André-de-Cubzac, qu'il a fallu réaliser pour y faire passer la LGV, quasiment accolée à l'autoroute à cet endroit. La configuration des lieux ne permettait pas de réaliser une déviation du trafic routier pendant les travaux. Comme il n'était pas envisageable non plus de couper cet axe routier très fréquenté pendant plusieurs mois de travaux, une tranchée couverte en béton, destinée à accueillir la nouvelle LGV, a été construite à quelques dizaines de mètres de son emplacement définitif. Une fois cette structure terminée, l'axe routier a été coupé durant trois jours, ce qui a permis aux techniciens, travaillant jour et nuit, de décaisser 9 600 t de terre pour le passage de la nouvelle ligne, et de faire glisser, à l'aide de vérins hydrauliques à câbles, sur une dalle en béton recouverte de graisse, cette structure en béton de 3 600 t vers son emplacement définitif (à raison de 4 m/h !). Après que la voie routière très passante a été réaménagée, les automobilistes ont pu l'emprunter à nouveau, sans se douter qu'une véritable prouesse technique y avait été réalisée.

Comme c'est désormais la règle pour les chantiers de ce genre, une soixantaine de fouilles archéologiques avaient été effectuées préalablement aux travaux de terrassement et la dimension environnementale a été largement prise en compte, avec des aménagements divers destinés à préserver les écosystèmes, notamment les 220 espèces protégées recensées sur cette nouvelle ligne.

crédit LISEA



Le viaduc sur la Dordogne.



À proximité de l'autoroute A10, la travée couverte.

Compte tenu du gain de temps sur le trajet, on estime à plus de cinq millions le nombre de voyageurs qui délaisseront leur véhicule ou renonceront à prendre l'avion⁴ pour se déplacer entre Bordeaux et Paris. Les membres de l'AEA de la région bordelaise attendent donc avec impatience l'inauguration de cette nouvelle LGV pour pouvoir envisager, même sur une seule journée, des allers-retours rapides et sereins vers la capitale. ■

1- Jusqu'à 8 500 personnes sur le chantier, 1 600 engins, 60 millions de m³ de déblais (l'équivalent de quatre tunnels sous la Manche).

2- LISEA : Ligne Sud Europe Atlantique (pour le tronçon Tours - Bordeaux).

3- 7,8 milliards d'euros au total. État, collectivités territoriales et Union européenne : subventions publiques de 3 Mrd€; Réseau ferré de France : contribution de 1 Mrd€; LISEA : apport de 3,8 Mrd€.

4- En France, lorsque deux villes sont reliées par le train en plus de trois heures, 80 % des voyageurs prennent l'avion et 20 % le train. Si la durée du trajet se rapproche de deux heures, ces pourcentages sont inversés.



Entre gala et baptême

Hugues de Sacy (61 - Moulin)



Cette année, gala et baptême : il y a bien longtemps que cela ne m'était pas arrivé. Il est vrai que les circonstances s'y prêtent. L'an dernier, Pierre Niclot alors président demande à Xavier Gras, le réalisateur du spectacle du gala en 2009, de remettre ça pour le gala de cette année, année des 80 ans de l'Armée de l'air. À la demande du chef d'état-major de l'Armée de l'air, le thème du spectacle doit être celui de l'identité de l'aviateur décliné à travers cinq dates clés : 1914, 1934, 1944, 1964 et 2014.

Comme il y a cinq ans, Xavier Gras que je connais maintenant depuis dix ans et avec qui se sont noués des liens d'amitié, me demande de le seconder pour lui apporter les éléments historiques nécessaires. Commence alors un passionnant travail de recherches dans les archives cinématographiques de l'établissement de communication et de production audiovisuelle de la défense (ECPAD) que je n'avais jamais consultées, à la photothèque du Service historique de la défense (SHD) et au SIRPA Air. Découvrir le film de la remise de la Légion d'honneur à Guynemer à Dijon, celui du décollage du seul Mirage IV ayant largué une bombe nucléaire ou encore la photo de Saint-Exupéry au premier gala de l'École de l'air à la

maison de la Chimie à Paris, furent au nombre de mes satisfactions. Recueillir le témoignage du général Caubel, premier commandant d'un escadron de Mirage IV fut également un grand moment.

Mais tout cela n'est que de la matière brute, il reste à en faire un spectacle. Alternant intermèdes musicaux, joués par une formation réduite de la Musique de l'air, projections d'images et de films sur un texte en voix off et scènes jouées par trois jeunes acteurs, il met l'accent, pour chacune des cinq périodes, sur un aspect de cette identité de l'homme de la troisième dimension qu'est l'aviateur : 1914, c'est le don de soi ; 1934, la cohésion ; 1944, l'engagement ; 1964, l'excellence ; 2014, l'inventivité. La connaissance des aviateurs acquise par Xavier depuis dix ans lui permet de faire passer le message avec beaucoup de pertinence et aussi parfois un brin d'humour.

De la dernière scène, je retiens ce dialogue entre les trois acteurs :

– *La diversité nous enrichit mutuellement, elle nous rend encore plus performants. Les terriens et les marins comptent le temps qui s'est écoulé. Ce sont les armées du temps long.*

– *Nous sommes l'armée du temps court, l'armée des réseaux, du cloud, du laser, des drones et de*

tout ce qui n'est pas encore inventé. - Qu'importe, nous l'inventerons !

À ce moment, je me surprends à regarder les poussins, au fond de la salle, en me disant que c'est à eux que cette scène s'adresse.

Ils sont 55, ces Poussins parmi les 735 personnes qui se retrouvent ce 20 juin au Pavillon d'Armenonville. Après un cocktail de grande qualité, le spectacle est présenté au cours du dîner. Des témoignages reçus à l'issue et aussi quelques jours après, je crois pouvoir dire qu'il a répondu aux attentes de ses commanditaires, le CEMAA en tout premier lieu et Jean-Marc Denuel, notre président.

Pris de remords de ne m'être pas inscrit pour le baptême à Salon le 4 juillet, je profite de ma rencontre avec le général Pollet, commandant l'École de l'air, pour lui demander s'il m'est encore possible de le faire avec Xavier qui se montre très fana d'assister à cette cérémonie. L'affaire est rondement menée avec son cabinet dès le lundi suivant. Nous voilà donc en zone Sud en ce premier vendredi de juillet, date traditionnelle du baptême des promotions, pour assister à la démonstration aérienne de l'après-midi, sous un ciel orageux mais encore relativement clément malgré un vent violent du secteur sud-ouest. Les Ramex Delta du 2/4 La Fayette





Photos École de l'air

ouvrent le bal, bal qui devait tourner court : on nous annonce tout d'abord que la prestation de l'équipe de voltige est annulée en raison de la force du vent. Toutefois la Patrouille de France passe devant nous pour rallier le seuil 16 sous un ciel menaçant mais permettant encore une présentation "beau temps". Puis tout se précipite : il nous est demandé d'aller nous abriter sous les hangars en raison de l'arrivée d'un orage. Le temps de s'y rendre et c'est, à l'heure prévue du décollage de la PAF, un vrai déluge comme je n'ai que rarement eu l'occasion d'en voir. On commence à s'inquiéter pour la cérémonie des baptêmes !

Mais les dieux doivent être avec nous car le ciel de Provence a épuisé toutes ses larmes dans l'après-midi ; le vent est tombé et la lune brille dans un ciel clair quand les tribunes commencent à se garnir des 2 200 invités. Au pied de celles-ci, outre les personnalités habituelles, prennent place des autorités militaires du Cameroun, du Niger, du Bénin, du Mali, du Gabon, de la Côte d'Ivoire, du Sénégal, du Burkina Faso et du Maroc, invitées à l'occasion du quarantième anniversaire du cours spécial de l'École de l'air.

Ce n'est pas sans un pincement au cœur que je revis cette cérémonie du baptême. Rien n'a changé, sinon qu'à l'époque la cérémonie avait les bâtiments Brocard et Testard en toile de fond alors qu'aujourd'hui c'est le BDE. J'ajoute que, pour moi, c'est un double souvenir : celui du baptême de la promotion Moulin, bien sûr, mais aussi celui du baptême de la promotion Martin, car, parrain au sein du bureau des élèves, j'officiais au cours de cette cérémonie, il y a 51 ans, en donnant l'ordre à la promotion 1962 de se mettre à genoux et à la promotion Martin de se mettre debout. Ce cérémonial est inscrit dans les traditions. C'est ainsi qu'en ce vendredi de juillet, dans la nuit salonnaise, le parrain ordonne aux poussins : « *Promotion général Martial Valin, debout* ». En effet, le choix des élèves s'est porté sur celui qui, ayant fait allégeance au général De Gaulle en novembre 1940,

fut mis à la tête des Forces aériennes françaises libres à Londres en 1941. Ce baptême est suivi de celui de la promotion 2013 de l'École militaire de l'air qui a choisi pour parrain le colonel Amédée Passemard. Pour clore la cérémonie, le général Denis Mercier, CEMAA, procède à la lecture de l'ordre du jour qui se termine par l'annonce de la fusion, en 2015, des écoles d'officiers de l'Armée de l'air en une école unique (cf. p.7).

Je ne veux pas quitter Salon sans montrer à Xavier ce BDE dont je lui ai tant parlé. En quittant la tribune nous nous dirigeons donc vers le bâtiment où les festivités vont se prolonger. En chemin, nous retrouvons notre président qui se joint à nous et c'est ensemble que nous allons faire partager à Xavier nos souvenirs en nous retrouvant dans ces lieux fréquentés il y a fort longtemps et pourtant si proches dans nos mémoires. Au fil des salles et des couloirs, c'est toute notre vie de jeune piégard qui ressurgit

avec son lot d'histoires mais, non, ne comptez pas sur moi pour vous dévoiler les mauvais coups racontés par notre président.

Nous finissons par nous retrouver dans la zone VIP quand je suis interpellé par une jeune aspirant (non, décidément, je n'arrive pas à écrire aspirante !) qui me demande de lui montrer mon carton d'invitation. Je me vois signifier que je n'ai pas le droit d'être là ! Me voilà vraiment revenu à plus de cinquante ans en arrière : vais-je me retrouver au trou ? Heureusement un capitaine, sur mes explications, me tire de ce mauvais pas et nous nous retrouvons dans la salle traditions avec les personnalités invitées où notre président, aux petits soins, va nous chercher une coupe de champagne pour arroser cette belle journée.

Et comme nous n'avons plus vingt ans, nous renonçons à aller nous joindre aux poussins dans la cour intérieure où ils ont organisé leur soirée ; sagement, nous prenons congé pour rejoindre les amis aixois qui nous hébergent. ■



La zone Sud, à l'heure prévue du décollage de la PAF...

H. de Sacy



Reconversion : un parcours séquencé

Bernard Delcamp (66 – Audemard d'Alençon)

La création par le ministère de la Défense de la Mission de reconversion des officiers (MRO) au sein de l'Agence de reconversion de la défense (ARD), le 1^{er} janvier 2014, a changé la donne, d'autant plus que Michel de Lisi (75 – Duthoit) a été nommé à la tête de cette mission. Notre camarade, vice-président "Reconversion" de l'AEA et de l'AOAC, nous fait part de ces dernières évolutions.

Depuis de nombreuses années la reconversion est une des actions majeures de l'AEA. Le nouveau contexte institutionnel et les bonnes relations existantes avec ces organismes et les associations doivent permettre à l'AEA de mieux remplir cette mission en concertation avec la MRO, en intervenant à plusieurs étapes de ce parcours séquencé.

Tout d'abord et fonction du compte à rebours nécessaire pour réussir, l'AEA organise depuis plusieurs années, la journée d'information "CAP2C" destinée aux officiers. L'auditoire attendu est composé d'officiers qui souhaiteraient ou devraient se reconvertir dans les deux années et cela en amont de la prise en charge de la MRO.

Le parcours de reconversion proposé aujourd'hui aux officiers par la MRO est le fruit d'une quadruple analyse qui a porté sur le marché de l'emploi, les forces et les faiblesses récurrentes des candidats, l'analyse des pratiques au sein des meilleurs cabinets civils et l'audit des pratiques des conseillers de l'agence par un consultant indépendant. Cette analyse croisée a permis d'approfondir et de consolider l'offre de service de l'Agence au profit des officiers en leur proposant un accompagnement particulièrement structuré et performant. L'ambition est de permettre aux candidats motivés d'être dans l'emploi dans 80 % des cas dans un laps de temps allant de huit à douze mois, en suivant le parcours en quatre phases résumé dans le schéma ci-contre.

Les ajustements opérés ces derniers mois ont notamment porté sur :

- la mise en place d'un dispositif mixte permettant le doublement des capacités d'accompagnement. Ce dispositif s'appuie, d'une part sur l'augmentation, au sein de la MRO, du nombre de conseillers dédiés à l'accompagnement des officiers sur l'ensemble du territoire (50) et, d'autre part, sur l'emploi de consultants seniors du secteur privé ;

- le renforcement des pratiques professionnelles des conseillers dédiés à l'accompagnement des officiers au sein de la MRO, afin qu'ils assurent leurs missions sur les mêmes standards professionnels que les consultants du secteur privé spécialisés dans l'accompagnement des cadres supérieurs ;

- la mise en place, au profit des officiers, de formations et d'ateliers collectifs améliorant la connaissance de l'entreprise et la prospection du marché caché (management de l'entreprise, finances, droit de travail, utilisation des réseaux...);

- l'acquisition d'outils numériques facilitant la recherche d'emplois publiés sur Internet.

L'ensemble de ce dispositif sera pleinement opérationnel fin 2014.

Toutefois, parallèlement à tout ce travail effectué par la MRO, l'AEA se tient à l'écoute de l'officier, après la phase 1, pour l'orienter vers les camarades exerçant dans les entreprises correspondant à leurs recherches et, aussi et sur-

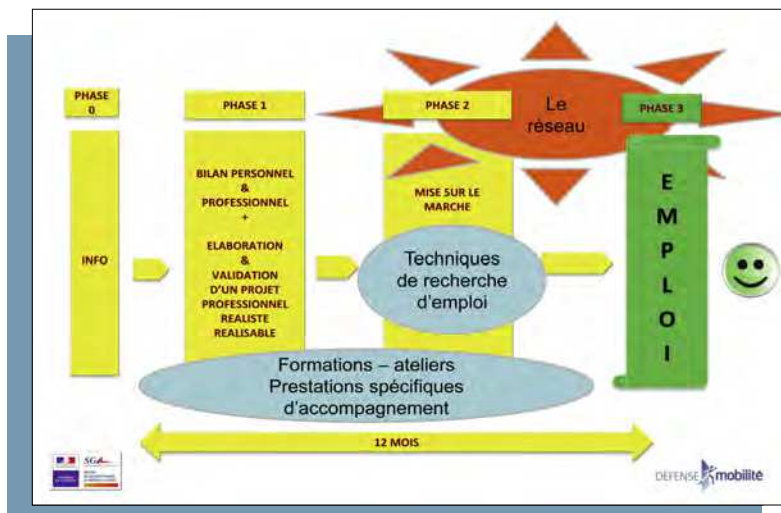
tout, en fonction de leurs projets professionnels, grâce au réseau "Mermoz"¹. Il est essentiel que le travail de la phase 1 ait été effectué, car l'entretien ne peut être productif que si l'officier a bien assimilé sa technique; il n'y a rien de plus démotivant pour les membres du réseau "Mermoz" que de recevoir un officier indécis ou quémandeur.

Enfin et parfois oubliée, l'intervention en appui au cours de la phase 3, au profit de l'officier pendant sa période d'essai car, pour certains, l'adaptation à l'entreprise constitue un choc culturel. Puis au-delà, dans la limite des trois ans, quand un de nos camarades doit quitter brutalement son emploi, il est important que l'AEA intervienne pour le soutenir et l'aider à rebondir.

Ainsi l'action concertée de la MRO et de l'AEA doit permettre à nos camarades d'avoir tous les atouts en main pour atteindre leurs objectifs. Cependant dans cette opération comme dans toutes celles auxquelles ils ont pris part leur engagement doit être total.

Dans un prochain article, Michel de Lisi apportera des précisions sur l'offre de service offerte à nos camarades. ■

1- Le réseau Mermoz, regroupe les membres de l'AEA actifs dans une carrière civile pouvant être contactés par nos officiers en recherche d'emploi.



Le livre d'or de l'École de l'air

Marcel Poulet (52 - Dartois)

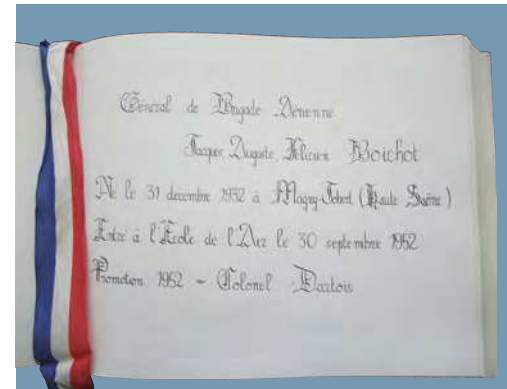
Une jolie anecdote sur cette tradition oubliée que notre camarade souhaiterait voir revivre.

Un paragraphe de l'article *Les noces d'or de la promo 63*, paru dans le numéro 216 (mars 2014) de notre revue, nous indique que la salle traditions "René Gautier" de notre école, contient une collection de volumes reliés en cuir remarquablement calligraphiés, sorte d'annuaire des piégeards morts en service aérien commandé, où figurent un résumé de leur carrière, ainsi que la date et le lieu du crash.

Ce paragraphe me rappelle une mission qui m'avait été confiée alors que j'étais chef d'une brigade de la promotion 1958. Cette mission consistait à faire exécuter ces pages calligraphiées par une religieuse du carmel d'Aix-en-Provence. Chaque mois je m'y rendais apportant une dizaine de pages dactylographiées. Chacune relative à un de nos anciens morts en service aé-

rien commandé ou au champ d'honneur. La religieuse devait reporter ces textes sur un papier de luxe proche du vélin. De ces visites, je rapportais à Salon les pages déjà transcrites. Les corrections à y apporter étaient nombreuses. Les erreurs concernaient particulièrement les noms de lieux et des termes aéronautiques. Sur dix feuilles, cinq ou six étaient à refaire. Les ayants corrigées, je les remettais à la prochaine visite.

L'échange des documents se faisait par le truchement d'un guichet pratiqué dans un claustra. Séparé de mon interlocutrice par cette clôture, j'essayais de lui expliquer les corrections nécessaires. Rapidement, je comprenais qu'elle n'était pas la religieuse en charge du travail mais une intermédiaire. J'étais exaspéré par la quantité de feuilles à rectifier, une fois, voire deux avant d'obtenir satisfaction. Lors d'une visite je perdais mon calme et menaçais de cesser notre collaboration si je n'obtenais pas de travailler face à face, faisant fi du claustra, directement avec la religieuse calligraphe. Ma menace reçue



cette réponse: « Lieutenant, cela est strictement impossible, la règle de l'Ordre nous interdit toute relation visuelle avec une personne extérieure au couvent. Mais en tant que mère supérieure, j'accepte de vous recevoir ainsi que vous le souhaitez pour un travail plus efficace ».

Ainsi fut fait, le travail devint plus facile mais pas autant que je l'espérais, car l'avenir m'apprit que la religieuse calligraphe lisait et parlait fort mal le français.

Il y a bien longtemps de cela et le carmel d'Aix-en-Provence n'existe plus. Notre camarade Serge Raynaud (62 – Martin), président de l'association "Patrimoine et traditions de l'École de l'air", se désole de constater que depuis une dizaine d'années ce livre d'or n'est plus mis à jour. Ne serait-il pas souhaitable que les élèves assurent pendant leur séjour à Salon ce devoir de mémoire? ■

Transall C-160 : 50 ans d'histoires

Par Gilles Bordes-Pagès (photos), textes de Gérard Pons (71 – Blankert) et Hervé Bertrand (85 – Houdemon), préface du général Denis Mercier (79 – Caroff de Kervezec).

Collection *En Vol* des Éditions du Petit Futé, 29 x 20,5 cm, 158 pages, 24,90 €

Déjà auteur de plusieurs ouvrages remarquables, dont celui sur la BA 188 de Djibouti (cf. n° 216), Gilles-Bordes-Pagès, commandant de bord chez Air France et photographe amateur primé dans des compétitions internationales, récidive avec un autre "monument" consacré cette fois au Transall. Ce "beau livre", réalisé avec la complicité de deux piégeards pilotes de C-160, nous fait revivre les riches heures de cet avion qui, depuis un demi-siècle, est la colonne vertébrale du transport aérien militaire français.

Au fil des pages, au travers de témoignages d'anciens du C-160, les auteurs nous font revivre le quotidien des "transporteurs" au travers des missions de routine, mais surtout de missions plus exceptionnelles que cet avion a accomplies sous tous les cieux du monde. Il y a bien sûr l'Afrique, avec les multiples "Opex" auxquelles la France a participé: la Mauritanie, le Tchad, Kolwezi, Libye, etc. Mais aussi dans des pays où notre pays s'est engagé pour d'autres opérations militaires ou missions humanitaires: Asie, Europe, Moyen-Orient ou Pacifique.

Tous ces récits, courts, précis, percutants sont rehaussés par la qualité des sublimes photos que Gilles Bordes-Pagès a réalisées entre 2010 et 2014 au cours de plusieurs missions en Transall. Ils sont aussi un hommage à tous les personnels, pilotes, mécanos, convoyeuses ou commandos qui ont servi cet avion déjà entré dans la légende.

Composées avec des textes et photos de cet ouvrage, les pages 30 à 32 de ce numéro du *Piège*, donnent un aperçu de la qualité de ce livre d'exception.

► Les livres



Élévations-Promotions-Nominations

À/c du 1^{er} juillet 2014

- CGA Dominique **BONNET** (88), adjoint au chef du Service parisien de soutien de l'administration centrale
- CRG2 Patricia **COSTA** (80), chef du service de l'administration générale au SGDSN

À/c du 1^{er} août 2014

- GCA Grégoire **BLAIRE** (79), directeur central de la DIRISI.
- GCA Jean-Jacques **BOREL** (80), commandant la défense aérienne et les opérations aériennes
- GAA Thierry **CASPAR-FILLE-LAMBIÉ** (80), inspecteur général des armées
- GBA Bruno **MAURICE** (80), commandant la brigade aérienne d'appui à la manœuvre aérienne du CSFA
- GBA Philippe **MONTOCCHIO** (82), commandant les forces françaises stationnées à Djibouti
- GBA Bruno **PACCAGNINI** (84), chargé de mission auprès du CEMA
- GDA Jean-Christophe **ZIMMERMANN** (82), commandant en second du CDAOA

À/c du 1^{er} septembre 2014

- GDA Philippe **BOUSSARD** (80), commandant du centre du soutien des opérations et des acheminements
- GBA Serge **CHOLLEY** (82), sous-directeur des opérations de la DRM
- CRG1 Didier **DOUCHET** (79), adjoint au DRHAA

- GBA Bruno **DUVERT** (83), officier général synthèse de l'EMAA
- GBA Michel **FRITSCH** (80), chargé des affaires nucléaires, de la sécurité aérienne et la navigabilité de l'EMAA
- GBA Rony **LOBJOIT** (84), sous-directeur études, politique des RH et gestion des hauts potentiels de la DRHAA
- GBA Didier **LOOTEN** (84), chef de la division cohérence des programmes interarmées de l'EMA
- GBA Bruno **MAIGRET** (84)
- GCA Patrick **PACOREL** (80), inspecteur de l'Armée de l'air
- GBA Gilles **PERRONE** (85), adjoint Planification au chef du CPCO
- GDA Joël **RODE** (83), inspecteur « emploi » de l'IAA
- GBA Jean **RONDEL** (83), adjoint au sous-chef d'état-major opérations de l'EMA
- GDA Philippe **ROOS** (81), sous-chef d'état-major « activité » de l'EMAA
- GBA Pascal **ROUX** (81), chargé de mission auprès du CEMAA
- GBA Didier **ROUZET** (81), chef d'état-major du CDAOA
- GDA Bernard **SCHULER** (81), commandant en second des FAS
- GCA Philippe **STEININGER** (80), commandant les FAS
- GBA Jean-Michel **VERNEY** (85), commandant la brigade aérienne du contrôle de l'espace aérien

Congé du personnel navigant

- GBA Paul **CESARI** (82), au 1^{er} septembre 2014

2^e section

- CRG2 Thierry **LESPINET** (79), au 1^{er} septembre 2014

L'AEA leur adresse ses félicitations.

Naissances

- Thomas, fils de M. et M^{me} Janselme ERAL, petit-fils du général et M^{me} Jean-Marie ERAL (71)^o, le 11 février 2014
- Claire-Aline, petite-fille du général et M^{me} Jean-Jacques BRUN (61), fille de Louis-Frédéric et Anne-Cécile BRUN le 23 mai 2014
- Soline, petite-fille du lieutenant-colonel et M^{me} Jean-Louis CLEMENT (57), le 27 mai 2014
- Tara, petite fille du général et M^{me} Benoît TRANCART (67 décédé), le 12 juin 2014
- Paul, arrière-petit-fils du général et M^{me} Jacques MARC (51), fils d'Antoine MARC et Marine COMTE
- Violette, petite-fille du général et M^{me} Christian GODARD (79), le 8 juillet 2014
- Edgar, fils de M. et M^{me} BOUTIN, petit-fils du colonel et M^{me} Jacques KISSENBERGER († 70), le 30 août 2014

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

Mariage

- Benjamin, fils du général et M^{me} Maurice LARDET (74), le 27 septembre 2014.

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

Solution des mots croisés de la page 38

— Edulcore. 10 — Eplorée — Is.
Vélos. 5 - Enteras — Vie. 6 — Ps. 6 — Réa. 7 — Enslilage. 8 — Qi — Né - Annus. 9
Verticalement : 1 — Astronomie. 2 — Ruralité. 3 — Cratère — Do. 4 — le —
— Me — Reno. IX — Dope - Uri. X — Écossaises.
Horizontalement : 1 — Archevêque. II — Sur - Nini. III — Traités — El. IV —
Ratée — Indo. V — Olé - Raleur. VI — Nirvana — Lé. VII — Oteé — Gacé. VIII

Décès

- Colonel Paul **BLANC** (45), le 4 mai 2014
- Lieutenant-colonel Jean **VALLERIE** (52), le 4 mai 2014
- Général Claude **FRANCOIS** (52), le 15 mai 2014
- Lieutenant-colonel Gilbert **OLIVIER** (52), le 21 juin 2014
- Général Jean **SIMMONET** (55), le 2 juillet 2014
- Général Jean-Luc **ROUVELLOU** (60), le 2 juillet 2014
- Lieutenant-colonel Jean-Pierre **SÉRÉ** (48), le 24 juin 2014
- Général Jean **BONNET** (51), le 8 juillet 2014
- Général Louis **HANTZ** (45), le 8 juillet 2014
- Général René **CHESNAIS** (42), le 25 juillet 2014
- Commandant Edgard **FIEROBE** (56), 10 août 2014
- Colonel Jean **BOLLEREAU** (52), le 12 août 2014
- Général Michel **HAGER** (62), le 18 août 2014
- Général Yves **MOTAIS DE NARBONNE** (48), le 19 août 2014
- Ingénieur général des armées Joël **DONOT** (59), le 20 août 2014
- Colonel Jean **BERTRAND** (52), le 26 août 2014
- Général Hubert **MOUTON** (42), le 31 août 2014
- Colonel Claude **BECQUET** (51), le 3 septembre 2014

- M^{me} Pierrette ROCHARD épouse du général Claude **ROCHARD** (53) le 26 août 2014
- M^{me} Mercedes Roccaserra, épouse du général Claude **ROCCASERRA** (53), le 9 juin 2014
- Magali Larive, fille du général et M^{me} Michel **LARIVE** (ancien inspecteur santé air), le 26 janvier 2014

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

