

**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

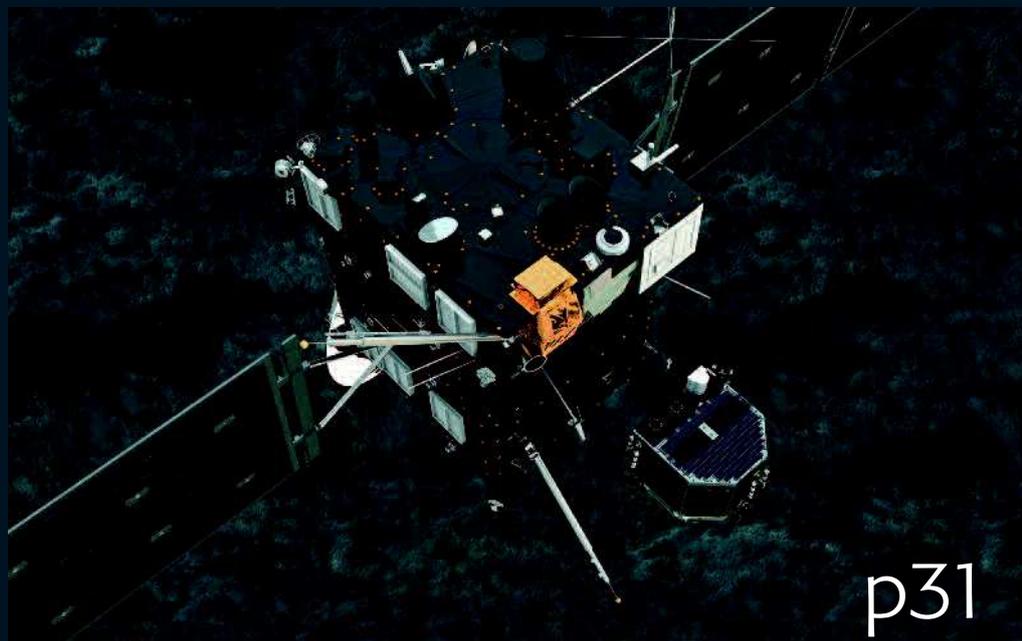
**Dépôt légal**

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



Couverture : © ESA

# ► sommaire



p31

## Éditorial

- 4 > L'École de l'air fait le choix de  
l'avant-garde et de l'unité  
**F. Pollet (85)**

## Actualités

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

## Histoire

- 10 > Joffre et l'aviation  
**H. Silvestre de Sacy (61)**
- 12 > 1914, le plan Schlieffen et  
l'entrée de l'aéronautique  
dans la guerre  
**G. Chaber (65)**
- 16 > *Ad memoriam*  
**Serge Laroque (72)**
- 18 > François Marie Noël Battesti,  
l'as corse oublié  
**Promo EMA**

## Récits

- 20 > Vendredi 13 septembre 1985 :  
ce n'était pas le jour...  
**G. Pons (71)**
- 23 > L'Unité française de  
vérification  
**P. Jelensperger (65)**
- 26 > Abattu dans le djebel  
**J. Bonnet (51)**
- 28 > Un hiver avec les Tchouktches  
du Kamtchatka (suite)  
**L. Bortoletto (01)**
- 31 > Le robot Philae s'est posé sur  
la comète  
**M. Le Fèvre**
- 34 > Un général en campagne...  
municipale  
**F. Rivet (70)**
- 37 > Un bel exemple d'entraide  
**F. Blanluet (54)**



p26

Le comité de rédaction du *Piège* souhaite à ses lecteurs de passer de bonnes fêtes et une excellente année 2015.



p34



p42

## Idées

- 39 > Comme le temps passe!  
A. Delahodde (65)  
*Piqûre n°35*
- 41 > L'avenir du tourisme spatial  
J-P. Casamayou (70)
- 42 > La Chine de Xi Jinping  
M. Jan (59)
- 44 > 15 août 1914 : par la faute d'une doctrine stupide, le lieutenant de Gaulle est blessé  
É. Copel (54)
- 46 > *Interstellar*, la nouvelle Odyssée de l'espace  
J-P. Casamayou (70)

## Vie des promotions

- 48 > La 74 dans le 84 en 14 pour ses 40 ans : que de 4 !  
S. de Lauriston (74)
- 49 > Les commissaires de la 55 sur le Larzac  
J. Bouillaud (55)

- 50 > La 59 dans le " *Faire Face* "  
C. Prasil (59)

## Vie des régions

- 51 > Conférence sur le général MacArthur  
D. Bastien (71)

## Vie de l'école de l'air

- 53 > La 2012 en Espagne  
J. Duplessis (12)

## Vie de l'AEA

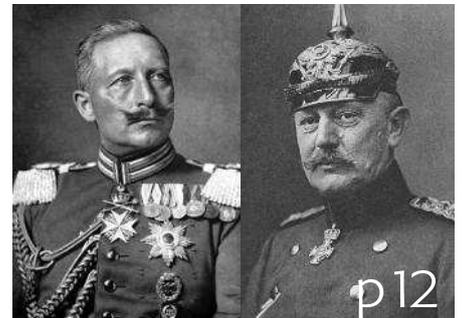
- 54 > Entraide  
Ph. Leheup (72)
- 56 > Des outils pour une reconversion réussie  
M. de Lisi (75)

## Notes de lecture

- 59 > Les livres  
*Mots croisés*

## Entre nous

- 62 > Carnet





Le colonel Sadoux (adjoint conduite), le général Pollet (commandant l'École de l'air) et le général Mercier (CEMAA) lors du baptême des promotions 2014.

# L'École de l'air fait le choix de l'avant-garde et de l'unité

## Francis Pollet (85 –Houdemon)

Commandant l'École de l'air depuis 2013, l'auteur nous explique<sup>1</sup> la grande mutation dont il a été la cheville ouvrière qui va entraîner la fusion de notre école avec l'École militaire de l'air.

**N**ous avons une feuille de route claire et précise: "*Unis pour faire face*" nous donne les points de repère autour desquels toutes les décisions sont articulées. L'École de l'air est directement concernée par quatre axes d'effort :

- **Moderniser.**

C'est un vaste chantier car il faut à la fois adopter pour les cours les pédagogies les plus abouties, à base de semestres, d'engagement, d'options et d'Erasmus. Les meilleures ingénieries pédagogiques permettent d'avoir les formations les plus efficaces. Cela s'accompagne du wifi sur tout le site mais aussi des tablettes sur lesquelles les cours seront dispensés à partir de 2015. Deux millions d'impressions annuelles seront ainsi remplacées par un campus numérique. Adieu les livres qui termi-

naient leur vie dans la Fontaine Moussue! Les imprimantes 3D et autres souffleries laser sont également présentes. Une institution qui investit dans son école, investit dans son avenir.

- **Simplifier.**

Le millefeuille des heures enseignées doit encore être ramené à des proportions plus raisonnables. La formation est trop longue. Elle doit être allégée sans mettre en péril la certification des diplômés. Le réglage n'est pas facile à trouver car il ne faut pas oublier que nous ne formons pas des ingénieurs ou des masters mais des officiers qui doivent disposer de solides bases militaires et stratégiques, en plus de l'enseignement académique. Sans parler des raisons d'être des aviateurs: voler et faire voler. Enfin, il semble indispensable qu'un officier quittant Salon-de-Provence



soit passé par les fourches caudines du CDAOA et par les unités opérationnelles. L'optionnel doit nous aider à dégager du temps.

• **Développer les partenariats.**

Tous les élèves engagés dans les filières "Ingénieur" et "Master" effectuent un stage de deux à quatre mois à l'étranger, soit en échange avec les autres académies militaires, soit dans l'industrie grâce à l'aide de nos anciens pour définir des stages utiles, soit encore en échange dans des facultés civiles du monde entier. Les destinations font réfléchir : Singapour, le Canada, les États-Unis ou encore le tour du monde avec Solar Impulse. Un centre d'excellence "drone" voit le jour actuellement en partenariat avec l'Aviation civile. Un centre axé autour des facteurs humains et du savoir voler est en cours de définition. Il s'agit du *Flying Capabilities Campus* où le pôle Pégase est partie prenante. L'Armée de l'air réaffirme sa politique d'ouverture. Nous recevons enfin de nombreux élèves en provenance des pays du Golfe persique.

• **Valoriser l'aviateur.**

Ce n'est pas l'école qui juge de sa propre valeur mais plutôt le nombre de candidats qui augmente chaque année : 2700 candidats pour 63 places. Ce sont aussi les désistements aux concours qui se font désormais systématiquement d'écoles prestigieuses vers l'École de l'air. C'est enfin une liste complémentaire qui bouge peu. L'école sera certifiée ISO 9001 en mars 2015 et verra son titre d'ingénieur recertifié pendant cette période. Au-delà du diplôme d'ingénieur, tous les diplômes délivrés par l'École de l'air sont délivrés par Aix-Marseille Université, par Sciences Po Aix-en-Provence, par l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) ou par l'Institut supérieur de l'aéronautique et de l'espace (ISAE) dont nous sommes désormais membre associé.

Les grandes écoles qui n'ont pas pris le virage de la modernité disparaissent. C'est le cas de l'ENSICA, avalée par Supaéro pour former l'ISAE. C'est aussi le cas du mariage forcé Centrale-Supélec. A contrario, certaines écoles qui étaient modestes voici trente ans, occupent aujourd'hui le haut du pavé ; UTC (Université technologique de Compiègne) et INSA (Institut national des sciences appliquées) font partie des toutes meilleures pour avoir fait le choix de l'innovation technologique mais aussi de l'innovation pédagogique. C'est exactement ce qui se passe pour notre école. Taille humaine mais incontournable dans l'univers aéronautique. Mutation à grande vitesse vers les méthodes les plus novatrices. Avoir des officiers bien formés, c'est une garantie d'avoir des cadres efficaces et appréciés.



École de l'air

La fusion EA/EMA sera effective à la rentrée 2015.



École de l'air

Le général Pollet, commandant l'École de l'Air lors de la remise des diplômes de fin d'année.

Au-delà de ces bouleversements, il reste une question fondamentale parmi toutes. Comment être unis pour faire face alors que nos officiers sortent d'écoles différentes : EA, EMA ?

C'est tout l'objet de la fusion qui sera effective à la rentrée 2015. Il s'agit d'un regroupement de tous sous une même bannière pour être plus forts. C'est un vrai message d'égalité des chances. Le mode de concours interne est inchangé. Les jeunes sous-officiers suivront le cours de licence de l'École de l'air (CLEA). Mais, nouveauté, ceux qui ont une licence pourront accéder au cours de master de l'École de l'air (CMEA). Enfin, nos élèves étrangers suivront toujours le cours spécial de l'École de l'air (CSEA) mais pourront, si leur pays le souhaite et s'ils ont le niveau, suivre le CLEA ou le CMEA.

En septembre 2015, une seule promotion et sept brigades seront opérationnelles et mixées pour avoir des officiers "unis pour faire face". C'est loin d'être une simple vision cosmétique, car nos actuels directs, EMA et CSEA iront au rapport ensemble, déjeuneront ensemble et auront une formation militaire commune.

Une seule école pour nos officiers, cela signifie un corps uni, fier de ses valeurs. Cela signifie une école plus forte, formant chaque année 500 élèves et qui affirme l'identité de l'aviateur. Cela signifie une meilleure lisibilité vers l'extérieur. Le label "École de l'air" est une valeur reconnue dans le monde civil. Il reprend sa place légitime et retrouve toute sa force et sa valeur.

Regroupons-nous pour investir l'avenir avec force et détermination. Ici nous préparons demain avec des jeunes particulièrement motivés. Toute une armée croit en eux. ■



1- Visionnez sur Youtube l'interview du général Pollet en flashant ce QR code.



# agenda brèves

## Jeudi 15 janvier 2015

**17h30: réunion du conseil d'administration de l'AEA.**

**19h30: Galette des rois.** Venez nombreux participer à ce moment de convivialité et de détente autour de cette manifestation traditionnelle, qui rassemble pour la nouvelle année les anciens élèves de toutes générations et les veuves de nos camarades disparus.

## Jeudi 12 février

Journée d'information sur la reconversion. Le comité AEA/AEMA/AOAC d'accompagnement pour une deuxième carrière (CAP2C) organise, au Cercle national des Armées, de 8 h 00 à 18 h 00, conjointement avec les associations similaires de Saint-Cyr et de Navale et en concertation avec l'agence de reconversion de la défense, une journée d'information sur cette étape importante de la vie professionnelle que connaîtront de plus en plus d'anciens élèves.

Bulletin d'inscription sur le site <http://www.aea.asso.fr> ou à copier en page 58 de ce numéro.

## vendredi 29 mai

Le gala 2015 de l'AEA et de l'AEMA se tiendra en plein cœur de la capitale, au Pavillon Cambon Capucines. Entièrement rénové, ce lieu majestueux offre une magnifique salle de réception surplombée d'une mezzanine idéale pour trouver un peu d'intimité.

Réservez cette date dès aujourd'hui pour participer à un moment inoubliable, rythmé par l'excellence de la gastronomie Potel et Chabot, et agrémenté d'un spectacle surprenant de prouesses mais également de poésie.



## Quelle AEA pour demain ?

Dans le cadre d'un cursus MBA qu'il suit actuellement dans une école de commerce, notre camarade Franck Knafo (00-Auber) a choisi d'effectuer une mission de conseil au profit de l'AEA. Dans ce contexte, il diffusera fin décembre sur le site Internet de l'association un lien vers un sondage destiné à mieux cerner les attentes des membres et non membres.

Merci d'avance à tous ceux qui prendront quelques minutes pour y répondre. N'hésitez pas, par ailleurs, à faire parvenir vos remarques et suggestions sur l'AEA à l'adresse suivante : [franck.knafo@edhec.com](mailto:franck.knafo@edhec.com)

## Historique de la base aérienne d'Orléans-Bricy 1932-1940

Olivier Baillon vient d'écrire un livre qui retrace la vie de la BA 123, de sa création jusqu'à son occupation par l'armée allemande en juin 1940. Avant de lancer sa publication, l'auteur souhaite s'assurer d'un minimum de commandes et invite nos camarades intéressés à lui renvoyer le bulletin de souscription ci-dessous.

### Historique de la Base Aérienne d'Orléans-Bricy 1932-1940

Du centre d'essais à la Base Aérienne 123

Dans les années 30, un projet d'aéroport civil est imaginé par une association Orléanaise. Loin de pouvoir concrétiser ce projet malgré la recherche d'aide extérieure, les terrains envisagés pour sa construction seront repris par le Ministère de l'Air. Le projet initial s'en trouve transformé, un grand centre d'essais en vol devait s'installer à Bricy, ainsi qu'un arsenal et un centre d'essais de moteurs et d'hélices. La vie des habitants des villages de Bricy, Boulay et Coinces sera bouleversée. De nombreuses vicissitudes modifieront le destin de ce centre d'essais avant, et c'est finalement l'armée de l'Air qui occupera les trois immenses hangars Caquot lors du transfert de la 23ème escadre lourde de défense de Chartres à Bricy en 1936. Trois ans s'écouleront avant la déclaration de guerre, et en septembre 1939, les unités navigantes de l'Armée de l'Air quittent la Base pour l'est de la France. Désormais, le COMA et le CEAF effectuent leurs essais en vol à Bricy jusqu'en juin 1940. Le 17 juin 1940 l'armée allemande occupe la Base d'Orléans-Bricy évacuée par les forces françaises. Découvrez l'histoire méconnue d'une Base Aérienne atypique entre 1932 et 1940. Ce livre est écrit et illustré à partir d'archives et de photos pour la plupart jamais publiées.

**Le livre :**  
152 pages au format 220x276 mm sur papier 115 g/m<sup>2</sup> demi-mat - Couverture papier couché 250 g/m<sup>2</sup> dos carré collé - Poids environ 600 grammes - 12 plans et dessins, 34 documents, 18 motifs d'avion, 17 photos d'archives et 240 photos d'époque sur la construction de la Base Aérienne et du centre d'essais des moteurs et hélices. Beaucoup de photos inédites d'avions sur le terrain de Bricy, de la Base Aérienne 123 et du centre d'essais des moteurs et hélices.

### BULLETIN DE SOUSCRIPTION

À retourner rempli à l'adresse : M. Olivier BAILLON - Avenue des Pionniers 93140 Bondy - Les Yvelines  
pour être contacté : [knafo@edhec.fr](mailto:knafo@edhec.fr)

En souscrivant avant le 31 décembre 2014, vous bénéficiez d'un tarif préférentiel sur le prix de vente public et contribuez à la publication de cet ouvrage.

1 exemplaire : 55,90 € + frais d'expédition et d'emballage : 9,10 € en colissimo France  
Possibilité de recevoir à domicile pour les commandes adressées à l'éditeur (sans contact préalable)

À l'exception de la sortie officielle (1er décembre 2014) le livre sera vendu : 40,00 € - Indispensable et d'actualité.  
Pour un envoi à l'étranger ou en outre-mer voir conditions.  
Expédition à compter du 1er décembre 2014.

NOM : ..... Prénom : .....

Copier/coller (à coller en entier) :  
Adresse : .....  
Ville : ..... Code postal : .....

Commande : .....

déclaire souscrire à l'ouvrage : ..... et s'engager à verser l'ensemble de la somme de 40,00 € (sans frais de port) à l'adresse suivante :  
1932-1940 et verser ..... à l'éditeur : Olivier BAILLON

Signature : .....



# courrier

## L'A330 Phénix succédera au C-135FR

Clôturent le colloque sur la dissuasion nucléaire au XXI<sup>e</sup> siècle organisé le 20 novembre dernier à l'occasion du cinquantième anniversaire des FAS, le ministre de la Défense a annoncé que le contrat pour l'acquisition de douze avions ravitailleurs multirôles A330 MRTT, baptisés Phénix, est prêt à être notifié. Un prototype sera commandé cette année, puis huit en 2015 et trois en 2016.

Selon la loi de programmation militaire, les deux premiers appareils arriveront en 2018 et 2019, les suivants au rythme de un ou deux par an. À terme, ils remplaceront les quatorze C-135FR et KC-135RG, ainsi que les deux A340 et trois A310 de l'Estérel.

## Cosmos, nouvelle unité "spatiale"

Reprenant les missions de la Division surveillance de l'espace (DES), le Centre opérationnel de surveillance militaire des objets spatiaux (COSMOS) nouvellement créé a rejoint officiellement le Commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA). Il est en charge d'établir l'activité et la situation spatiale avec notamment les radars de veille spatiale Graves et de trajectographie Satam.

## Le grand retour des escadres

Vingt ans après avoir été dissoutes, les escadres sont recréées, les quatre premières cette année. À Avord, la 36<sup>e</sup> escadre de commandement et de conduite aéroportée (EC2A) regroupe quatre unités autour des E-3F Awacs, tandis que l'escadre sol-air de défense aérienne – 1<sup>er</sup> régiment d'artillerie de l'air (ESADA-1<sup>er</sup> RAA), commandée par le lieutenant-colonel Emmanuelle Petiot, rassemble trois unités mettant en œuvre les missiles Mamba. À Istres, la 31<sup>e</sup> escadre de ravitaillement et de transport stratégique a vu le jour avec la réunion du GRV 2/91 Bretagne et l'ESTS 15/93. À Nancy a été (re)créé la 3<sup>e</sup> escadre de chasse avec les trois escadrons Navarre, Champagne et Ardennes sur Mirage 2000D, l'escadron de transformation ETD Mirage 2000D 2/7 Argonne et l'ESTA 2E-003.

## Morts de la Grande Guerre...

Ayant eu dans ma famille un aïeul mort à Verdun en 1916, et décoré de la Légion d'honneur après ce décès, je me permets de signaler deux sites susceptibles de nous aider à retrouver des informations concernant nos morts de cette Grande Guerre.

Le site "www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr" répertorie nos anciens morts au champ d'honneur, l'éventuelle localisation dans un cimetière militaire, tandis que le site "www.culture.gouv.fr/documentation/leonore" permet de retrouver toutes les archives Légion d'honneur désormais numérisées.

## ... et pigeons voyageurs

La lecture dans le dernier *Piège* de l'article de Daniel Bastien m'incite à apporter quelques précisions ou compléments. S'il est exact que les armées françaises ont cessé de recourir aux pigeons voyageurs, des pigeons voyageurs militaires existent toujours, utilisés dans le cadre de la colombophilie traditionnelle, c'est-à-dire pour les concours. Il existe un colombier militaire, pour lequel j'ai organisé une visite il y a environ dix ans dans le cadre des visites touristique-culturelles du club sportif et artistique de la base aérienne 110 de Creil, qui se trouve au sein du 8<sup>e</sup> régiment de Transmission du Mont-Valérien, à Suresnes, près de Paris. C'est le dernier colombier militaire d'Europe, où l'on peut découvrir dans le musée associé l'utilisation des pigeons voyageurs par les militaires au cours des âges, comme le décrit Daniel Bastien.

*Patrick Jelensperger (65-Tricornot de Rose)*

## Des pigeons voyageurs qui inspirent aussi un amiral, ami du Piège et des Piégards

Chers camarades du comité de rédaction du *Piège*,

Lisant presque régulièrement votre TRÈS intéressante revue grâce à un camarade et ami (bien plus jeune que moi), j'apprends par le n° 218 les "retraits" de Grimal et Sacy, tous deux anciens élèves-pilotes au 4<sup>e</sup> escadron de la DV alors que j'en étais le "pacha". Mes carnets de vol, comme les leurs, sans doute, portent la trace des vols qui nous ont réunis. Je veux leur dire à tous deux mes amitiés et mes compliments pour ce qu'ils ont accompli à la rédaction du *Piège*, et ailleurs bien sûr. J'en profite pour dire à votre président que j'apprécie que l'AEA soit présidée par un ancien de l'aviation embarquée (....!) et lui dire aussi toute mon amitié.

Enfin la lecture de l'article sur les pigeons voyageurs m'a donné envie de vous faire connaître la petite histoire ci-jointe, qui a toujours fait beaucoup rire dans l'aéronautique navale. Sait-on jamais, le *Piège* pourrait trouver un petit coin de page où la glisser ?

Une chose est certaine en tout cas, j'ai beaucoup d'amitié pour vous tous, pour le *Piège* et ses élèves passés et présents, et j'ai grand plaisir à vous le dire.

*Vice-amiral Michel Debray, EN 54,  
Cdt les "Naja" (4<sup>e</sup> esc. de la DV) en 1963-1965.*

N.D.L.R. : Le comité de rédaction du *Piège* ignorait qu'il était "infiltré" par autant d'anciens de l'aviation embarquée et remercie notre



Photos DR

Pigeon voyageur ou pigeon baladeur ?



# courrier

► sympathique vice-amiral pour ses chaleureuses appréciations. Bien évidemment, nous donnons ci-après la petite place demandée pour cette savoureuse histoire aéronautique :

## Hydravation et pigeons voyageurs

Voici bien longtemps, une base de l'aviation maritime, quelque part sur la côte d'Afrique entre Agadir et Dakar, était en grand émoi car un de ses appareils parti en exploration lointaine n'était pas rentré. L'inquiétude et les supputations allaient croissant, lorsqu'on informa le commandant qu'un pigeon avait été vu, regagnant le pigeonnier. Le responsable colombophile se précipita et revint tout essoufflé vers le groupe des autorités, portant avec le respect qui convenait le papier rapporté dans un petit tube par le pigeon (qui venait bien de l'aéronef manquant).

Rompant le silence religieux pendant lequel il s'était livré à la lecture du document, le commandant leva la tête, regarda les assistants, et dit : « *Cet imbécile, il aurait mieux fait de dire où il est au lieu de signer de son nom* ».

Le nom du commandant d'aéronef était : Salaun.

Le texte du message était : « *Suis posé à l'embouchure de l'oued Saloum* ».

Le commandant de la base connaissait mieux le nom de ses subordonnés que la toponymie des régions survolées par ses appareils !

N.D.L.R. : le comité de rédaction est un peu perdu dans toutes ces appellations : aviation embarquée, hydravation et aviation maritime... Cependant, il a bien noté qu'on ne doit jamais dire aéronavale mais aéronautique navale !

## N'oublions pas les drones précurseurs

Le dernier numéro du *Piège* présente les balbutiements concernant le développement d'appareils tout autant pilotés que drones. Ayant œuvré en 1964 et 1966 sur les avions télé-pilotés en service au CIEES (Centre interarmées d'essais d'engins spéciaux - Colomb Béchar et



*Mistral téléguidé : Une dizaine de Mistral téléguidés ont été utilisés afin de servir de cibles radioguidées pour la mise au point des missiles air-air. Les missiles tirés n'étaient pas tous à charge explosive et les avions étaient dotés de bidons-caméras spéciaux fixés sous les ailes. D'autres bidons, fixés en bouts d'ailes, étaient équipés de dispositifs proximétriques associés à un jeu de caméras. Ces Mistral ont été les derniers avions de ce type maintenus en état de vol.*

Hammaguir), j'en profite pour rappeler une es-pèce d'antériorité.

Ces appareils étaient des cibles pour tester les prototypes d'engins air-air et air-sol. Munis de capteurs de proximité, ils permettaient de vérifier si l'engin était susceptible d'avoir fait mouche.

Il s'agissait de Mistral (version française du Vampire britannique) en voie d'extinction, aménagés avec des commandes asservies suppléant les commandes mécaniques directes d'origine. Tout cela commandé par un pilote automatique et ses accessoires à base de relais électromécaniques recevant des ordres radio émis d'une cabine de télé-pilotage. Une copie dynamique du tableau de bord associée à des informations auditives en provenance de stations radar permettait à un télé-pilote humain de gérer la situation à partir de la cabine. L'avion restait directement pilotable pour permettre de sauver les meubles en cas de défaillance lors de vols pour réglages et mises au point.

Pour les vols opérationnels (tir d'engin), le mécanicien de piste bréait l'adjudant-chef Gueuse (un lest arrimé sur le siège). Un Mistral normal (armé de canons), dit accompagnateur, allait en patrouille avec le télé-piloté au lieu d'expérience d'où il s'éloignait opportunément afin de ne pas être concurrent en tant que cible. Le rôle de son pilote était, en cas d'anomalies non corrigibles, d'abattre le télé-piloté. L'autre mission était de participer au retour au bercail du

télé-piloté si celui-ci n'avait pas été impacté.

Pour conclure, relatons une mission manquée où le télé-piloté devint insensible aux ordres émis par la cabine (probablement une défaillance radio de l'appareil) qui, alors, ordonna sa destruction. L'accompagnateur ne put se positionner correctement car sa vitesse était nettement inférieure au télé-piloté (probablement en raison de configurations impliquant des Cx différents). Son tir fut sans effet et le télé-piloté s'enfonça dans les profondeurs du Sahara jusqu'à épuisement de son carburant à l'instar d'un dromadaire égaré loin de tout puits.

*Yves Foussard (57-Ducray)*

N.D.L.R. : N'oublions pas un drone autrement précurseur puisque, le 2 juillet 1917, au camp d'Avord, un Voisin 150 HP télé-piloté avait volé sur un kilomètre en revenant se poser sans casse. (cf. "L'avion sans pilote", *Piège* n°208, p. 12).

## Inoubliables F1

Je souhaitais apporter une correction à la 4<sup>e</sup> couverture du numéro de septembre du toujours aussi intéressant *Piège*.

La dernière présentation de la patrouille des Mirage F1 n'a pas eu lieu à Cazaux, mais à Nancy, lors du meeting des 5 et 6 juillet.

*Louis Péna (88-de La Taille Tretinville)*



# Joffre et l'aviation

**Hugues Silvestre de Sacy (61 – Moulin)**

En ces temps de commémoration du centenaire de la Grande Guerre, l'auteur, en utilisant les travaux de recherche de Marie-Catherine Dubreuil-Villetanoux du SHD-Air, nous rappelle l'intérêt que le maréchal Joffre a porté à l'aviation, dès la naissance de cette nouvelle arme.

**A**lire les biographes du maréchal, son rôle fondateur dans les premiers pas de l'aviation militaire n'apparaît guère. Aussi l'hommage rendu publiquement en 1937 par le général Barès, chef du Service aéronautique du Grand quartier général en 1914 et futur chef d'état-major général de l'Armée de l'air, a-t-il de quoi surprendre. Je le cite :

*« On m'a parfois appelé le "Père de l'aviation", mais c'est le maréchal Joffre qui doit porter ce titre. C'est lui qui, fin 1914, a décrété que l'aviation était une arme et pratiquement une armée. Il lui a accordé des avantages exceptionnels : citations aux communiqués, décorations immédiates pour faits de guerre, et autonomie entière. L'aviation militaire française et toutes les aviations militaires du monde doivent être reconnaissantes au maréchal Joffre d'avoir ainsi donné à l'aviation militaire tout le prestige et tous les droits qui lui reviennent. Au point de vue matériel, il a eu l'immense mérite de prévoir une guerre de longue durée et, sans se préoccuper du temps que demanderaient la formation du personnel et la réalisation du matériel, il a lancé en octobre 1914 un programme de 50 escadrilles qui fut à l'époque considéré comme une utopie. Soucieux du meilleur outillage il a fait appel à ce que les Alliés avaient réalisé de mieux : des avions Sopwith, Handley Page, Caproni, le moteur Hispano, la mitrailleuse Lewis ».*

Si élogieux soit-il, cet hommage ne rend pas compte de l'intérêt porté par Joffre à l'aviation militaire dès sa nomination au poste de chef d'état-major général des Armées en juillet 1911, soit trois ans avant le début des hostilités, intérêt révélé par des recherches plus approfondies dans les archives du Service historique de la Défense. Notons à cet égard les propos du général Gambiez et du colonel Suire dans leur *Histoire de la Première Guerre mondiale* au sujet de l'aviation avant 1914, je cite : *« Seul le général Joffre ne lui est pas défavorable »*. Et pourtant, rien ne le prédispose avant qu'il n'accède à ce poste, à jouer ce rôle fondateur. Le général Desmazes, l'un de ses biographes, nous permet de comprendre comment il en est arrivé là. Il évoque, je cite : *« son énorme puissance de travail et l'inflexible notion de ses responsabilités. Il a aussi un jugement sûr qui lui permet de s'entourer d'officiers compétents et dévoués, et il les choisit en dehors de toute autre considération. Il se sert d'eux d'abord pour s'éclairer sur les questions qu'il connaît mal ou même qu'il ignore. S'il parle peu, par contre il sait écouter »*.

Il serait faux de dire qu'en 1911, Joffre ne trouve rien aux Armées en matière d'aviation. Dès 1909, le général Roques, directeur du Génie, fait acheter cinq avions, principalement destinés à l'observation. Les manœuvres de Picardie de septembre 1910 mettent en évidence les

capacités de ce moyen nouveau pour ce type de mission. Dès octobre est créée l'Inspection permanente de l'aéronautique militaire. C'est une époque de réalisme, exempte des grands débats doctrinaires qui surviendront plus tard. Joffre s'inscrit dans cet état d'esprit dès sa prise de fonction et il écoute les spécialistes dont il sait s'entourer. Il disait de lui-même : *« Un grand chef n'a pas besoin d'être très intelligent... Il a bien assez de gens intelligents autour de lui. Ce qui lui est nécessaire, c'est le caractère et le bon sens »*. Cela recoupe ce que Foch disait de lui : *« Sa caractéristique : un jugement très sûr. Mais il ne fait rien par lui-même. Il faut qu'on lui propose quelque chose, qu'on lui prépare un plan. Il sait faire travailler. Lui : il pèse et il décide... »*

C'est ainsi que Joffre prend en mars 1912 dans son entourage Pichot-Duclos, l'un des pionniers de l'aéronautique militaire dont il a lu le récent ouvrage *Reconnaissances en aéroplane*. Ce dernier rapporte que lors de leur premier entretien, après seulement quelques questions, le général prononce ces seuls mots, soulignés par son poing appuyé sur la table : *« Il nous faut un avion puissant »*. C'est dire combien, très tôt, Joffre a compris les potentialités de cet outil militaire nouveau, sous réserve de trouver les solutions techniques permettant d'en augmenter les performances.

Dès lors les deux années précédant le conflit verront des évolutions importantes de l'aéronautique militaire qui portent sans conteste la marque du chef d'état-major général. À l'issue des manœuvres de l'automne 1912, Joffre signe un *Rapport sur le service à l'aviation à l'armée de l'Ouest pendant les manœuvres de 1912* où il prend position sur les modalités d'emploi de l'aviation dans la guerre. Deux autres rapports en avril 1913, sur le matériel d'aviation et sur l'organisation de l'aéronautique militaire, témoignent de son intérêt pour l'arme nouvelle. L'emploi principal envisagé reste la reconnaissance et d'ores et déjà Joffre, soucieux de la protection des avions contre les feux de l'ennemi, préconise leur blindage, ce qui implique donc une course à la puissance.

Il esquisse toutefois la possibilité d'autres missions, le premier de ces rapports indiquant que *« les types d'avions nécessaires à l'Armée sont... l'avion destiné aux reconnaissances à longue portée et pouvant être employé, éventuellement à l'attaque des objectifs terrestres... l'avion destiné à l'attaque des aéronefs... qui doit obligatoirement satisfaire aux conditions suivantes : blindage, grande vitesse de translation (120 kilomètres au moins à l'heure), transport d'un armement du poids de 75 kg environ »*. Et il va même plus loin en indiquant qu'il *« importe de traduire ces indica-*





Le général Joffre à l'escadrille SPA 3, discutant avec le sous-lieutenant Guynemer devant un Sopwith 1-1/2 Strutter

Le général Joffre, vainqueur de la bataille de la Marne où l'aviation a joué un rôle déterminant



SHD/Air

tions sous forme de données techniques qui puissent être communiquées de suite aux constructeurs à titre de directives. »

Le second rapport, sur l'organisation, place les unités sous « l'autorité du général commandant le corps d'armée, ou des gouverneurs de place sur le territoire desquels elles sont stationnées ».

L'année 1913 voit ainsi la création en janvier de la commission supérieure de l'aéronautique militaire dont Joffre préside la première réunion. Cette structure a pour mission de renseigner le ministre sur des questions techniques et sur l'emploi de l'aviation, mais aussi de mener des expérimentations d'engins destinés à la destruction d'objectifs terrestres ou aériens. En novembre, une 12<sup>e</sup> direction de l'aviation et de l'aérostation est créée, consacrant d'une certaine manière l'autonomie de l'arme.

L'armée française se trouve donc au début des hostilités avec un outil, sans doute modeste, mais dont le haut commandement, en dépit de quelques oppositions, a su discerner certaines des possibilités. Les décisions prises par Joffre ont été déterminantes.

Dès le début de la guerre deux faits mettent en lumière la justesse de ces vues. En premier lieu, les aéroplanes de la VI<sup>e</sup> armée et du camp retranché de Paris jouent un rôle déterminant, selon Pétain, dans l'observation de l'infléchissement vers l'Est des armées allemandes, permettant au haut commandement de décider de sa manœuvre victorieuse sur la Marne (cf. l'article de Gérard Chaber consacré au plan Schlieffen en p. 12). Par ailleurs le 8 septembre, l'aide apportée par l'aviation dans le réglage de ses tirs permet à l'artillerie française de détruire la moitié des canons d'un corps d'armée allemand.

Joffre, dès le 10 septembre, en tire les conclusions : « Ce succès montre les résultats que l'infanterie peut et doit obtenir de la collaboration de l'artillerie et de l'aviation pendant le combat ». Mais ce n'est pas tout. Trois jours après la première victoire aérienne de l'histoire qui voit Frantz et Quenault abattre en combat aérien un biplace allemand, Joffre écrit : « L'aviation continuera à prendre dans l'avenir par tous les moyens, une part de plus en plus intense au combat dans lequel son action obtiendra non seulement des résultats matériels importants, mais exercera sur l'ennemi une très grande influence morale... Dans une armée un avion a descendu un Aviatik par le feu de sa mitrailleuse. Enfin, les escadrilles de bombardement ont pu jeter des bombes sur une des batteries en action, sur des rassemblements, sur des colonnes en marche, sur des parcs et sur des gares où avaient lieu des mouvements importants. Ces résultats montrent que l'aviation de combat est à même de rendre les plus grands services et de justifier la confiance que le commandement place en elle ».

Très rapidement des conclusions en sont tirées en termes d'organisation. Le 10 novembre, il signe une note vraisemblablement préparée par Barès. « L'aviation n'est pas seulement, comme on avait pu le supposer autrefois, un instrument de reconnaissance. Elle s'est rendue, sinon indispensable, du moins extrêmement utile pour le réglage des tirs de l'artillerie. Elle a montré, en outre, que par le lancement de projectiles à explosifs puissants, elle était en mesure d'agir comme une arme offensive, soit pour des missions éloignées, soit en liaison avec les autres troupes. Enfin, elle a encore le devoir de pourchasser et de détruire les avions ennemis ». Il en conclut que « l'organisation de l'aviation aux armées doit dorénavant correspondre à ces différents rôles. Les escadrilles doivent donc être spécialisées ».

Ainsi, l'aviation de bombardement est créée en tant que spécialité en novembre 1914, avec pour mission l'attaque du territoire ennemi dans le but d'atteindre son potentiel économique et d'impressionner les populations civiles. Le conflit prend en effet rapidement l'allure d'une lutte totale où les usines concourant à l'effort de guerre, dont les célèbres usines de la Badische Anilin à Ludwigshafen, deviennent des objectifs prioritaires que seuls les avions sont susceptibles d'atteindre.

Ce n'est qu'après de nombreux bombardements allemands sur de grandes villes dont Paris que Joffre ordonne aussi à l'aviation de bombardement des raids de représailles, sur Karlsruhe en particulier.

La spécificité de l'arme aérienne n'échappe donc pas à Joffre au moment où les armées s'enterrent dans leurs tranchées. Il écrit que « l'aviation est le seul moyen qui permette d'opérer sur le territoire occupé par l'ennemi, et il est nécessaire de lui donner le développement le plus considérable. On ne pourra, en effet, obtenir des résultats que par des expéditions fréquentes, renouvelées sur un même point ». Mais il reste obsédé par « l'avion puissant » dont il indiquait déjà le besoin en 1912 et dont il insiste encore sur la nécessité en juin 1915 pour donner au bombardement l'efficacité qu'il n'a pas encore réellement. Cette obsession le tient encore en août 1916 quand il rédige une note où il précise que « certains objectifs peuvent paraître encore trop éloignés pour un bombardement immédiatement réalisable. Cependant, ils doivent être envisagés dès maintenant. Les localités très éloignées ont une importance très grande au point de vue du moral ; au fur et à mesure des progrès de l'industrie, il sera possible de les réaliser, d'abord par avions isolés, puis par groupes ».

Ainsi 1915 voit le développement de l'aviation de bombardement. 1916 sera l'année de l'aviation de chasse. On sait comment dès le début de la bataille de Verdun, les Allemands aveuglèrent les artilleurs français en détruisant les avions d'observation français chargés du réglage de leurs tirs, grâce à une concentration de chasseurs obtenant localement la supériorité aérienne. On connaît aussi la fameuse phrase de Pétain : « De Rose, balayez-moi le ciel ! ». On sait sans doute moins que Joffre, dès janvier 1916, était convaincu de la nécessité de regrouper des escadrilles de chasse, je cite, « afin d'obtenir une supériorité aérienne incontestable dans les zones d'attaque ».

On peut donc dire, à juste titre, que Joffre a bien joué un rôle fondateur dans les premiers pas de l'aviation militaire. ■



# 1914, le plan Schlieffen et l'entrée de l'aéronautique dans la guerre

Gérald Chaber (65 – de Tricornot de Rose)

À l'occasion du centenaire de la Grande Guerre, notre camarade, historien amateur, propose d'examiner le plan Schlieffen et de montrer le rôle que l'aéronautique a tenu dans ces premiers mois de guerre.

**A**u cours des années qui précèdent la Grande Guerre les États européens défendent leurs intérêts par la voie diplomatique, toujours guidés par un objectif primordial. Pour le Royaume-Uni : conserver la maîtrise des mers vers son empire colonial. Pour la Russie : dominer les détroits. Pour l'Autriche-Hongrie : contrôler les Balkans. Pour l'Italie : récupérer les terres "irredente". Pour la Serbie : annexer la Bosnie-Herzégovine. Pour la France : recouvrer l'Alsace-Lorraine. Pour l'Allemagne : devenir la première puissance européenne.

## Le contexte

Grand acteur de l'unification allemande de 1871, le chancelier Otto von Bismarck cherche à maintenir un équilibre entre les grandes puissances européennes afin d'éviter un conflit où l'Allemagne aurait à conduire une guerre sur deux fronts. Mais en 1890, il est limogé par Guillaume II, empereur primesautier en paroles mais plein de défiance dans l'action, qui abandonne la *Realpolitik* tempérée du chancelier pour promouvoir une *Weltpolitik* de puissance sur les plans économique, militaire, colonial et maritime, suivant en cela une théorie de la "guerre juste" inspirée du *Machtstaat* de Hegel et des doctrines sociologiques de Max Weber prônant la puissance de l'État, conceptions qui parcourent la société protestante de la jeune Allemagne.

Dans ce climat un courant expansionniste appelle à la création d'un empire colonial soutenu par une puissante flotte de haute mer. Bénéficiant d'une économie en plein essor et d'une démographie croissante, le Kaiser lance un ambitieux programme de constructions navales pour faire de la *Hochseeflotte* la deuxième marine de guerre après la *Royal Navy*, en faisant voter une succession de lois, de 1898 à 1912, portant le nombre de grands bâtiments de guerre de 39 à 62. Dans le même temps le secrétaire d'État à la marine, l'amiral Tirpitz, définit une stratégie navale indépendante de l'Armée dont l'objectif est de contrer la *Royal Navy*.

Ces dispositions ne peuvent que rencontrer l'opposition de la Grande-Bretagne, deuxième puissance industrielle derrière les États-Unis en 1900, troisième après l'Allemagne en 1913, mais première puissance maritime et première puissance coloniale. La France et la Russie s'inquiètent aussi des projets du Kaiser et nouent une convention militaire dès 1892.

La volonté de puissance allemande s'inscrit dans les systèmes d'alliances complexes que les puissances européennes élaborent peu à peu

de 1879 à 1914 en une Triple Alliance, ou Triplice, qui réunit l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et l'Italie, et en une Triple Entente rassemblant la France, le Royaume-Uni et la Russie.

En 1891, le chef d'état-major de l'empire, le général Alfred von Schlieffen, doit alors concevoir la défense d'une Allemagne au centre de l'Europe, vulnérable sur deux fronts et privée d'une participation navale dévoreuse de budget. La hantise de la guerre sur deux fronts qui imprègne la culture militaire de l'Allemagne fait donc peser sur les seules forces terrestres tout le poids d'une éventuelle guerre.

## L'équation complexe de Schlieffen

En 1900 le rapport démographique est très défavorable à l'Allemagne. Avec une population de 56 millions d'habitants, elle est coincée entre les 39 millions de Français et les 111 millions de Russes. Elle peut mobiliser quatre millions d'hommes face à douze millions de Franco-Russes ce qui lui interdit toute stratégie défensive par division de ses forces sur deux fronts. Ne pouvant obtenir la supériorité sur aucun des deux fronts, l'offensive s'impose.

De 1892 à 1905 Schlieffen développe un plan, actualisé chaque année, basé sur une stratégie de guerre préventive sur le front ouest pour basculer ensuite toutes ses forces sur l'autre front. Héritier d'une tradition prussienne dans un contexte où le *Machtstaat* stimule la militarisation, il fait adopter en 1905 un plan d'invasion massive de la France, qui, après une défaite rapide, serait prise en otage pour négocier une liberté des mers avec la Grande-Bretagne. Sans vouloir provoquer la guerre, il préconise l'offensive dès lors que les circonstances seront favorables, craignant, à juste titre, un renforcement des capacités militaires de la France et de la Russie qui développe son réseau ferré stratégique et ses armements grâce à des prêts consentis par les épargnants français au travers des célèbres emprunts russes dès 1892.

Jusqu'à la réalisation du programme naval, le plan Schlieffen, actualisé ensuite par son successeur, le général Helmut von Moltke, enferme l'Allemagne dans un système binaire de guerre ou de recul diplomatique dès lors qu'un différend important l'oppose aux autres puissances européennes.

À l'occasion de l'affaire du Maroc de 1905 comme des deux guerres des Balkans de 1911 et 1913, l'Allemagne privilégie la voie diplomatique.



Mais dès 1911, avec l'épisode de la canonnière Panther à Agadir, un sentiment de guerre inéluctable avec la France gagne les esprits, d'autant plus que l'amiral Tirpitz dispose maintenant d'une flotte qui représente 40% de la flotte anglaise tandis que se poursuit l'élargissement du canal de Kiel par lequel la flotte de la Baltique peut passer dans la mer du Nord sans contourner le Danemark. Partout en Europe, politiques, diplomates, militaires, organes de presse discutent d'une éventuelle guerre en dépit des erreurs, maladresses, quiproquos, interprétations, rumeurs, malveillances, incompréhensions qui agitent les chancelleries et les opinions publiques. La course aux armements s'accroît, l'Europe devient poudrière, Sarajevo en fut l'étincelle.

Pour assurer le succès de ses armes, le plan Schlieffen-Moltke oblige l'Allemagne à entrer en premier dans la guerre alors que son programme naval n'est pas achevé.

### Le plan Schlieffen-Moltke

Dès 1897 von Schlieffen met au point un plan d'attaque massive contre la France, alliée de la Russie, plan gagé sur la lenteur de la mobilisation russe. Considérant que les fortifications françaises de l'est sont très solides et la volonté française de recouvrer l'Alsace-Lorraine indubitable, il imagine d'envahir la France par la Belgique et les Pays-Bas puis de marcher sur Paris et d'anéantir les armées françaises en six semaines par une manœuvre de contournement impétueuse. Dans le même temps il projette de laisser les Français s'engouffrer en Alsace en faisant reculer les forces allemandes afin d'accentuer l'opération d'encercllement par le Nord.

Basé sur la vitesse de déplacement et sur une supériorité numérique, le plan Schlieffen vise à obtenir une rapide victoire en France afin de retourner ensuite toutes les forces allemandes contre les Russes encore en fin de mobilisation. Ce plan, adopté en 1905, viole les neutralités néerlandaise et belge tout en minimisant une éventuelle participation britannique sur le continent. Il ne prévoit pas d'opérations navales hors de la défense des côtes.

Mais en 1906, le nouveau chef d'état-major Helmuth von Moltke, jugeant que le plan Schlieffen de 1905 n'est plus adapté aux circonstances, le modifie quelque peu et l'actualise constamment. Il parachève la manœuvre d'encercllement de Schlieffen en renforçant les armées d'Alsace-Lorraine et du Rhin tout en refusant tout passage en Hollande pour préserver une utile neutralité néerlandaise.

À la suite de l'attentat de Sarajevo du 28 juin 1914, l'Autriche-Hongrie déclare la guerre à la Serbie le 28 juillet, la Russie mobilise le 30 juillet pour protéger la Serbie, l'Allemagne mobilise le 1<sup>er</sup> août dans le cadre de la Triplice et déclare la guerre à la Russie le même jour et à la France le 3 août, pénètre en Belgique le 4, ce qui provoque l'état de guerre avec le Royaume-Uni (?). Pour sa part, bien que membre de la Triple Alliance, l'Italie se déclare neutre.

Les opérations n'ont pas encore commencé que l'aviation française est impliquée par l'ambassadeur d'Allemagne à Paris dans la journée du 3 août 1914. Par une déclaration mensongère au gouvernement français sur un prétendu bombardement aérien effectué sur Nuremberg, il annonce que « *l'Empire allemand se considère en état de guerre avec la France* ».

Toute l'Europe mobilise. La France appelle 3 780 000 hommes, la Grande-Bretagne se propose d'envoyer 80 000 hommes en France et la Russie mobilise un million de soldats sur les huit millions mobilisables.



Le Blériot XI, l'avion du début de la guerre.

En Allemagne 3 750 000 hommes sont rassemblés en huit armées, sept à l'Ouest et une à l'Est, en y incorporant des réservistes. Son alliée, l'Autriche-Hongrie, équipe 450 000 soldats.

Sur le plan aéronautique l'Allemagne dispose de 232 avions opérationnels, l'Autriche-Hongrie de 56, la France rassemble 162 appareils, l'Angleterre engage 23 Blériot XI en France, la Russie aligne 190 machines et la Belgique 22. Alors que l'ensemble des pays mobilisent plus de 8 millions d'hommes, on estime que les aéronautiques y consacrent moins de 1 pour 1 000 des effectifs. Leur sont confiées essentiellement des missions d'observation, de réglage d'artillerie et de quelques bombardements. En 1914 les avions de toile et de bois sont fragiles, lents, sujets à de nombreuses pannes et accidents mais ils rendent de grands services même si, au début de la guerre, la plupart des officiers de haut rang sont sceptiques ou ignorants. L'aérostation complète le dispositif aérien grâce aux ballons qui assurent la permanence de l'observation et aux dirigeables dont le rayon d'action permet le bombardement.

### L'exécution du plan Schlieffen modifié par Moltke

Conformément au plan les troupes allemandes entrent en Belgique le 4 août 1914 mais elles se heurtent au dispositif belge des forts de Liège et des fortifications d'Anvers, ce qui les retarde et mobilise 150 000 hommes qui feront défaut sur la Marne en septembre. La résistance belge entraîne de violentes réactions allemandes sur les civils qui sont fusillés en masse. Du 12 au 17 août la *British Expeditionary Force* (BEF) débarque en France pour se joindre aux armées françaises que Joffre, chef des armées françaises, pousse vers le nord.

Au GQG de Joffre on sous-estime le volume des forces allemandes ainsi que leur armement. Ici, dans le but d'obtenir une guerre courte, règne un esprit offensif excessif qui occulte la réalité des renseignements, dont les observations aériennes souvent dédaignées par la plupart des officiers. En outre les leçons des guerres des Boers de 1902, du conflit russo-japonais de 1905, des guerres balkaniques de 1912-1913 n'ont pas irrigué le haut commandement dont la doctrine a peu évolué depuis 1871.

Le plan XVII du GQG avait établi que seules les troupes allemandes d'active seraient mobilisées rapidement. Ainsi, l'offensive que Joffre lance vers la Belgique rassemble 31 divisions d'infanterie franco-britanniques contre ce qu'il croit être 24 divisions allemandes ; en réalité ce sont 48 divisions qui sont engagées, par incorporation des réserves dans les unités d'active. De plus le manque d'artillerie lourde française, l'infériorité numérique et "l'esprit offensif" des fantassins en pantalon rouge face au puissant feu ennemi se conjuguent en plusieurs défaites d'abord en Alsace et dans les Ardennes puis au Nord dans "la Bataille des frontières".



## 1914, le plan Schlieffen et l'entrée de l'aéronautique dans la guerre

► Les aviations des deux camps donnent souvent de très bons renseignements, mais les aléas météorologiques, les mouvements des troupes de nuit, les zones boisées d'Alsace, de Lorraine et des Ardennes masquent souvent les volumes comme les axes. Alors se déroulent des batailles de rencontre, des combats de poursuite qui déconcertent les chefs d'armées.

Dans les deux camps les pertes sont effroyables, certaines unités sont complètement anéanties comme dans la triste journée du 22 août 1914 où, sur la totalité du front, 27 000 soldats français sont tués et des milliers blessés.

Du 7 août au 2 septembre 1914, Belges, Anglais, Français reculent dans des combats acharnés où se fait sentir la supériorité numérique allemande. La doctrine de l'offensive à outrance, propre à la guerre de mouvement conçue par les états-majors, ne fait que répandre des flots de sang sans résultat substantiel. En dépit d'échecs partiels, les armées allemandes s'avancent vers Paris.

Grâce aux escadrilles, Joffre suit constamment les mouvements des armées ennemies. Il peut ainsi engager une retraite ordonnée, attribuer la défense du camp retranché de Paris au général Gallieni et lui confier une 6<sup>e</sup> armée créée par prélèvements sur les autres armées et transportée sur la Marne par plus de 700 trains. Dans la capitale, l'affolement succède à l'inquiétude : le 2 septembre 1914 le gouvernement et les Chambres prennent le train pour Bordeaux, imités par nombre de civils alarmés.

Le même jour Moltke estime les forces françaises épuisées. Pour contrer une offensive russe il allège son dispositif en France en expédiant en Prusse deux corps d'armée. Puis, pour couper les Français de Paris, il confirme l'initiative du général von Kluck qui, au lieu d'encercler la capitale comme le prévoyait le plan Schlieffen, presse sa 1<sup>re</sup> armée vers l'est entre la 5<sup>e</sup> armée française et l'infanterie britannique, espérant ainsi provoquer une rupture décisive.

Le 2 septembre, le constructeur d'aéroplanes, le sergent Louis Breguet, qui effectue un vol de reconnaissance depuis Paris avec son observateur le lieutenant Watteau, décèle un changement d'orientation des troupes allemandes en mouvement vers l'est de Paris. En multipliant les sorties, les escadrilles du camp retranché de Paris ainsi que les escadrilles de la 6<sup>e</sup> armée REP 15 et MF 16 du capitaine Bellenger confirment le mouvement. Joffre et Gallieni voient immédiatement une possibilité de reprendre l'offensive en regroupant les forces au sud de la Marne sur un arc allant de Verdun à Meaux. Ainsi commence la bataille de la Marne qui fait rage du 6 au 9 septembre 1914. Gallieni expédie cinq divisions en renfort depuis Paris dont 4 000 hommes dans les célèbres taxis de la Marne.

L'aviation couvre toute la bataille, de Paris aux Vosges. Partout des combats violents permettent d'arrêter les armées allemandes. Mais sur la Marne, les 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> armées allemandes souffrent tandis que Moltke semble absent, laissant ses généraux d'armée conduire seuls leurs opérations. D'abord bloquée, la poussée allemande est brisée, enfin repoussée.

Le 10 septembre Moltke ordonne la retraite. Poursuivis par des Français à bout de forces, les Allemands se retranchent sur l'Aisne et s'y établissent solidement. Alors, de septembre à décembre 1914 les deux camps essayent de se déborder mutuellement en âpres combats dans une course



Guillaume II



Moltke

à la mer qui se transforme en guerre des tranchées de la Suisse à la mer du Nord.

En cassant l'offensive allemande sur la Marne, Joffre a mis fin au plan Schlieffen qui devait anéantir l'armée française en six semaines. Ce que Moltke n'a pas prévu, c'est le sursaut formidable des "poilus" auxquels von Kluck rend hommage en écrivant : « *Que des hommes ayant reculé pendant quinze jours, que des hommes couchés par terre et à demi-morts de fatigue, puissent reprendre le fusil et attaquer au son du clairon, c'est une chose avec laquelle, nous autres Allemands, nous n'avions jamais appris à compter, c'est là une possibilité dont il n'avait jamais été question dans nos écoles de guerre* ».

En deux mois de guerre l'aviation française passe du mode "sportif" au rôle d'outil de combat. Elle invente ses méthodes et prouve ses aptitudes en permettant au GQG de disposer très rapidement d'une vue d'ensemble de la manœuvre allemande tout en guidant l'artillerie française. Au lendemain de la bataille de la Marne, convaincu des capacités militaires de l'aviation, le général Joffre charge le commandant Barès, chef du service aéronautique du GQG, de lancer un plan de montée en puissance qui va spécialiser les escadrilles et en augmenter le nombre de 31 à 65.

### Critiques du plan Schlieffen

De 1920 à 2014 nombre d'auteurs de diverses nationalités se sont emparés du plan Schlieffen, alimentant des polémiques et des thèses diverses appuyées, pour les plus récentes, sur des documents apparus en RDA et en Russie après la disparition de l'URSS car les archives du ministère allemand de la Défense ont été en grande partie détruites lors du bombardement de Potsdam le 14 avril 1945. Dans cette abondante littérature des critiques se sont intéressés à l'échec du plan alors que d'autres en discutent le rôle dans l'ensemble de la Grande Guerre.

### L'échec par défaut d'exécution de Moltke

En 1925, une "École de Schlieffen" allemande développe une thèse qui entérine le plan Schlieffen comme assurance d'une victoire certaine, mais qui attribue l'échec de ce plan à une défaillance d'exécution de Moltke et de son état-major.

Des études s'appesantissent sur les problèmes logistiques des armées allemandes étirées en terre française, sur l'absence de volonté de pousser l'aile droite à la mer dès le début des opérations, sur la sous-estima-

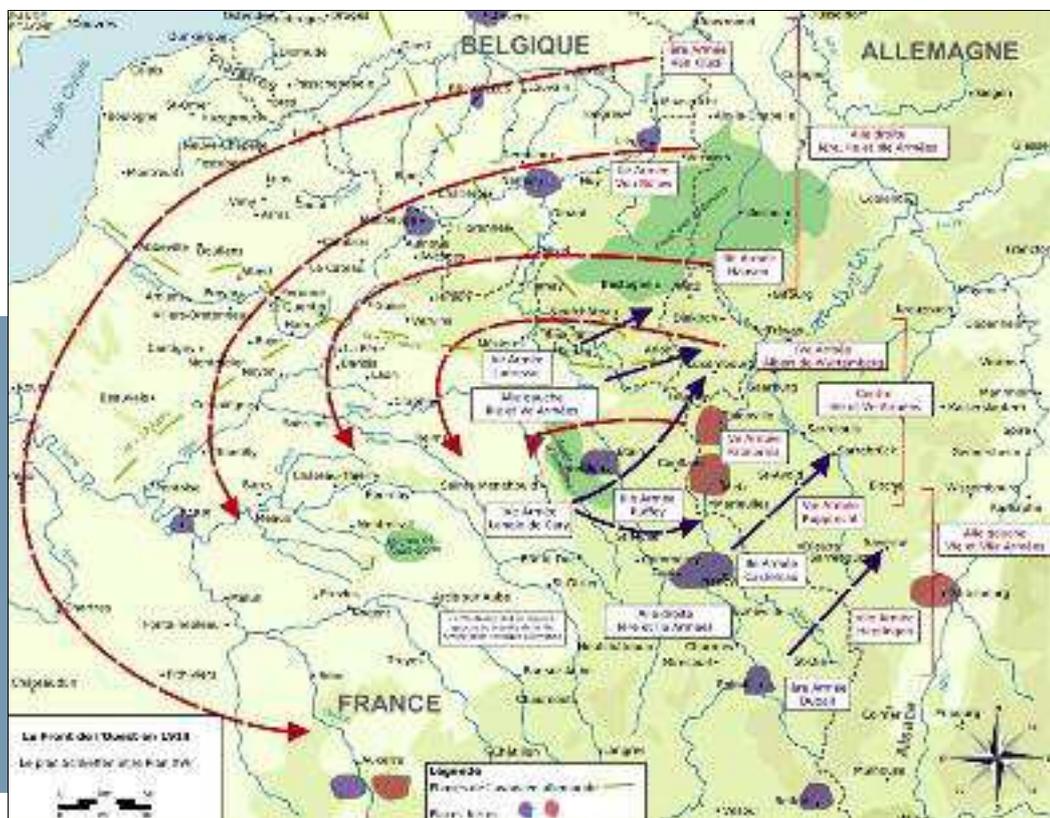




Photos DR

Schlieffen

Le plan Schlieffen



tion de la résistance belge, sur le renforcement des forces d'Alsace-Lorraine, sur l'inutile envoi sur le front russe de renforts qui ont manqué sur la Marne et surtout sur une certaine passivité du commandement de Moltke sur ses différentes armées.

En particulier, ce courant explique l'échec de la bataille de la Marne par le non-respect du plan Schlieffen lorsque Moltke abandonne l'encerclement de Paris pour une hypothétique bataille décisive dans l'est du bassin parisien, en laissant les chefs d'armée conduire leurs différents combats sans les diriger ni les coordonner.

Une historiographie officielle montre alors qu'en ne suivant pas le plan initial, qui combinait rapidité et puissance, Moltke s'est enlisé dans une stratégie d'usure annihilant tout espoir de guerre courte. Selon cette historiographie, l'armée allemande n'a pas été vaincue mais l'état-major l'a conduite dans une impasse.

### L'échec par défaut de conception stratégique

Certains opposent les incertitudes opérationnelles des combats à la stratégie illusoire de l'anéantissement par l'enveloppement rapide de l'ennemi, préconisé par le plan Schlieffen qui se serait trop inspiré de la "guerre totale" chère à Clausewitz. Ainsi, l'ambition de Schlieffen aurait été hors de portée des moyens de l'Allemagne de 1905 puis de 1914 car elle reposait sur un ensemble d'hypothèses dont le facteur chance était démesuré.

En 1934, des publications allemandes mentionnent le *Blitzkrieg*, ou guerre éclair, reprenant les conceptions sur l'encerclement rapide de Schlieffen grâce à des moyens mécanisés dans le but de réaliser un "objectif limité" qui, selon le deuxième principe de Clausewitz, peut conduire à la décision politique recherchée. Il ne s'agit plus de l'anéantissement total des armées ennemies mais de victoires limitées ayant une portée politique décisive.

En 1956, en critiquant une insuffisante articulation du plan Schlieffen entre diplomatie et opérations militaires, une autre thèse rejette le principe de l'offensive initiale à l'ouest. En 1914, il eut fallu battre rapidement les Russes, conquérir des espaces et en échanger certains contre un cessez-le-feu. À l'ouest, les armées allemandes solidement installées, bloqueraient les interventions françaises tandis que les diplomates s'emploieraient à amadouer les Britanniques. Le front russe ainsi gelé, toutes les forces allemandes se reporteraient ensuite sur la France isolée sans soutien britannique. Ce schéma a été réfuté par des contradicteurs qui

ont mis en avant toutes sortes de risques que des actions diverses des alliés pourraient faire peser sur ce dispositif jusqu'à le ruiner.

### La théorie du "coup de poignard dans le dos"

Dès 1919, avec l'article 231 du traité de Versailles qui prononce la responsabilité de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie dans le déclenchement de la guerre, apparaît en Allemagne la thèse de l'armée invaincue "poignardée dans le dos" par les hommes politiques et la menace révolutionnaire.

Ce courant rend les décideurs politiques allemands responsables du désastre par défaut de contrôle du plan Schlieffen, dont l'objectif d'anéantissement rapide de l'adversaire, fondé sur la vitesse de mobilisation et d'opérations, ne pouvait que les conduire à entrer dans la guerre en premier pour assurer le succès du plan.

Ayant accepté ce plan, le Kaiser et son gouvernement portent donc la responsabilité de la guerre et du Diktat de Versailles imposé à une armée qui a été privée de sa victoire par des manœuvres de politique intérieure. Dans les années trente, les nazis amplifient la thèse du "coup de poignard dans le dos" pour en faire un outil idéologique au service d'un esprit de revanche justifiant le réarmement.

### Une question plus générale

La question plus générale que pose le plan Schlieffen est d'ordre politique car si la guerre est la continuation de la politique par d'autres moyens, encore faut-il développer une politique à la hauteur des ressources économiques et militaires disponibles à chaque instant. De 1905 à 1914, tandis que Guillaume II affirmait sa politique de puissance, la défense de l'Allemagne reposait sur le seul plan Schlieffen, conception sans doute trop étroite dans un environnement international de plus en plus étendu, complexe et fluctuant.

Avec le regard d'aujourd'hui, ce que nous révèle l'histoire du plan Schlieffen-Moltke, c'est qu'une politique de défense ne peut être que globale et ne peut reposer sur un plan militaire, aussi subtil soit-il. Elle doit conserver un équilibre entre ses moyens Terre, Air et Mer, entre capacités nucléaires et capacités conventionnelles, pour laisser aux décideurs les marges de manœuvre nécessaires à la conduite diplomatique et militaire des crises dans un environnement dominé par un paramètre essentiel : l'incertitude. ■



# Ad memoriam

## Serge Laroque (72 – Madon)



Aux morts de toutes les guerres, en Europe et ailleurs,  
Dans la boue des tranchées, marais pestilentiels,  
Noyés dans l'océan, foudroyés en plein ciel,  
Ces civils innocents, ou ces guerriers vengeurs,

Aux soldats courageux, ou bien tremblant de peur,  
Dans un éclair brûlant, ou d'atroces souffrances,  
Cueillis dans leur jeunesse, leur vie en espérances,  
La Mort les a fauchés, comme on coupe une fleur,

Dans ces conflits d'hier, terrorisme de nos jours,  
Victimes inutiles, nous auriaient dit les sages,  
Ou sacrifices suprêmes, exemples de courage,  
Contre les oppresseurs, la folie de toujours,

Ils ont donné leurs vies, pour les nôtres sauver,  
Protéger des valeurs, emplies d'humanité,  
Ou bien tout simplement, familles et liberté,  
Les êtres que l'on aime, pour des idées lutter,

Qu'ils sont donc honorés, remerciés ou aimés,  
Pour ce don qu'ils nous lèguent, de paix à sauvegarder,  
De vertus à défendre, sans tant de sang verser,  
Cette quête immuable, espoir de nos aînés.



# François Marie Noël Battesti, l'as corse oublié

Jean-Claude Portaz (EMA 65 - Roland Garros)

Officier traditions de la BA 126 "Capitaine Préciozi" de Solenzara, l'auteur nous fait découvrir cet "as" de la Grande Guerre décédé en 1977, grâce à ce texte réalisé avec le concours de sa fille Juliette Jacquet-Battesti, elle-même décédée le 11 novembre dernier, à l'âge de 93 ans.

Nous sommes le 3 août 1914. En fin d'après-midi, l'ambassadeur d'Allemagne, le baron Wilhelm von Schoen, remet au gouvernement français la déclaration de guerre de son pays en spécifiant entre autres, qu'un avion français avait au cours de la matinée, survolé le territoire allemand, qu'il s'y était posé et était revenu ensuite en France après avoir sans doute accompli une mission de guerre. Or, voici ce qu'il s'était passé :

« Un caporal, pilote réserviste français en mission de liaison près de Dijon, est revenu à Belfort sans avoir accompli sa mission, déclarant s'être égaré dès le départ. De fait, ayant aperçu une agglomération importante, il s'était posé dans un champ environnant pour se renseigner... il avait atterri près de Mulhouse et non près de Dijon... Il reprit rapidement son vol sous le feu de uhlans arrivés sur les lieux un peu trop tard mais parvenant tout de même à toucher l'appareil le trouant au fuselage et aux ailes. »

Cet extrait est tiré d'un livre mémoire *Les Cigognes de Brocard au combat*. Son auteur : François Marie Noël Battesti, as de guerre 1914-1918, né à Azzana, canton de Salice en Corse, le 5 mai 1890, d'une famille de notaires établie depuis 1648.

Le 14 octobre 1908, il s'engage pour cinq ans dans l'armée. Incorporé au 106<sup>e</sup> régiment d'infanterie, il est nommé caporal le 28 septembre 1909 puis sergent le 26 septembre 1910. Il se réengage pour un an et rejoint le 24<sup>e</sup> régiment d'infanterie. Pendant cette période, il découvre l'aviation. Au cours d'une manœuvre en campagne, il est témoin de l'écrasement d'un avion français. Il recueille le pilote, le lieutenant Thierry de Ville d'Avray, mais ce dernier meurt dans ses bras ; il décide alors de rejoindre l'aviation militaire naissante, nourrissant ainsi l'espoir de le remplacer. Il passe donc à l'aviation le 1<sup>er</sup> juillet 1913. Envoyé chez Blériot à Buc, près de Paris, il obtient son brevet de pilote civil n° 1501 le 7 novembre 1913, puis son brevet de pilote militaire n° 453 à Avord le 3 avril 1914.

Mobilisé le 3 août 1914, il est alors affecté à l'escadrille BL 3, équipée d'avions Blériot XI, le 4 août 1914. Le 10 août 1914 le sergent Battesti est blessé lors d'un accident d'avion à la suite d'une perte de vitesse au

décollage. Hospitalisé, il doit interrompre un moment sa progression et retourne à l'école d'Avord dès sa guérison le 27 décembre 1914. Il partira ensuite en Haute école d'aviation à Pau pour y reprendre son entraînement. C'est là qu'il rencontre le 2<sup>e</sup> classe Georges Guynemer. Ce dernier avait été déclaré inapte physiquement mais, après de multiples efforts, il réussit à se faire engager en qualité d'élève mécanicien. Guynemer, surnommé "le Gosse" par Jules Védrines commandant la MS 3 équipée de Morane-Saulnier L "Parasol", est vite remarqué par tous ses compagnons d'armes. Acceptant tous les travaux qui lui sont ordonnés, il n'hésite pas à questionner tous les pilotes dont le sergent-pilote Battesti, sur tout ce qui concerne les avions et la façon de les piloter. Ils resteront amis.

Le 20 mars 1915, le sergent d'infanterie François Battesti rejoint l'escadrille C 10 équipée de Caudron et spécialisée dans l'aviation d'observation. Il y accomplit bon nombre de missions de reconnaissance (photos aériennes des lignes allemandes à basse altitude, recherche d'objectifs, réglage de tirs à longue portée guidés par des manœuvres d'avion, puis par des fusées de couleurs et enfin par la TSF). Il passe adjudant le 9 mai 1915 puis sous-lieutenant le 27 juillet 1916. Cette année-là, il est blessé à trois reprises mais, malgré cela, il veut passer dans l'aviation de chasse.

Toutes ses demandes pour y être affecté restant sans réponses, il s'adresse directement au commandant Barès, chef du service aéronautique au GQG (grand quartier général), venu en inspection à la C 10 sur le terrain de Marcelcave en Picardie. Celui-ci lui conseille d'aller caresser un Spad en stationnement et ajouta : « *Bientôt vous aurez le même* ».

Un an plus tard, le 12 mars 1917, il est affecté à l'escadrille N 73 commandée par le capitaine Deullin, passant ainsi à la chasse aérienne. Puis il passe au groupe de chasse n° 12, celui des Cigognes<sup>1</sup>, qui est constitué des N 73, N 26 et N 103 équipées de Nieuport, escadrilles qui sont venues rejoindre la C 3 à Cachy dans la Somme. Il retrouve là Guynemer au grade de capitaine, déjà décoré de nombreuses médailles françaises et étrangères, et participe avec lui à différentes opérations aériennes et



en escorte lors de ses dernières victoires. Il est encore avec lui le 4 septembre 1917, à Paris, en visite aux usines Hispano-Suiza et Spad. Leurs conseils avisés sont bien accueillis par les constructeurs pour la mise au point des avions et en particulier pour "l'avion-canon" dont ils attendent la construction. Guynemer vient justement en prendre livraison pour l'expérimenter dans la Somme.

Au moment de son décollage au départ du Bourget, François Battesti a sauté sur la carlingue de l'avion pour donner l'accolade à son ami. Mais le 11 septembre 1917, Georges Guynemer disparaît « *en plein ciel de gloire* »... François Battesti n'apprend cette terrible nouvelle qu'à son retour de permission passée en Corse, plusieurs jours après.

Quelque temps plus tard, il se lie d'amitié avec Roland Garros. Ce dernier, après son emprisonnement et après plusieurs tentatives avait enfin réussi à s'évader. À peine rétabli, il tient à reprendre son activité de chasseur et rejoint la N 26 où Battesti l'accueille. Garros s'octroie une quatrième victoire le 2 octobre 1918. Hélas! Le 5 octobre il est abattu aux commandes de son Spad XIII au cours d'un combat aérien contre des Fokker D-VII. Dans son livre, François Battesti consacra un chapitre à Roland Garros, il le terminera ainsi : « *Survivants de l'époque héroïque, n'oubliez pas le 5 octobre 1918... N'oubliez pas la vaillante "Cigogne" Roland Garros...* »

De son côté, François Battesti qui est promu lieutenant le 6 juillet 1917, enchaîne les victoires aériennes. En 18 mois, sept victoires lui sont reconnues :

- le 24 avril 1917 à Sainte Croix,
- le 4 juillet 1917 à Berry au Bac,
- le 12 novembre 1917 en forêt d'Houthulst,
- le 22 mai 1918 à Bouleaux,
- le 12 juin 1918
- le 16 juillet 1918,
- le 29 octobre 1918 à Laon.

Ses mérites sont récompensés par plusieurs décorations dont la Croix de Guerre et la Médaille militaire. Le 5 janvier 1918 le lieutenant Battesti est fait chevalier de la Légion d'honneur avec la citation suivante : « *Officier magnifique d'audace et d'allant, il s'est distingué comme pilote d'un corps d'armée, exécutant sur les lignes allemandes de nombreux réglages à longue portée et des missions à basse altitude malgré la présence d'avions ennemis. Passé à l'Aviation de Chasse à sa demande, livre chaque jour de durs combats et fait preuve du plus bel esprit offensif. A abattu plusieurs avions ennemis qui se sont écrasés dans leurs lignes en particulier le 4 juillet et le 12 novembre 1917* ».

En matière d'aviation, François Battesti est aussi un pionnier. Il obtient ses brevets de pilote civil et militaire parmi les tout premiers délivrés et, tout au long de sa carrière, il s'intéresse à l'évolution de cette arme



À droite, l'adjudant François Battesti en 1916 en compagnie du capitaine Marcel Roger de la SPA 124.

nouvelle. Il contribue au perfectionnement de la reconnaissance aérienne, dans un premier temps en transmettant ses observations par des mouvements d'ailes de son avion, puis par le tir de fusées de couleurs différentes et enfin par l'utilisation de la TSF. Pilote d'essais avant l'heure, il pilote différents types d'appareils nouvellement construits et, en compagnie de Guynemer, conseille les constructeurs d'avions afin qu'ils puissent apporter des améliorations aux performances des aéronefs militaires. François Battesti démontre également ses qualités de pilote de chasse, réussissant à remporter sept victoires aériennes en très peu de temps. Enfin, il laisse à la postérité des témoignages marquants sur la façon de vivre des pionniers de l'aviation et accomplit un devoir de mémoire en écrivant un véritable document historique, *Les Cigognes de Brocard au Combat*.

Sa carrière d'aviateur ne s'arrête pas après la Grande Guerre. Il est détaché à l'escadre de combat n° 1 du 10 janvier 1919 au 1<sup>er</sup> octobre 1919 puis il prend le commandement de la SPA 95 à compter du 31 décembre 1919.

Avec les autres as corses de la Grande Guerre que sont le lieutenant Jacques Ortoli (11 victoires) et le sous-lieutenant Jean Hyacinthe Casale (13 victoires), François Battesti mérite de figurer au Panthéon des aviateurs d'exception. ■

1- Chaque unité a son insigne avec la cigogne dans une position de vol différente d'où le nom d'escadrille des Cigognes.

# Vendredi 13 septembre 1985 : ce n'était pas le jour...

**Gérard Pons (71 – Blanckaert)**

À l'époque aide de camp du Président de la République, l'auteur nous raconte un voyage présidentiel épique.

Après cinq ans au Touraine et un passage à Salon comme chef de brigade de la 80, j'ai retrouvé Orléans Bricy, plus exactement l'ET 02/061 Franche-Comté. De retour de mission, je suis convoqué par le commandant de la 61<sup>e</sup> escadre. Je ne pense pas avoir fait de trop grosses bêtises en "détam", il doit s'agir de quelques problèmes administratifs de la plus haute importance. À moins que cette convocation ait trait à ma future affectation ? J'ai beau faire de la résistance, je sais bien que je vais devoir m'éloigner des avions à l'issue du commandement du Franche-Comté.

À l'escadre, c'est bien d'affectation qu'on me parle. « *Mon cher, vous êtes attendu par le CEMAA, après-demain.* » Le temps de troquer ma combinaison de vol pour la grande tenue et de passer chez le coiffeur, je me retrouve chez le patron de l'Armée de l'air. Le bizutage continue : « *Vous avez rendez-vous demain chez le chef d'état-major particulier du Président de la République pour le poste d'aide de camp... à moins que vous ne soyez pas volontaire ?* ».

Et c'est ainsi qu'au cours de l'été 85, je me retrouve à l'Élysée, au service du Président de la République François Mitterrand. Les consignes ne durent pas plus de deux heures : mon prédécesseur, sous-marinier, prend le commandement d'un SNLE dans les jours qui suivent. Je découvre alors un monde qui n'a rien à voir avec celui que j'ai pu connaître dans l'Armée de l'air : l'entourage du président est complexe et il n'existe pas d'organigramme. Pour les voyages, il faut jongler avec les invités, le médecin, la sécurité, la "com", les "trans", la presse, les nombreux conseillers, et j'en passe ! On court beaucoup et les poussées d'adrénaline sont fréquentes. En revanche, les moyens mis à ma disposition sont à la hauteur des difficultés. Le programme du mois d'août n'est pas trop chargé, ce qui me permet de prendre mes marques.

Début septembre, tout s'accélère : un voyage vers des terres très lointaines est monté dans le plus grand secret. Des "conseillers" ont en effet convaincu le président de se rendre à Kourou pour le 15<sup>e</sup> lancement d'Ariane 3 puis de poursuivre jusqu'à Mururoa pour affirmer la position de la France sur le dossier polynésien. Nous quittons l'Élysée le 12 septembre, en fin de matinée.

Pour un tel périple, le choix du Concorde s'est tout naturellement imposé. C'est pour moi l'occasion de découvrir le bel avion blanc, un vrai chasseur. Les sièges sont étroits mais les étapes seront courtes. Le patron est installé devant, je pose ma sacoche et je respire. On roule, tout va bien,

on est déjà au point de manœuvre. Mais je trouve que l'attente est bien longue. L'avion reprend enfin son roulage mais c'est pour faire demi-tour. L'ingénieur de bord m'explique qu'il a détecté une panne : « *On revient au parking pour changer une "boîte noire" et on repart aussitôt.* » Je dis tout cela au Président qui marmonne. Effectivement, on ne reste pas longtemps au parking et on roule à nouveau. On respire. Mais au point de manœuvre, la panne apparaît à nouveau. Retour à la case départ, conciliabules, interventions des spécialistes, tests, etc. Puis les moteurs sont coupés, ce qui n'est jamais très bon en aéronautique. Après être allé aux nouvelles, j'explique au Président que nous sommes définitivement en panne et que nous devons changer d'avion. Cette fois, il ne marmonne plus, il n'est pas content du tout : « *Quel avion ?* » me dit-il. « *Un autre Concorde nous attend à quelques dizaines de mètres.* » Le problème c'est que cet exemplaire n'est pas présidentiel. Comme le chante Renaud, « *Tonton râle* ». Dans l'édition du *Monde*, on parlera de « *Tonton la guigne* ». Un autre journaliste écrira : « *À l'occasion du changement d'avion, un jambon de Bayonne confié à l'aide de camp a disparu.* » Je ne sais pas qui a pu me dénoncer mais il faut bien que je nourrisse ma famille !

Le vol vers Dakar ne pose aucun problème. Pour la première fois, je vole à Mach 2. Il n'y a aucun bruit dans la cabine, heureusement que le machmètre est là pour me prouver qu'on se déplace bien à deux fois la vitesse du son. J'ai tout juste le temps de ranger les affaires du patron et de goûter au repas d'Air France et nous sommes en longue finale sur Dakar. Le Président Diouf nous accueille chaleureusement, mais le chef est toujours tendu. Les opérations de l'escale sont réalisées en un temps record et nous repartons vers Cayenne. Le confort de l'avion "spare" n'est pas apprécié par certains membres de la délégation qui me le font savoir. Bien entendu, ils parlent tous au nom du Président. D'une façon générale, ils sont bien plus exigeants que lui. Le temps d'échanger quelques mots avec l'équipage et il est temps de réduire la vitesse, nous sommes en vue de Cayenne. Tout le monde a fait beaucoup d'efforts et nous sommes presque "on time, on target".

Tant et si bien que nous avons un peu de temps disponible avant l'heure du lancement. Un spécialiste "image" suggère au grand chef de monter en haut d'une tour pour prendre des photos qui devraient être "exceptionnelles" avec, en arrière-plan, la fusée éclairée plantée au milieu de la nuit guyanaise. Nous prenons place dans un immense ascenseur qui doit nous élever jusqu'au sommet de la tour. Un de nos hôtes appuie sur le





La suite présidentielle sur Concorde.



Concorde à l'atterrissage.

bouton "montée"... et il ne se passe rien. Deux autres responsables tentent leur chance, en vain. Heureusement, on arrive à ouvrir la porte et on quitte l'élévateur qui a priori ne dessert que le rez-de-chaussée. Les sourires des responsables du CNES et d'Arianespace virent au jaune. Tonton se tourne vers moi, cherchant un responsable, mais ne dit rien ! C'est encore pire, je ne tarderai pas à l'apprendre.

L'heure H approche. Dans le centre de contrôle, nous sommes confortablement installés devant un immense écran. Il est 01 h 26 à Paris où la journée du vendredi 13 a commencé : « 5, 4, 3, 2, 1, *allumage des moteurs* ». Tout le monde retient son souffle. Dans un bruit assourdissant (les portes à l'arrière du centre de contrôle sont ouvertes), Ariane s'arrache du sol. Tout va bien. Enfin quelque chose qui marche ! Je sors sur la terrasse pour suivre l'envol de la fusée, le spectacle est fabuleux. En coulisse, on se prépare à fêter l'événement et j'entends le bruit familier de quelques bouchons de champagne qui sautent.

Lorsque je reviens dans le PC, la fusée est très haut dans le ciel et tout semble aller pour le mieux. Mais c'est alors que Frédéric d'Allest, président du CNES, se lève et annonce, la mine défaite, que la fusée est sortie de sa trajectoire nominale et qu'elle va être détruite. C'est la consternation, on n'y croit pas. Plus un bruit dans la salle. Les bouteilles de champagne sont discrètement remisées dans leurs caisses. La signature de la fusée disparaît de l'écran de contrôle, elle vient d'être pulvérisée. Je suis à proximité du Président lorsque j'entends un membre de la délégation lui dire : « *Il ne faut pas rester avec les perdants* ».

**Le lendemain, un quotidien titrera : « *Mitterrand passe, Ariane casse* »**

Et nous voilà partis au pas de course vers la voiture. Il fait nuit noire. Le président est très affecté par cet échec, c'est vrai qu'il n'a pas de chance. La journée a été longue et il est fatigué : il me demande de faire au plus vite pour rejoindre le Concorde afin de poursuivre notre périple. Alors que nous roulons vers l'hélicoptère qui doit nous déposer à Cayenne, j'ose lui dire qu'il me faut au moins une demi-heure pour rassembler toute son équipe. Il fait arrêter la voiture à quelques dizaines de mètres de l'hélicoptère.

- « *Quel était le programme prévu en cas de succès ?* » me demande-t-il.
- « *Vous deviez dire un mot au personnel du centre, rassemblés autour d'un cocktail* ».
- « *Très bien, allons-y, je vais les reconforter* ».

La voiture présidentielle fait demi-tour, sous les yeux de l'équipage du Puma qui, croyant à un départ imminent, a déjà mis sous tension ses différents équipements. Le président prononce quelques mots chaleureux devant le personnel du centre spatial, avant de rejoindre l'hélicoptère. Sanglés sur nos sièges, nous attendons la mise en route dans l'obscurité la plus totale. C'est bizarre que l'éclairage ne soit pas en marche. Mais je ne tarde pas à comprendre : le pilote se tourne vers moi, les deux mains croisées, et me fait comprendre que les batteries sont à plat.

- « *Qu'est-ce qu'il y a encore ?* » s'exclame le patron.
- « *Nous sommes en panne, Monsieur le Président* ».
- Le ton monte d'un coup :
- « *Je le vois bien... que fait-on maintenant ?* »
- « *Nous allons embarquer dans un autre appareil* ».

L'hélicoptère "spare" doit faire une deuxième rotation pour transporter le reste de la délégation, ce qui me vaut une fois de plus une remarque cinglante du Président qui voulait décoller le plus vite possible. Le métier rentre ! La délégation doit être réduite au maximum car pour les étapes suivantes, la charge offerte est très limitée : 20 passagers au maximum. Je ne suis pas chargé de faire la sélection des heureux gagnants mais c'est moi qui dois annoncer aux perdants que leur périple s'arrête à Cayenne. Pas facile.

- « *Vous n'y pensez pas... il doit y avoir une erreur* »

Mais je parle au nom du Président et personne ne va lui demander si ce que je dis est exact. Le métier rentre !

Le chef ne veut plus être dérangé jusqu'à Mururoa, pas même à Lima où nous devons faire une escale technique. Au milieu de la nuit et malgré les messages qui ont été envoyés, le président péruvien se présente au pied de la passerelle pour saluer son homologue français. Mais les consignes sont strictes et respectées : le Président n'est pas visible. Aux diplomates de régler ce problème, plus tard, après le décollage.

Entre Lima et Mururoa, un grand calme règne à bord : tout le monde se repose. Nous allons plus vite que le soleil, ce dont nous sommes très fiers mais ce qui rend les journées interminables. Le chasseur présidentiel se pose à Mururoa un peu avant 02 h 00 locales. Nous sommes



## Vendredi 13 septembre 1985 : ce n'était pas le jour...

► accueillis par le général François Mermet (52-Dartois), directeur des Centres d'expérimentations nucléaires du Pacifique. Il est déjà informé des péripéties de notre voyage. Après une pause bien trop courte, nous partons pour une visite du site nucléaire. Puis le patron préside la première réunion du Comité de coordination du Pacifique sud. Je reste à proximité, prêt à intervenir.

Alors que je lutte contre le sommeil, le commandant de bord du Concorde me rejoint et m'informe que les conditions météo du jour ne lui permettent pas de décoller de Mururoa à pleine charge. Une seule solution, utiliser la piste de Hao (qui est beaucoup plus longue) où le Concorde sera convoyé à vide. Le président rejoindra Hao en empruntant un avion de l'ETOM. J'émet le premier message SOS COTAM :

« *Mise à disposition immédiate de la Caravelle* ».

Ce plan B tient la route jusqu'au moment où le groupe électrogène nécessaire à la mise en route du Concorde tombe en panne. Pour corser l'affaire, il ne reste plus dans la zone qu'un seul groupe adapté au supersonique. Deuxième message SOS COTAM :

« *Acheminer au plus vite un groupe de Tahiti à Mururoa* ».

L'équipage du Transall qui reçoit cette mission a un drôle de défi à relever : non seulement le groupe devra être à Mururoa pour la mise en route du Concorde mais aussi à Hao, avant la coupure des moteurs ! Les commandants de bord des deux appareils s'entendent : parti après le supersonique de Mururoa, le C-160 (à Mach 0,4), arrivera à Hao avant lui ! Un exploit qui mérite d'être signalé.

Pendant que les opérationnels déplacent les avions et le groupe, le Président termine ses réunions et ses visites. Je lui explique alors que nous partons en Caravelle, ce qui lui permettra de mieux profiter de la beauté des lagons ! C'est tout ce que j'ai trouvé. Le Président est un peu las et ça passe ! En revanche il est pressé alors que, comme à chaque escale, il me faut un certain temps pour rassembler la délégation. La Caravelle est à une centaine de mètres de nous et il faut toute l'habileté du général Mermet qui a pris place dans la voiture du président, pour que le trajet dure plus d'un quart d'heure. Merci Mon général !

Dans la Caravelle, je souffle un peu jusqu'au moment où le chef me demande ses lunettes. Damned ! Elles sont restées sur la table de la conférence. Qui a la scoumoune ? Quand est-ce que ça va s'arrêter ? Troisième message SOS COTAM :

« *Acheminer les lunettes du PR à Paris dans les plus brefs délais* ».

Les radios CIRCUS se déchainent et finalement, une convoyeuse de l'air prendra l'affaire en main : les précieuses besicles arriveront à Paris par DC-8, guère plus de 48 heures après notre retour en métropole.

Depuis Cayenne, il n'y a plus que quatre journalistes à bord. L'un d'eux me demande de faire acheminer le message suivant à sa maison mère :

« *Une fois de plus, l'avion du président Mitterrand a connu une panne : il est contraint de décoller de la base américaine de Hao, à partir de laquelle la navette spatiale est mise en œuvre* »

Je tente de lui expliquer qu'il y a quelques erreurs de taille dans son texte mais sans succès. Il me dit que ça n'a pas d'importance. Je suis très fatigué, je laisse tomber.

Entre Hao et Lima, le Concorde établit un record de vitesse, 6 865 km en 3 h 40, ce qui ne provoque aucun débordement de joie à bord ! En Transall, il m'aurait fallu... ?

L'escale de Lima ne doit être qu'une formalité, le patron dort. Cette



Enveloppes "premier jour" émises à l'occasion du vol historique du président Mitterrand.

La presse ironise sur l'échec du vol d'Ariane.

fois, le président local n'a pas fait le déplacement, il a compris. Tout le monde s'affaire autour du Concorde, un peu trop peut-être ! Soudain, le tuyau de l'avitaillement en carburant se désolidarise de l'embout du réservoir de l'aile. Le carburant sous pression gicle et arrose l'avion. Les pompiers interviennent, grimpent sur la passerelle et s'étonnent de me voir barrer la porte d'accès. J'ose même leur demander de ne pas faire de bruit pour ne pas déranger le président. Pendant que je négocie, le TRO coule sur ma belle tenue qui, à l'origine, était blanche. Les pompiers ne rentreront pas dans l'avion mais ayant compris que quelqu'un était resté à bord pendant l'opération de "refueling", ils se fâchent et établissent un PV qui vaudra à Air France de payer une lourde amende. Ce n'est plus l'indicatif AF 100F qu'il faut utiliser, mais plutôt "Scoumoune leader" !

Au cours des trois dernières étapes (Cayenne, Dakar et Paris), à ma grande surprise... il ne se passe absolument rien de particulier. Je suis très étonné, il y a quelque chose d'anormal : pas le moindre souci !

Nous retrouvons l'Élysée un peu plus de 48 heures après l'avoir quitté : nous avons fait l'équivalent du tour du monde. Le Président est étrangement détendu.

« *Pour une première mission, c'est un drôle de baptême du feu, n'est-ce pas commandant ?* ». Et d'ajouter : « *C'est drôle mais je ne suis pas fatigué. Suivez-moi, je vais vous dire ce que je vais faire ce week-end* ».

Le métier rentre mais la prochaine fois, il faudra éviter de voyager un vendredi 13! ■

Photos DR

# L'Unité française de vérification (UFV)

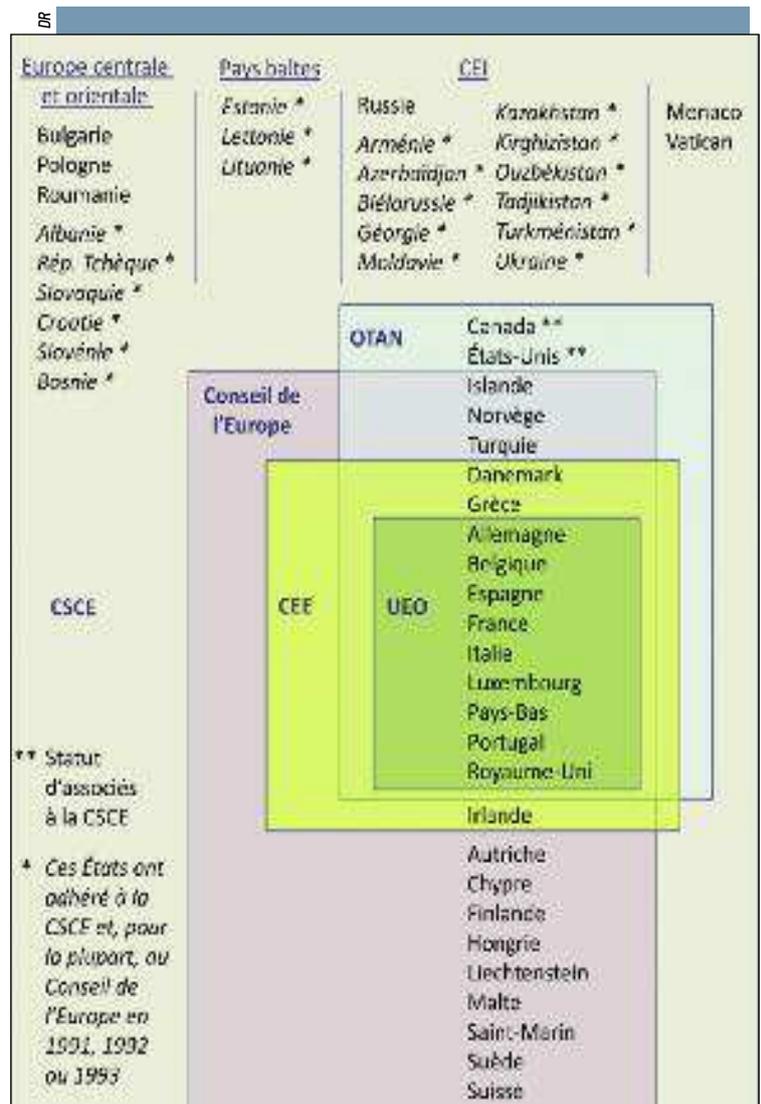
Patrick Jelensperger (65 – Tricornot de Rose)

Dans *le Piège* de septembre 1997, notre camarade nous avait décrit cette unité particulière, l'UFV, née après la chute du mur pour garantir les accords de la CSCE limitant les armements conventionnels. Il revient sur sa création et sur les premières inspections qu'il subit comme patron de base aérienne et nous donne quelques précisions sur ses évolutions.

Le mur de Berlin est tombé en novembre 1989. C'est la fin de l'URSS, mais également du pacte de Varsovie. Mais déjà, peu avant, des signes annonçaient la naissance de traités concernant des limitations dans le domaine militaire. Fin 1988, l'URSS et les autres membres du pacte de Varsovie annoncent une réduction unilatérale de leurs forces, 240 000 hommes, 10 000 chars et 800 avions de combat, ainsi que leur budget militaire.

Le 6 mars 1989 des négociations s'ouvrent à Vienne pour aboutir le 19 novembre 1990 au traité de Paris qui est signé par 22 États de la CSCE (Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe); ce traité couvre la zone ATTU (de l'Atlantique à l'Oural), dans lequel il est désormais mentionné des "groupes" et non plus des alliances telles l'OTAN et le pacte de Varsovie, cela pour réduire la notion de "blocs antagonistes". Ce traité est ensuite ratifié par 30 États, les 16 de l'OTAN, les six de "l'ex-acte" et huit États de l'ex-URSS. Chaque groupe est alors tenu à des quantités d'armement conventionnel limités par le traité (ELT), soit 30 000 véhicules blindés de combat, 20 000 pièces d'artillerie, 2 000 hélicoptères d'attaque, 20 000 chars de bataille et 6 800 avions de combat. Comme les forces réelles existantes étaient au départ disproportionnées, les réductions le seront également, soit environ 3 % pour l'OTAN et environ 30 % pour l'ex-acte. Voir ci-contre le tableau des organisations européennes au début des années 1990.

Il est évident qu'il sera nécessaire de contrôler les réductions et de compter les ELT (Équipements limités par le traité). Dès 1989 le CEMA écrit au ministre de la Défense «*La dynamique actuelle de la négociation sur le désarmement des forces conventionnelles en Europe permet d'espérer la signature d'un accord au cœur de l'été 1990*». Il faudra que chaque État communique les quantités de ses ELT, les notions de FCE (Force conventionnelles en Europe) et MDCS (Mesure de confiance et de sécurité) sont clairement évoquées, il sera nécessaire d'échanger un grand nombre d'informations. La création d'un organisme en charge de ces missions devient nécessaire et est évoquée; en mars 1990 la décision de créer cet organisme est signée par le ministre et, en mai 1990, l'UFV s'installe à Creil dans une structure provisoire, en attendant son installation définitive dans l'ancien PC de la 10<sup>e</sup> escadre de chasse, sous la tour de contrôle. La création officielle est datée du 1<sup>er</sup> juin 1990. Ensuite, ce seront une partie de la DRM puis l'EMIA qui arriveront sur la base. Avant l'installa-



La méli-mélo des organisations européennes au début des années 1990.

## L'Unité française de vérification (UFV)

► tion sur la base aérienne 110, en sommeil depuis 1985, qui est réactivée à cette occasion, d'autres emplacements avaient été envisagés, la caserne Marceau à Chartres et le quartier Gramont à Saint-Germain-en-Laye. Alors que j'en étais le commandant, en 1997, un déménagement de l'unité vers Clermont-Ferrand, à la demande d'un ministre (originaire de la région...), a été envisagé, étudié, et heureusement non retenu. En effet, au fil des ans, le choix de Creil se révèle excellent. La proximité de Paris, de l'EMA, de Roissy-CDG, du siège de l'OTAN à Bruxelles (aller-retour possible dans la journée en voiture) et enfin le site de la BA110, avec la présence sur site d'une partie de la DRM et le départ facile en mission par avion ont été des atouts de poids.

La décision de création prévoyait un effectif de 144 personnes, comprenant des vérificateurs (pour les FCE), des inspecteurs (pour les MDCS), des accompagnateurs et personnels d'escorte et des observateurs. Cette unité est bien sûr à vocation interarmées, son chef étant alternativement Terre ou Air. Les autres pays ayant signé et ratifié ce traité ont mis au point des organismes analogues. Seuls l'Allemagne, les États-Unis (en Europe), la France et la Grande-Bretagne ont des unités dédiées à ces missions, les autres pays possèdent des structures ou divisions au sein de leur état-major ou ministère. Pour les quatre premiers pays qui forment un "G4", les dimensions sont assez proches, commandées par des colonels, sauf un général pour l'Allemagne, car ayant en plus les attributions de l'équivalent de la division Maîtrise des Armements de l'EMA et celles qui dans les autres pays sont gérées par le ministère des Affaires étrangères. Ces unités sont les suivantes : ZVBW (*Zentrum für Verifikation des Bundeswehres*), situé à Geilenkirchen, au nord d'Aix-la-Chapelle ; OSIA (*On Site Inspection Agency*) devenu aujourd'hui DTRA (*Defense Threat Reduction Agency*), située à proximité de l'aéroport de Francfort (pour les États-Unis) ; et enfin le JACIG (*Joint Arms Control Implementation Group*), au nord de Londres. Les premiers commandants de ces unités (US, GB et FR) sont tous issus des missions militaires de liaison US, GB et FR<sup>1</sup>.

Octobre 1990, je suis à Reims depuis une année, je dois recevoir une inspection dans le cadre des accords sur la limitation des armements conventionnels. Nous sommes quelques semaines avant la signature du traité de Paris, c'est un exercice dans lequel les inspecteurs de "l'autre bloc" sont figurés par une équipe britannique, sans doute plus vraie qu'une équipe du bloc de l'Est. C'est quelque chose de totalement nouveau, savoir ce qui est montrable, ce qui doit rester caché. Pour cela, une équipe "précurseur" de l'UFV arrive très rapidement pour préparer, avec l'équipe de la base, cette inspection. En fait toutes les portes dont la largeur est supérieure à 2 mètres peuvent être ouvertes. Sur la BA 112, les ELT déclarés sont 46 Mirage F1 et 2 VIB. Des règles concernant la prise de photos existent et sont précisées, tous les ELT peuvent être photographiés, un par un. En principe, il ne peut y avoir de prises de photos en intérieur mais certains ELT, pour des raisons diverses, ne peuvent être mis à l'extérieur ; alors il faut composer et bien regarder ce qui pourrait être situé à proximité, par exemple un avion dans un hangar sur vérins et masquer le tableau de suivi d'entretien de cet avion. C'est pour cette raison qu'il est toujours préférable de sortir les avions des hangarets et des hangars, afin d'éviter des photos faites à l'intérieur, où se trouvent toujours des équipements, tels réservoirs pendulaires ou autres qui, bien que non secrets, n'ont pas lieu d'être photographiés.

Au début de la mise en œuvre de ce traité, il y a donc les 16 pays de

**"En règle générale, la mission qui dure une semaine comporte deux objets de vérification"**



l'OTAN face aux 14 de l'ancienne zone d'influence de l'URSS. Une harmonisation et une coordination des inspections est effectuée entre nous au siège de l'OTAN à Bruxelles, des quotas sont établis pour chaque pays en fonction du nombre de vérification qu'il peut subir. En règle générale, la mission qui dure une semaine comporte deux objets de vérification. Bien évidemment, les lieux de l'inspection ne sont pas déclarés avant l'arrivée dans le pays inspecté. Seule une notification est adressée par le ministère des Affaires étrangères avec un préavis de deux jours. Pour ces missions, l'équipe est de neuf personnes et nous voyageons quel que soit le pays sans visa, c'est dans le traité ; en effet la demande de visa alerterait la nation visitée. Le voyage sans visa a entraîné une fois un retard d'environ une heure pour l'avion d'Air France de CDG à Moscou, le responsable de l'enregistrement n'ayant pas bien compris. Des moyens aériens militaires sont utilisés, N262 au début, Mystère XX et CASA. Néanmoins sur la Russie, les vols commerciaux sont rapidement utilisés vers Moscou, seul point d'entrée en raison de soucis récurrents d'affectation des sommes versées par l'Armée de l'air en règlement des frais, qui n'arrivent pas souvent au bon organisme. De retour, des comptes rendus sont effectués, le premier sous 48 heures vers l'OSCE à Vienne et à l'OTAN à Bruxelles, et ensuite sous sept jours vers l'EMA, qui en assurera la redistribution.

Nous inspectons, nous observons, nous contrôlons, cela sans aucun pouvoir coercitif ou de répression et nous rendons compte de ce que nous avons trouvé sur place et si cela correspond ou non aux chiffres des bases de données que chaque État doit fournir. Ensuite, place aux gouvernements, aux diplomates...

L'inspection faite à Reims par l'équipe britannique est en fait la première faite sur une base aérienne abritant une unité de combat, la 30<sup>e</sup> escadre de chasse ; c'est pourquoi, en sus des deux équipes de neuf personnes (inspecteurs et inspectés), il y avait beaucoup d'autres observateurs représentant l'EMA et le SIRPA, ainsi que le MOD de Londres, sans oublier le commandant de l'UFV, présent pour cette première. Après





Quelques scènes d'une inspection russe à Reims.



l'inspection de la base, c'est un régiment de l'Armée de terre qui a été inspecté à Verdun. De retour à Reims, la coutume est d'avoir une journée dite "culturelle", cette dernière s'est alors passée dans une cave de champagne. Cette première mission a fait l'objet d'un débriefing général à l'UFV sur la base de Creil, dès la fin de ces inspections.

La seconde inspection, faite par une équipe russe, juste avant la signature du traité, a fait l'objet d'une mise en place directement sur la base de Reims en avion de transport, un TU-124 si mes souvenirs sont bons. Par la suite, la France a défini des PES (Points d'entrée-sortie) pour les inspections, soit Roissy-CDG, Louvigny-Lorraine, Lyon, Lille, Rennes, Tours, Marseille et Bordeaux, ainsi que des points frontière pour des arrivées par voie routière, ce qui nous donnait déjà une indication géographique sur l'arrivée de l'équipe, et nous permettait de "préalérer" les unités militaires (Air et Terre) de la région concernée. Pour ces militaires, le plus souvent, c'était la première fois qu'ils sortaient de leur pays. En sus de l'équipe, il y avait aussi des observateurs, en civil, certains venus de leur ambassade à Paris, du genre "commissaire politique". Tout s'est bien passé, ils ont ensuite inspecté une unité de l'Armée de terre à Épernay, avant de revenir à Reims pour la journée culturelle. Pendant cette journée, ils ont été emmenés également dans la grande surface de l'époque (Cora ou Carrefour), tout à fait nouveau pour eux, à tel point que nous avons été surpris par leurs questions : « *Combien de fois par semaine pouvez-vous venir dans ce magasin ?* » Certains pensaient que les clients étaient des figurants mis en place à l'occasion de leur visite ; leurs achats (ils disposaient de quelques dizaines de francs) ont été des produits de première nécessité, savon, lessive, collants pour leurs épouses... mais pas du tout de champagne. Pendant ces quelques jours, leur avion est resté sur le parking de la BA 112. Les hublots étaient tous obturés par des rideaux, l'avion craquait, mais tous les avions craquent en fonction de la température (le Jaguar tout spécialement avec sa structure en nid d'abeille), bref, nous n'avons jamais su si quelqu'un était

resté à bord. De plus, toutes les portes et trappes de visites de cet avion étaient scellées. Le choix de Reims n'était peut-être pas étranger à la présence sur la base de l'escadron Normandie-Niemen, de la proximité de Paris, avec un avion, le Mirage F1, encore très opérationnel. Les aviateurs russes sont revenus ensuite en mai 1991, mais cette fois avec des MIG 29, dont un biplace, ce qui a permis des vols en place arrière, dans le cadre d'un échange amical d'escadron.

Depuis ces années, l'unité a évolué, tant dans sa structure que dans ses missions. L'effectif initial de 144 personnes était d'une bonne centaine quand j'en étais le commandant ; il est actuellement de 66. Le rapport initial entre le nombre de pays des deux blocs (16/14) ayant évolué, l'OTAN étant maintenant constituée de 28 pays, le nombre de pays "inspectables" a considérablement chuté. Les missions de type FCE sont réduites, par contre depuis la création où seules FCE et MDSC existaient, l'unité a reçu de nombreuses autres missions, cela grâce à l'expertise et au savoir faire des militaires qui y sont affectés : le traité "Ciel ouvert" (survol de 34 pays signataires, avec prises de vues), les accords de Dayton (ex-Yougoslavie) signés en juin 1996, AIDA (Aide au démantèlement de l'arsenal nucléaire de la Russie), UNSCOM, UNMOVIC (participation de personnel de l'unité à la mission de l'ONU en Irak) ; tous ces traités ont, à un moment ou à un autre, fait partie de la palette de l'unité.

En 1999, un traité FCE adapté a été signé lors d'un sommet de l'OSCE, avec des objectifs non plus par "groupes ou blocs", mais par "pays". Pour l'instant, ce traité n'est pas ratifié par tous les signataires, et la Russie a demandé un moratoire en 2007.

L'avenir de l'unité est pérenne, certes avec une évolution permanente de ses missions compte tenu de la situation internationale sans cesse en mouvement. ■

1- Mission décrite par son dernier chef, devenu premier commandant de l'UFV, Jean-Paul Huet (55-Gouachon-Noireaut) dans *Le piège* n° 214 de septembre 2013.



# Abattu dans le djebel

Jean Bonnet<sup>†</sup> (51 – Jeandet)



T-6G du 8/72 en Algérie. Sur la dérive on distingue le "2" de la 2<sup>e</sup> EC qui parraine l'escadrille.

Avec ce récit posthume, l'auteur (décédé le 8 juillet 2014) nous fait revivre son crash dans un T-6 en flamme, touché au cours d'un "straffing" en Algérie.

Affecté à la 2<sup>e</sup> escadre de chasse sur Ouragan depuis novembre 1954, marié depuis le début de l'année, je suis affecté à la mi-juillet 1956 à l'EALA (Escadrille d'aviation légère d'appui) 8/72 sous les ordres du capitaine Jean-Luc Peyssonnel (47-Thollon). Nous sommes chargés de former l'escadrille et nous partons pour faire notre transformation sur T-6 à Marrakech. Nous rejoindrons La Réghaïa le 7 août pour prendre en compte nos avions, effectuer quelques vols en montagne sur Morane 500 et des tirs air-sol sur nos "nouveaux" destriers.

Nous quittons notre lieu de villégiature le 5 septembre pour nous mettre en place sur nos terrains d'affectation : le capitaine Peyssonnel rejoint Tebessa, terrain principal, avec huit avions, tandis que je rejoins Kenchela, terrain secondaire à 50 km de la frontière tunisienne, avec quatre avions. Le terrain de Kenchela étant en construction, nous utilisons une vieille piste et nous logeons en bordure de la "ville", dans des bâtiments (une ferme ou une école) où nous sommes hébergés par un détachement de la 13<sup>e</sup> DBLE, me semble-t-il. Les avions sont garés

la nuit dans la cour et le trajet entre le parking et la piste est un véritable "gymkhana" : passage sous une ligne électrique ou téléphonique puis roulage sur une route étroite et empierrée. Nous sommes très proches du djebel ; la nuit, les coups de feu sont fréquents et un matin un impact est trouvé sur un avion.

Les premiers jours, les vols sont consacrés à reconnaître le secteur, les postes perdus dans la montagne et au fond des vallées où nos camarades de l'Armée de terre tiennent le terrain. Les soirées nous permettent de faire connaissance avec nos hôtes dont l'expérience de "baroudeur" nous remplit d'admiration. Puis le 11 septembre, c'est la catastrophe ! Le capitaine Peyssonnel est abattu dans les monts Nementcha avec son observateur et ils sont retrouvés morts dans leur avion. Il était mon commandant d'escadrille depuis mon arrivée. Grand, blond, pilote remarquable, c'était un meneur d'hommes et un modèle pour nous tous. Étrange coïncidence que cette disparition un 11 septembre !

## Les T-6 en Algérie

En raison du relief tourmenté au-dessus duquel l'Armée de l'air est contrainte à opérer en Algérie, elle peut difficilement utiliser ses avions à réaction en service en métropole. C'est pourquoi, dès 1956, elle crée une aviation légère d'appui équipée dans un premier temps de Morane MS 470 Vanneau, MS-733 Alcyon, Sipa 111 et 121 ou de Dassault 315 hâtivement armés. Déjà utilisatrice du T-6 Texan dans ses écoles de pilotage depuis 1943, la France décide en mars 1956, de commander aux États-Unis une première tranche de 150 de ces monomoteurs à pistons construits par North American au standard "G". Modernisée entre 1949 et 1953 cette dernière version du Texan dispose d'un moteur Wasp amélioré (600 CV), d'une capacité de réservoirs accrue, d'une roulette de queue directionnelle et d'une nouvelle planche de bord.

Arrivés à Bordeaux par bateau, ces T-6G reçoivent blindages, armements et instruments de radio et de radionavigation (radiocompas) dans les ateliers de la Sferma à Mérignac. Ils sont notamment équipés sous chaque aile d'une nacelle contenant deux mitrailleuses AA 52 de calibre 7,5 mm, d'un lance-roquettes (Tercé T-10 ou SNEB de 68 mm) et d'un lance-bombes. Ainsi, entre 1956 et 1959, près de 600 T-6G sont livrés à la France pour ses opérations en Algérie. Mais à partir de 1959 ils sont progressivement remplacés par des T-28 Fennec et AD-4 Skyraider bien mieux motorisés.

Les T-6G équipent la cinquantaine d'EALA (Escadrille d'aviation légère d'appui) opérant en Algérie (38 EALA), au Maroc et en Afrique centrale. Ces escadrilles sont "parrainées" par les escadres de chasse de métropole qui détachent leurs pilotes pour des tours d'opérations en AFN. Ainsi, l'EALA 8/72 "Tête de chien" où Jean Bonnet effectue son tour d'opération, est parrainée par la 2<sup>e</sup> EC à laquelle il est affecté. Si les pertes de T-6G en opérations restent difficiles à connaître avec précision, on sait que 255 navigants, pilotes et observateurs, ont perdu la vie sur T-6G au cours de leurs quatre années d'utilisation en Algérie.





T-6G armé de lance-roquettes en opération dans le djebel.  
225 navigants sur T-6 ont perdu la vie en Algérie

Je rejoins immédiatement Tebessa pour assurer le commandement de l'escadrille, aidé par mon camarade de promotion Jean Régnier, en attendant l'arrivée d'un nouveau commandant d'escadrille. Ma première tâche est d'accompagner la dépouille de notre chef à Oran où ont lieu ses obsèques.

La base de Tebessa est un véritable chantier et l'installation de l'escadrille est laborieuse, mais cela est une autre histoire...

Les vols de reconnaissance et d'entraînement se poursuivent. Le 21, l'alerte est déclenchée pour assurer le soutien d'un détachement de l'Armée de terre qui traque un groupe rebelle en provenance de Tunisie. La première patrouille est assurée par l'escadrille 7/72 qui cohabite avec nous sur le terrain et, dans la journée, j'assure sa relève en amenant le sergent Vogel comme observateur

L'accrochage a lieu sur le djebel Foua où les rebelles sont tranchés. La mission débute "comme d'habitude" par une reconnaissance générale du secteur et par une attente en larges virages pour bien repérer les positions des uns et des autres (nos amis ont étalé leurs panneaux de reconnaissance) et s'assurer du bon fonctionnement des liaisons radio. Au sol la situation s'aggrave et l'officier de liaison me demande d'effectuer un "straffing" en avant des troupes pour les protéger dans leur progression : je fais ma passe de tir à l'endroit demandé et j'identifie parfaitement nos troupes. Je tire sur le point demandé mais je ne vois pas les rebelles qui sont parfaitement camouflés (pendant ce temps-là nos soldats peuvent progresser et se repositionner). Pendant le dégagement j'entends une explosion inhabituelle et Vogel me signale un impact sur notre aile droite. Tout fonctionne normalement et je reprends ma position en altitude pour attendre de nouvelles instructions.

En bas, ça se gâte ; il y a un blessé et une évacuation sanitaire est demandée. Mon correspondant radio me demande d'intervenir à nouveau au plus près de nos avant-postes. Il est toujours risqué de faire une seconde passe de tir semblable à la première, mais ici la position des troupes et le relief ne permettent aucune alternative, alors... « *quand faut y aller, faut y aller!* ». Je prends soigneusement mes repères, je m'aligne et descends le plus bas possible en tirant à une centaine de mètres devant nos soldats.

J'entame ma ressource et là, c'est la cata ! Un grand bruit, l'avion vibre fortement et il me semble qu'il s'enfonce. Je tire instinctivement sur le manche et... ouf ça repart. Nous émergeons de la petite vallée, mais des flammes font leur apparition sous mon pied droit et deviennent très rapidement importantes. Nous sommes toujours très près du sol, ça brûle de plus en plus... Que faire ?

Heureusement, nous sommes sortis du djebel et devant moi s'étend une grande surface qui semble à peu près plane. Sans trop réfléchir je décide de me crasher droit devant.

Nous bloquons nos harnais, je coupe le moteur et maintenant ça chauffe vraiment dans le cockpit avant. Je suis entouré de flammes et la peau de ma main droite qui tient le manche éclate comme la peau d'une châtaigne sur le feu. En un éclair je revois tous les miens et en particulier

mon épouse, notre vie commune si brève et ma petite fille qui vient de naître et que je ne connais pas... quel gâchis !

Mais je suis repris par l'immédiate réalité : il faut essayer de contrôler au mieux, ou au moins mal, cet atterrissage sur le ventre au milieu des cailloux que je distingue maintenant nettement.

Ça y est, l'avion touche le sol, sans doute brutalement, nous sommes très secoués et je perds certainement connaissance car, tout à coup, je me retrouve dans l'avion arrêté et dans un brasier. Vogel est à côté du T-6 et éteint quelques flammèches qui brûlent sur les jambes de sa combinaison. Je m'extrai de l'avion et m'affale sur le sol. L'un soutenant l'autre, nous nous éloignons des flammes et de l'avion au cas où il exploserait. Et tout à coup, le silence ! Et l'angoisse ! Nous sommes seuls, mal en point et à la merci du premier venu... Dieu merci, un nuage de poussière apparaît, c'est une jeep des troupes au sol dont les occupants sont fort surpris de trouver deux survivants. Un hélicoptère dans le ciel, c'est l'évacuation sanitaire demandée qui repart avec le blessé, il nous faut attendre le voyage suivant, ce sera long, très long même pour moi.

Bilan : l'opération s'est, je crois, bien terminée après l'arrivée d'un appui aérien lourd. Le sergent Vogel dont le cockpit est resté en bordure du brasier est brûlé aux jambes et aux genoux. Je pense qu'il a pu reprendre les opérations rapidement. Quant à moi, brûlé à 55% (les quatre membres et le visage), je suis parti pour de longs séjours à l'hôpital Percy et en convalescence. Ce n'est que le 16 juin 1958 que j'ai refait mon premier vol sur Mystère IV. Mais cela aussi est une autre histoire !

Post scriptum : pour la petite histoire, le capitaine de Rousiers (49 - de Seynes) arrive pour prendre le commandement de l'escadrille. Lors d'une de ses premières missions dans les djebels au sud de Tebessa, son avion est touché par le tir des rebelles. Il réussit à le ramener jusqu'au terrain de Youks (un terrain abandonné datant de la Seconde Guerre mondiale) sur lequel il est obligé de se crasher sans dommage pour l'équipage.

L'ÉALA 8/72 avait débuté son existence en fanfare ! ■



# Un hiver avec les Tchouktches du Kamtchatka (suite et fin)

Linda Bortoletto (01 – Demozay)

Nous poursuivons le récit passionnant de Linda qui nous entraîne maintenant au beau milieu des rennes et nous fait comprendre la vie si dure et si attachante des éleveurs.

## L'arrivée des villageois

Nous sommes début avril. Trois semaines se sont déjà passées depuis mon arrivée parmi les Tchouktches et, dans moins d'un mois, les jeunes faons verront le jour.

Une étape essentielle précède ce moment : la corralisation, ou encore en russe *caral*. Les éleveurs de rennes m'en parlent régulièrement et je comprends qu'il s'agit pour eux de quelque chose de très important. « *Bientôt, ce sera* », « *Tu verras tout le travail que nous réalisons pendant* », « *Ma tante et mon oncle seront là pour* ». Et je leur réponds donc : « *Mais, qu'est-ce que c'est ?* »

Le principe consiste à rassembler le troupeau dans un enclos – également appelé corral – afin de séparer les mâles des femelles. Pourquoi ? Pour que les mâles laissent les femelles en paix ! Avec leurs bois, ils peuvent en effet maladroitement bousculer les femelles en gestation et ainsi blesser leur fœtus.

Plusieurs familles volontaires quittent alors le village pour se rendre dans la toundra afin d'aider aux opérations de corralisation. Il s'agit d'un événement essentiel dans la vie des Tchouktches, leur permettant de renouer avec leurs coutumes ancestrales. Les familles passeront en effet plusieurs jours aux côtés des éleveurs de rennes, à vivre selon le rythme traditionnel.

C'est à bord de deux tracteurs et d'un engin à chenille qu'elles rejoignent l'endroit où se trouve la brigade d'éleveurs de rennes. Un véritable



régiment de renforts Tchouktches ! Au village, c'est un grand moment. Certains ne se sont pas rendus dans la toundra depuis plusieurs années et il faut veiller à ne rien oublier d'essentiel : tentes, nourriture, vaisselle, vêtements chauds, lassos, traîneaux, jumelles...

Il leur faut plusieurs heures pour atteindre leur destination au milieu de la toundra. À leur arrivée, la nuit tombe et le camp se transforme en un champ de bataille où chaque famille s'active à monter sa tente et à allumer le feu pour préparer le repas du soir.

Les éleveurs de rennes sont heureux de retrouver leurs proches, de recevoir du ravitaillement et de discuter de choses nouvelles. Sous le soleil





« J'aperçois une fumée épaisse qui s'élève de la colline qui me fait face ».

de la nuit, les ombres vont et viennent de tente en tente pour voir comment chacun est installé, pour partager une tasse de thé, pour se raconter des histoires.

### Les mâles d'un côté, les femelles de l'autre

Au petit matin, les hommes commencent à construire l'enclos. Les perches de bois se hissent vers le ciel, les maillets cognent, les toiles se tendent et enfin les regards s'illuminent lorsque le travail est accompli.

Pendant ce temps-là, les éleveurs de rennes sont partis dans la toundra pour ramener le troupeau de rennes au camp. Nous attendons leur arrivée. Pour ne rien rater du spectacle, je m'installe sur les hauteurs d'une colline. J'attends quelques minutes à peine lorsque j'aperçois une fumée épaisse qui s'élève de la colline qui me fait face. Le troupeau apparaît alors, guidé d'un pas sûr par son meneur, et encadré par Colaï et Sergueï. L'intensité du froid rend l'instant magique. Autour de moi, tout s'est immobilisé. Tous les yeux sont rivés sur cette masse mouvante et embrumée qui se dirige vers le lac gelé.

Les éleveurs rassemblent le troupeau en cercle et les hommes du village le rejoignent. Ils guettent les rennes qui seront sacrifiés pour nourrir les Tchouktches venus en renfort. En tout, cinq rennes seront attrapés puis dépecés par les femmes du camp que j'aide avec plaisir. Plonger ses mains dans les entrailles du renne peut paraître rebutant à première vue, mais cela permet aussi de se réchauffer les mains, ce qui n'est pas un luxe à - 30 °C! Nous constituons ainsi la réserve de viande pour les dix prochains jours de corralisation.

Les rennes se sont dispersés et il faut désormais les regrouper à l'intérieur de l'enclos. Opération délicate si l'on considère que les rennes fuient tout obstacle entravant leur liberté. Je mesure alors toute l'expérience des éleveurs de rennes qui se livrent à un jeu subtil d'encercllement du troupeau et parviennent, après près d'une heure, à le faire pénétrer dans l'enclos que les hommes referment immédiatement.

Les rennes sont excités et tournent rapidement dans « le sens inverse du soleil » pour, selon les Tchouktches, protéger instinctivement leur flanc gauche – qui abrite leur cœur – de toute agression.

L'activité de séparation des mâles et des femelles peut alors commencer. Des Tchouktches sont à l'intérieur de l'enclos pour pousser des groupes de femelles en dehors de l'enclos. D'autres, au niveau de la sortie, reproduisent les sons de gorge caractéristiques des rennes pour les attirer vers l'extérieur.

Évidemment, lorsqu'un groupe décide de se ruer vers l'extérieur, des mâles, des castrés et de jeunes rennes font partie du lot. Les hommes se tiennent alors alignés sous forme de corridor, lassos à la main, à la sortie de l'enclos, pour les attraper ; ils sont ensuite replacés à l'intérieur.

Le travail de corralisation est long et minutieux, d'autant plus pour le troupeau de la 4<sup>e</sup> brigade, qui compte 2500 rennes. À la fin de la deuxième journée, les opérations se poursuivent à l'intérieur de l'enclos. Malgré leur fatigue, les rennes continuent de tourner rapidement, foulant et soulevant une neige sablonneuse.

Les hommes attrapent directement les femelles au lasso, puis les emmènent de force vers la sortie, en les attrapant par les bois. Les rennes ainsi piégés se débattent énergiquement et émettent de forts râles gutturaux en tentant de se libérer de leur emprise. J'assiste avec admiration à une véritable démonstration de force, d'endurance et d'agilité.

Le travail de corralisation s'achève après quatre jours. Les deux troupeaux de la 4<sup>e</sup> brigade – celui des mâles et celui des femelles – sont constitués. Le comptage

précis des rennes a été réalisé. Il est temps pour les villageois de quitter la brigade. Ils rassemblent leurs affaires, non pas pour rentrer chez eux, mais pour aider de la même manière les autres brigades d'éleveurs de rennes répartis sur d'autres territoires de la toundra. Pendant deux semaines, cet événement important leur permet ainsi de revenir aux sources d'une vie centrée sur le renne et les traditions.

### La fête des éleveurs de rennes

Aujourd'hui, c'est un jour de fête. Pour toutes les brigades, la corralisation est terminée. Les femelles peuvent passer les dernières semaines de gestation au calme.

D'autres Tchouktches ont rejoint la toundra pour assister à ce qu'on appelle : le jour des éleveurs de rennes, où ces derniers sont mis à l'honneur. Au programme : danses, course d'attelages de rennes, course de "rennes de bois".

Aux côtés des tentes, je regarde tout le monde s'agiter autour des préparatifs de la fête, quand les femmes viennent me chercher pour participer aux rites chamaniques. L'objectif est de nourrir les esprits des orientes, autrement dit, les esprits de la vie, et de réaliser des sacrifices pour que la fête se déroule dans les meilleures conditions. Une babouchka, l'aînée du village, mène la marche. Nous nous dirigeons en marge du camp, transportant les éléments du rituel : braises, soupe de sang de renne, saucisse de renne et *inèlvèt*.

*L'inèlvèt*, produit d'offrande à base de graisse de renne et de fourrure de lièvre blanc, est déposé dans le feu. La babouchka se saisit ensuite d'une louche de sang de renne et trace un cercle sur la neige, dans le sens du soleil, autour du feu. Elle tend ensuite la louche à chacune d'entre nous pour que nous dispersions du sang en direction des quatre orientes. Enfin, nous piquons de la pointe du couteau la saucisse de renne, ce qui désigne symboliquement le sacrifice d'un vrai renne. La babouchka la



« Les rennes sont excités et tournent rapidement dans le sens inverse du soleil »



## Un hiver avec les Tchouktches du Kamtchatka

► découpe, elle en prélève les deux extrémités et les dépose sur une branche plantée en direction de l'Est. L'autel chamannique est ainsi constitué.

La fête peut commencer. Tout le monde est impatient et les activités s'enchaînent dans une atmosphère familiale. Le départ de la course d'attelages de rennes est donné. Puis, la foule se rassemble autour de la course de "rennes de bois". Et enfin, chacun se regroupe autour de la troupe de danse qui offre un spectacle envoûtant. Le renne est mis à l'honneur, les éleveurs de rennes sont mis à l'honneur, la nature est mise à l'honneur.

Il est temps de rentrer au village. La fête est terminée et les villageois rassemblent rapidement leurs affaires. Les éleveurs de rennes vont retrouver la quiétude de leur quotidien dans la toundra. J'embarque également pour le village. Malgré le bruit assourdissant du tracteur, je m'endors d'épuisement en pensant à mon proche retour dans la toundra. En pensant à ce moment attendu par tous : la naissance des faons.

### La naissance des faons

Fin mai approche à grands pas. Je suis revenue dans la toundra il y a deux semaines avec quatre éleveurs de rennes et une autre *tchoum rabotmitsa* qui renforce la brigade, désormais au complet. En effet, la surveillance des deux troupeaux qui se trouvent à des endroits différents de la toundra requiert davantage d'hommes et de vigilance. D'autant plus que les loups ont de nouveau attaqué quatre femelles.

Un matin, en pleine tempête de neige, Ivanochka, le responsable de la brigade, se rend au pied d'une colline sacrée que les Tchouktches ont baptisée "la Louve Mère". Il y dépose une cigarette et de l'Inèlvèt en guise d'offrande et la prie de rappeler ses petits pour que les rennes puissent mettre bas en paix et que les faons puissent survivre et grandir. Depuis, il n'y eut plus d'attaques de loup...

Puis, un après-midi, la joie se répand dans la toundra. Le premier faon découvre le froid et la neige. Il découvre la nature. Je suis émerveillée et émue d'assister à ce miracle de la vie. Les Tchouktches le sont tout au-



« Le premier faon découvre le froid et la neige ».

tant. La routine des années qui se répètent n'efface pas chez eux le sentiment d'émerveillement des choses qui sont vraies. Deux jours après, le deuxième faon est arrivé, et plus tard, un troisième, un quatrième... un dixième! Ils sont si drôles, à découvrir maladroitement l'usage de leurs longues pattes!

Je suis tellement heureuse de vivre ces instants aux côtés des rennes et des Tchouktches. Je me sens l'âme en paix. La toundra fait désormais partie de moi. Elle coule dans mes veines.

Enfin, le jour tant redouté arrive, lui aussi. Je reviens gaiement du troupeau, pensant aux jeunes faons qui viennent de naître, lorsque je vois la motoneige stationnée devant notre tente. Mon séjour prend fin... Je m'arrête. J'ai les larmes aux yeux. « *Déjà?* » Deux cents autres faons sont attendus et j'aimerais tous les voir... Tous les accueillir comme les miens! Mais les réalités administratives reprennent le dessus. Pour pouvoir revenir, je dois partir. Les Tchouktches le savent aussi. Après un dernier thé qui a cette fois-ci un goût amer, ils me serrent tous la main fermement et me disent : « *Allez, à la prochaine Linda!* » Le rendez-vous est déjà pris : automne 2015. ■



Un corral



# Le robot Philae s'est posé sur la comète



Gros plan de la surface inhospitalière de la comète (avec un pied de l'atterrisseur) pris par Philae.

## Marius Le Fèvre (54 - Héliot)

Le 12 novembre, le robot Philae est largué, comme prévu, par la sonde Rosetta pour aller ensuite se poser sur la comète Churyumov-Gerasimenko. Cet événement extraordinaire est l'aboutissement d'un travail acharné qui a débuté à l'Agence Spatiale Européenne (ESA) en 1985 !

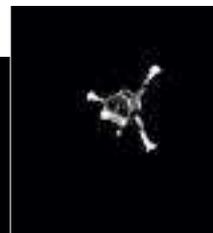
C'est le 6 août dernier, que la sonde Rosetta a réussi son rendez-vous avec la comète, après un périple de 10 ans à travers l'espace. Pour se placer sur l'orbite de la comète et ajuster sa vitesse sur celle-ci, la sonde a dû effectuer une série de dix manœuvres qui ont été exécutées entre le 7 mai et le 6 août. La vitesse relative est ainsi passée graduellement de 775 m/s à 1 m/s, soit l'équivalent du pas d'un marcheur. Si l'une ou l'autre de ces manœuvres avait échoué, la mission aurait été perdue et la sonde aurait tout simplement raté son rendez-vous.

À ce stade, la comète se trouve à 405 millions de kilomètres de la Terre, quasiment à mi-distance entre les orbites de Jupiter et de Mars. Elle se dirige vers le système solaire interne à une vitesse de 55 000 km/h.

La comète suit une orbite elliptique de 6,5 ans qui la conduit des confins extérieurs de Jupiter, pour le point le plus éloigné du Soleil, jusqu'à l'espace compris entre les orbites de Mars et de la Terre, pour le point le plus proche du Soleil.

Pour réussir son rendez-vous, Rosetta aura parcouru 6,4 milliards de kilomètres depuis son lancement, le 2 mars 2004, du Centre spatial guyanais. Au cours de ce voyage, la sonde européenne s'est approchée à trois reprises de la Terre et une fois de Mars pour augmenter sa vitesse et a survolé deux astéroïdes.

Pendant la dernière partie de son périple, lorsqu'elle se dirigeait vers l'orbite de Jupiter, la sonde a été placée en hibernation durant 31 mois. Après son réveil, intervenu le 20 janvier 2014, elle a entamé l'étape ultime vers la comète. Après ce rendez-vous réussi, il reste à Rosetta environ 10 000 km à parcourir pour atteindre sa cible. La sonde mène alors des analyses scientifiques pour préparer l'envoi en douceur de son atterrisseur, Philae, réalisé conjointement par les deux agences spatiales française (Cnes) et allemande (DLR).



Départ de l'atterrisseur Philae, vu depuis Rosetta.



Vue (retouchée) de Philae posé en équilibre sur deux pieds.



## Le robot Philae s'est posé sur la comète

► Les images prises par la caméra Osiris entre fin avril et début juin montrent une activité variable de la chevelure de la comète. Cette longue enveloppe de gaz et de poussière, encore appelée coma, est rapidement devenue plus brillante avant de perdre à nouveau de sa luminosité. Le radiomètre-spectromètre Miro indique que la comète libère 300 millilitres de vapeur d'eau par seconde en juin, puis de 1 à 5 litres d'eau par la suite. Sur la surface de la comète, des jets de gaz sporadiques apparaissent par endroits avec une vitesse d'éjection de 2000 km/heure ! Il faut espérer que de tels jets ne se produiront pas sur le site d'atterrissage choisi. L'instrument Rosina permet de connaître la nature des gaz qui enveloppent le noyau. Plus de 30 molécules différentes ont été identifiées dont, bien entendu, l'eau, le monoxyde et le dioxyde de carbone mais aussi du méthane, de l'ammoniac et même de l'alcool méthylique.

Par ailleurs, les mesures effectuées par l'instrument Virtis (spectromètre de cartographie thermique dans le visible et l'infrarouge) révèlent une température moyenne de l'ordre de  $-70\text{ }^{\circ}\text{C}$ , ce qui correspond à une surface globalement sombre et poussiéreuse plutôt que propre et glacée. À quelques centimètres de profondeur, la température est bien inférieure (de  $-70\text{ }^{\circ}\text{C}$  à  $-230\text{ }^{\circ}\text{C}$ ).

Puis, des images étonnantes prises à une distance d'environ 12000 km montrent que le noyau de la comète est constitué de deux segments distincts resserrés en son centre. Les images prises ultérieurement révèlent un relief irrégulier avec la présence de falaises et de rochers. La taille de la comète est d'environ 5 km sur 3,5.

Pour les scientifiques, cette structure bilobée peut résulter de la rencontre de deux comètes distinctes à un moment de l'histoire du système solaire ou d'une érosion asymétrique au fil du temps.

Rosetta se rapproche à 100 km de la surface de la comète, puis à 50 km. Ses 11 instruments scientifiques et les 10 instruments de son atterrisseur commencent alors à procéder à une étude scientifique pour identifier cinq sites d'atterrissage possibles pour Philae. Les mesures prises indiquent que la gravité de la comète se situe entre  $1/60\,000$  et  $1/100\,000$  de celle de la Terre. La comète fait un tour sur elle-même en 12 heures.

Les cinq sites sont analysés et classés par l'équipe projet qui choisit le site d'atterrissage principal ainsi qu'un site de secours. Le site principal est une zone de un kilomètre carré, la majeure partie des pentes font moins de  $30^{\circ}$  par rapport à la verticale locale et le nombre de gros rochers est assez faible. Ce site, éclairé par le soleil pendant une durée de 6 à 9 heures, reçoit également suffisamment de lumière chaque jour pour que Philae puisse recharger ses batteries et poursuivre sa mission scientifique, après la phase initiale de 64 heures pendant laquelle il est alimenté par une pile.

La trajectoire que doit suivre le robot pour se poser est très complexe. Cette tâche est de la responsabilité des équipes du Cnes de Toulouse qui effectueront environ un milliard de calculs pour s'assurer du bon déroulement de cette opération. Dans les deux scénarios, sites principal et secours, la séparation de Philae et son atterrissage doivent être programmés le 12 novembre au matin. Plusieurs décisions capitales restent

### La sonde japonaise Hayabusa 2 sur un astéroïde

Dans l'article « La chasse... aux astéroïdes », paru dans *le Piège* n° 185 de juin 2006, j'ai présenté la mission de la sonde japonaise Hayabusa qui avait réussi, malgré la panne de deux de ses trois gyroscopes, à se poser sur un astéroïde et à prélever un échantillon de cet astre, lors de sa troisième tentative. Après cet exploit extraordinaire, qui n'a eu que très peu de retentissement dans la presse française, la sonde a connu de nouveaux incidents techniques qui ont laissé penser que son retour sur Terre était sérieusement compromis. Cependant, la sonde avait été conçue pour se stabiliser automatiquement, en mode secours, en tournant autour de son antenne à grand gain et qu'ainsi tout espoir n'était pas perdu. En effet, les Japonais ont fini par retrouver puis récupérer leur sonde sur Terre, avec les échantillons. Une première !

Cet exploit a encouragé l'agence spatiale japonaise JAXA à programmer une nouvelle mission Hayabusa 2 encore plus ambitieuse. Cette sonde a été lancée le 3 décembre dernier pour rejoindre un astéroïde, de 900 mètres de diamètre, qu'elle atteindra en 2018. Cet astéroïde est, cette fois, de type C, c'est-à-dire susceptible de contenir des matériaux organiques.

Pour cette mission, l'agence JAXA a fait appel aux agences spatiales française (Cnes) et allemande (DLR) qui ont réalisé l'atterrisseur Philae monté sur la sonde européenne Rosetta. En effet, la sonde japonaise emportera un atterrisseur développé par ces deux partenaires européens : MASCOT (*Mobile Astéroïd surface SCOut*). Cette microsonde de 10 kg sera larguée à une centaine de mètres d'altitude par le vaisseau Hayabusa 2. Du fait de la très faible gravité, 100 000 fois plus faible que sur Terre, l'atterrisseur Mascot mettra environ 20 minutes avant d'entrer en contact avec le sol. Il rebondira légèrement puis, grâce à son mécanisme de mobilité, il se placera lui-même sur son bon côté et sera en mesure ensuite de se déplacer sur deux autres sites distants d'une dizaine de mètres. La durée totale de la mission de Mascot est limitée, compte tenu de la capacité de ses batteries, à 12 heures. L'atterrissage devrait avoir lieu en 2019.

Cette microsonde embarque un instrument développé par l'Institut d'astrophysique spatiale d'Orsay, sous maîtrise d'ouvrage du Cnes, pour analyser, à l'échelle microscopique, la composition minéralogique du sol. Trois autres expériences, développées par les Allemands, permettront de mesurer le champ magnétique, l'inertie thermique de l'astéroïde ainsi que la nature géologique des sites visités.

La sonde principale Hayabusa de 600 kg est prévue, elle-même, pour se rapprocher de l'astéroïde et lancer un projectile afin de créer un cratère artificiel de deux mètres environ. Équipée d'une sorte de trompe, la sonde sera ainsi en mesure de recueillir des échantillons du sous-sol pour les ramener sur Terre en 2020. Ces échantillons ainsi récupérés n'auront pas été altérés par les bombardements des particules cosmiques et l'usure du temps. Il s'agit là d'une opération originale qui peut être d'un grand intérêt pour des missions futures.



*Vue d'artiste de la séparation entre la sonde Rosetta et l'atterrisseur Philae.*

*La photo de la comète est celle prise par Rosetta.*



à prendre pour autoriser le feu vert concernant l'ordre de séparation. À ce stade, les techniciens constatent que le propulseur à gaz prévu pour plaquer le robot au sol, lors de l'impact, ne fonctionne pas. La décision est prise de faire l'impasse sur ce moyen. On espère pouvoir compter sur les harpons.

Rosetta largue Philae à 09h 35 heure de Paris, alors qu'elle se trouve à 22,5 km du centre de la comète. La confirmation de cet ordre de séparation, ainsi que la première photo du robot qui s'éloigne, prise par Rosetta, parviennent sur Terre 28 minutes et 20 secondes plus tard. Dans sa descente vers la comète, qui va durer environ sept heures, Philae est en légère rotation. Trente minutes avant l'atterrissage, les équipes sont rassurées : le robot est sur la bonne trajectoire. Il doit se poser à la vitesse de 3,5 km/h.

Puis, Philae entre en contact avec le sol de la comète. L'atterrissage est mouvementé. Les harpons ne fonctionnent pas. Les informations reçues indiquent que le robot a effectué deux rebonds. Le premier a provoqué un vol plané de plus d'une heure, à la vitesse de 35 cm/s. Le second n'a duré que quelques minutes avec une vitesse de 3 cm/s.

Toutes les expériences embarquées se mettent en marche successivement mais il faut attendre quelque temps pour avoir les premières mesures, la liaison avec Rosetta étant coupée, cette dernière se trouvant alors de l'autre côté de la comète. Cependant, l'expérience Consert embarqué sur Rosetta est activée. Elle permet de réaliser des mesures de tomographie du noyau de la comète. En effet, cet équipement émet un signal radio quand Rosetta tourne autour de la comète. Philae reçoit ce signal et le retransmet à l'orbiteur. Les variations des délais de transmission du signal seront exploitées pour déterminer les propriétés des matériaux de la structure interne du noyau traversés par ce signal.

Le robot envoie des images remarquables. Il se trouve sur une pente très inclinée et semble coincé contre un rocher. Il repose sur deux de ses trois pieds. L'opération de forage est repoussée, les responsables de la mission ne voulant pas risquer de déséquilibrer Philae. Le 13 novembre au soir, la zone où se trouve le robot n'est pas identifiée mais la durée d'éclairage par le soleil est inférieure à deux heures, trop court pour recharger correctement les batteries.

Le 14 novembre, la décision est prise d'engager l'opération de forage, avant que la pile ne soit complètement déchargée. Le forage atteint 25 cm de profondeur quand la liaison avec l'orbiteur est interrompue, Rosetta se trouvant à nouveau derrière la comète. Le contact est rétabli et les responsables du Cnes font savoir qu'ils ont reçu les données du forage. Une manœuvre de dernière chance est tentée pour permettre aux panneaux de recevoir davantage de lumière. Il est demandé à Philae de se mettre en rotation. C'est alors que la liaison est coupée. Faute d'énergie, le robot s'est mis en hibernation. Il est possible qu'il se réveille au cours de l'été prochain si ses batteries se rechargent quand la comète se rapprochera du soleil et si les panneaux solaires ne sont pas trop recouverts de poussières. La comète commencera à être active, sa température augmentera et il arrivera un moment où la température du robot sera telle qu'il cessera de fonctionner.

Philae a déjà accompli un travail énorme et récolté une belle moisson de données. D'après les responsables, 80% du programme prévu ont été réalisés.

Rosetta va continuer d'accompagner la comète jusqu'à ce qu'elle atteigne son point le plus rapproché du Soleil, en août 2015. Rosetta scrutera de près son comportement et nous donnera en temps réel des données précieuses sur l'évolution de la comète lorsque celle-ci s'approchera du Soleil.

Rosetta, cette mission phare de l'ESA, est un exploit qui vient s'ajouter à tous les grands succès que l'ESA a déjà enregistrés comme ceux de la sonde Huygens, qui s'est posée sur Titan, le plus grand satellite de Saturne, ou encore de la sonde Giotto et des satellites XMM Newton, Planck, Herschel et Gaïa, qui ont tous été des premières mondiales. Cette longue série de succès met en valeur la compétence et le savoir-faire de toutes les équipes européennes impliquées, scientifiques, industrielles et agences mais aussi la qualité des méthodes de travail rigoureuses qui permettent de faire travailler ces spécialistes dispersés dans toute l'Europe et aussi d'assurer la continuité du travail entre les différentes générations qui se sont succédé sur un tel programme qui aura duré 30 ans. ■



# Un général en campagne... municipale

**François Rivet (70 – Delfino)**

L'auteur, général en deuxième section, nous fait part de son expérience politique récente de conseiller municipal et de conseiller d'agglomération<sup>1</sup> d'une banlieue parisienne, ainsi que de sa dernière campagne municipale. Il s'agit bien évidemment de réflexions personnelles, fondées sur une période limitée dans le temps, liées à un contexte local et à une expérience d'élu minoritaire, donc non directement chargé de la conduite des affaires au sein de l'exécutif de la collectivité locale.

Ayant quitté l'Armée de l'air en 2003 et de retour en France après trois ans passés à la Commission européenne comme expert détaché à la direction générale transport<sup>2</sup> j'ai décidé en 2006, à l'occasion des élections présidentielles, d'adhérer à un parti<sup>3</sup> pour franchir le pas entre la discussion sur ce qu'il faudrait faire et l'action pour tenter de faire... Et ce n'est pas parce que le statut de militaire nous interdit l'engagement politique et syndical que, comme chacun d'entre nous, je n'avais pas été très attentif à la vie politique de mon pays durant mon parcours militaire. En outre les quelques années pendant lesquelles j'avais eu à fréquenter les cabinets ministériels français et européens m'avaient montré que les décisions ne tombent pas du ciel, qu'elles sont le fait de personnes tout à fait ordinaires malgré la haute opinion qu'elles peuvent avoir d'elles-mêmes. Enfin, par ma formation et mon expérience (partagée avec de nombreux lecteurs certainement) je suis conduit plutôt à être du côté de ceux qui s'engagent, même à contre-courant, plutôt que parmi ceux qui restent sur la rive. J'ai donc entamé cette nouvelle "aventure".

Mon engagement a commencé avec les tâches du militant de base : réunions de campagne, distribution de tracts ("tractage") au marché, devant les gares et dans les boîtes aux lettres ("boîtage"), ainsi qu'en participant à des opérations de porte à porte et à des réunions de quartier. Je l'ai fait en suivant au mieux, malgré mes interrogations, les règles et pratiques d'un monde que je découvrais. Je me suis aussi exprimé sur le fond et la forme de l'action politique que nous menions. J'ai à cette occasion découvert que si, en politique, toute opinion était exprimable, il était très difficile pour beaucoup de trouver un accord dépassant ou surmontant un tant soit peu leurs opinions. Ce qui aboutit rapidement au regroupement au sein de chapelles de gens qui se confortent entre eux et qui pratiquent volontiers l'exclusive, parfois (souvent ?) autour (au profit ?) d'un leader. D'où assez rapidement le recours au rapport de force plutôt que la recherche de l'intérêt général du parti ou des électeurs. Cette remarque concerne bien sûr les militants de tous bords que j'ai rencontrés. Mais, à côté de cela, j'ai trouvé énormément de dévouement et d'abnégation de la part de militants jeunes ou plus âgés, qui aiment débattre

mais donnent de leur temps et de leur intelligence pour que le quotidien et l'avenir de leurs concitoyens soit meilleur, sans en attendre de retour pour la quasi-totalité d'entre eux.

M'étant fait remarquer sans doute par mon parcours un peu atypique, j'ai, sans aucun préavis, été sollicité à l'issue de la campagne présidentielle pour mener la liste de mon parti aux élections municipales qui devaient se dérouler dans la ville que j'habite en mars 2008, c'est-à-dire à peine un an après que j'ai adhéré comme militant de base. L'attrance d'un nouveau défi, mais aussi l'habitude de prendre des responsabilités ont fait que j'ai accepté malgré une épouse plus que réservée sur cet engagement.

J'ai donc pendant quelque six mois conduit une campagne électorale dans une ville que j'habitais depuis plus de dix ans<sup>4</sup> mais sans vraiment la connaître au-delà de mon quartier ou des écoles fréquentées par nos enfants. Il m'a donc fallu d'une part travailler tous les dossiers majeurs : urbanisme, logement, déplacements, culture, vie économique et emploi, vie de quartier, finances, accès aux soins, associations, sport et jeunesse... et d'autre part diriger politiquement et humainement l'équipe et la campagne en vue d'une victoire que j'espérais.

## Président d'un groupe minoritaire

À l'issue des élections gagnées par la majorité déjà en place aux commandes de la ville, et depuis plus de vingt ans, j'ai intégré le conseil municipal et le conseil communautaire<sup>5</sup> comme président d'un groupe minoritaire<sup>6</sup> pour un mandat de six ans. Puis, venu le temps des élections de 2014, j'ai accepté de conduire une nouvelle équipe "à l'assaut" d'une municipalité dont je connaissais maintenant bien la gouvernance et les résultats.

La majorité des votants ont redonné la victoire à l'équipe sortante, malgré une campagne que nous avons beaucoup mieux maîtrisée et un rassemblement de presque toute l'opposition à la politique conduite par la mairie. L'enracinement local de la majorité sortante parrainée par le président du conseil général ancien maire et leader politique comme décrit précédemment<sup>7</sup>, un mandat sans problème majeur et un contexte





Opération de "tractage" dans les rues de la commune : le quotidien du candidat en campagne.

national défavorable au parti que je représentais en sont je pense les raisons principales. J'ai donc commencé un nouveau mandat d'élus au conseil municipal et à la communauté d'agglomération comme président d'un groupe de cinq élus, minoritaires dans un conseil municipal comportant 49 élus et dans un conseil communautaire en comptant 51 !

Voici pour les faits comme il était d'usage d'écrire dans la première partie de l'analyse des accidents/incidents aériens publiés dans la synthèse mensuelle de sécurité des vols de l'Armée de l'air que j'ai connue dans une vie antérieure.

Le principal enseignement de cette expérience d'élus local est que les militaires<sup>8</sup> ont, non seulement, toute leur place comme élus minoritaires ou majoritaires locaux mais qu'il est nécessaire qu'ils soient beaucoup plus nombreux qu'aujourd'hui à briguer et assumer cette responsabilité.

En effet, j'ai pu constater que notre parcours et notre formation sont des atouts pour la vie politique, tout autant que l'engagement politique auprès de nos concitoyens est un enrichissement pour notre communauté militaire. Ce rapprochement brise les préjugés de part et d'autre et concourt de la façon la plus noble je pense au lien armée-nation qui devient alors très concret. En outre nos facultés d'adaptation nous permettent d'être rapidement opérationnels, que ce soit dans la construction d'un projet ou la conduite d'une équipe.

Je m'attacherai aux deux étapes de la vie d'un élu tête de liste : la campagne municipale et l'exercice du mandat dans la minorité (j'aurais bien sûr préféré vous parler du mandat de maire...).

### Entrée en campagne

Je crois que, dès qu'il s'agit d'une ville de plusieurs milliers d'habitants, l'adhésion à un parti politique est nécessaire pour conduire une équipe municipale. C'est à mon avis une question de cohérence car il n'existe pas de liste "apolitique ou d'intérêt local" dans ces villes. Apolitique, non puisqu'il s'agit bien d'action politique lorsque l'on parle programme d'action et d'élus responsables, intérêt uniquement local, non, car l'imbrication des politiques nationales et locales est évidente pour une ville moyenne. Le dernier exemple en est la création de métropoles comme celle du Grand Paris et la disparition programmée des départements et des Communautés d'agglomération dans la petite couronne<sup>9</sup>.

Cette adhésion à un parti n'est pas quelque chose d'évident pour un militaire qui a été maintenu, par son statut, à l'écart de ce type d'organismes qui apparaissent pour le moins étrangers, voire peu en lien avec les modes de fonctionnement de la société militaire.

Mais revenons à la campagne. Une campagne, au-delà de celui qui occupe la tête de liste et qui doit être reconnu par les citoyens comme le possible futur maire, c'est une équipe et un projet. Sachant quand même que très peu d'électeurs, contrairement à ce qui est souvent dit, votent pour

un programme. La très grande majorité des citoyens qui se déplacent pour voter votent principalement pour des hommes et de femmes à qui ils font confiance pour des raisons très diverses et parfois difficilement avouables...

Une liste municipale doit comprendre des personnalités aux parcours professionnels et sociaux différents : militants politiques, associatifs, citoyens bien implantés dans les quartiers de la ville. Constituer une liste de 49 noms avec la mixité obligatoire est un exercice difficile et périlleux. Établir un équilibre entre les différentes sensibilités politiques et associatives qui ont décidé de se rassembler autour de votre candidature prend beaucoup de temps et nécessite de procéder par étapes, plusieurs mois, en déléguant au maximum les négociations pour rester le décideur qui tranche en dernier ressort et assume les choix. Ensuite il faut provoquer les candidatures de bon nombre de personnes qui n'osent pas ou ne pensent pas s'engager ; procéder par contact dans les réseaux de chacun, profiter de rencontres lors de la campagne. Les réunions d'appartement sont un lieu propice pour convaincre de votre crédibilité et de l'intérêt à s'engager dans l'équipe candidate.

La réalisation d'un programme municipal est le deuxième exercice majeur d'une campagne. Il faut bien sûr bien connaître la ville et appréhender les attentes de la population par rapport à la mandature passée : ce qui a été apprécié et ce qui est critiqué. Dans une grande ville (mais je pense que cela est vrai aussi dans une ville moins importante) bien qu'il y ait formellement autant d'opinion que de citoyens, on peut identifier les problématiques majeures en fonction des quartiers, des groupes sociaux (centre-ville, périphérie, classe de revenus, réseaux sociaux...), de l'environnement de la ville.

Je pense qu'il faut avoir le courage de proposer un projet politique qui ne soit pas la somme des intérêts particuliers de quelques groupes influents et donc la somme d'équipements municipaux sans cohérence entre eux. Je constate que ce qui me choque le plus est le clientélisme et le manque de concertation qui, en définitive, remplace souvent le programme quand une liste gagne les élections.

Une des difficultés de la campagne est que, étant dans l'opposition, nous n'avons pas la même connaissance des dossiers qui sont élaborés et suivis par des centaines de fonctionnaires municipaux au service de la majorité sortante. Mais ce que nous en savons grâce au travail accompli durant la mandature, en étudiant tous les dossiers présentés aux conseils, grâce aux discussions, débats et rencontres avant et durant la campagne mais aussi en cherchant ce qui se fait ailleurs, permet de présenter un projet cohérent et argumenté où nous voulons donner aux habitants un rôle majeur et actif dans le développement de la ville. Il faut cependant constater que les programmes électoraux comme les professions de foi distribués à tous les électeurs ne sont guère lus et quasiment pas relayés dans les médias locaux à part dans des villes "emblématiques" ou les très petites agglomérations où les problèmes sont connus de tous.

Les réunions publiques rythment la campagne et sont des moments forts lorsque l'assistance est bien présente, mais il est clair qu'elles réunissent principalement des militants ou des sympathisants. Elles ▶

1- Cet article a été rédigé en août 2014 ; j'ai depuis démissionné de mes mandats pour des raisons personnelles.

2- À la direction Transport aérien/unité Ciel unique européen.

3- Le Parti socialiste

4- Antony, 60 000 habitants, située à 10 km au sud de Paris

5- Communauté d'agglomération des Hauts de Bièvre (180 000 habitants) : Antony, Bourg-la-Reine, Châtenay-Malabry, Plessis-Robinson, Sceaux, Verrières et Wissous.

6- J'emploie à dessein le mot minoritaire plutôt que celui d'opposition car plus de 90 % des délibérations votées en conseil sont approuvées à l'unanimité.

7- Je laisse le lecteur trouver son nom grâce aux indices grossiers que j'ai laissés.

8- Bien évidemment en tenant compte des contraintes actuelles de son statut.

9- La métropole du Grand Paris englobera à terme les trois départements 92, 93 et 94.



## Un général en campagne... municipale



Photos DR

► servent donc plus à motiver, à se compter qu'à convaincre. Elles ne réussissent malheureusement pas souvent à faire venir les indécis et les abstentionnistes. L'abstentionnisme est un fléau politique qui doit être combattu par l'implication des citoyens dans la vie publique entre les échéances électorales. Mais l'abstentionnisme n'empêche pas de gouverner, d'avoir le pouvoir, c'est pourquoi, je pense qu'il n'intéresse pas le monde politique traditionnel qui se contente sans problème d'une maigre assise électorale<sup>10</sup>.

La fin d'une campagne, c'est le soir des résultats. Quoiqu'il arrive c'est le choix démocratique des électeurs qui ont voté. J'ai connu deux échecs dans notre tentative de "prendre" la mairie. Le plus dur est le sentiment de ne pas avoir répondu aux aspirations de tous ceux qui ont soutenu la campagne ou y ont participé. Puis vient la déception de ne pas pouvoir mettre en œuvre ce à quoi nous croyons.

### Dérive autocratique

Car, et c'est le deuxième point que je souhaitais aborder, dans la ville où je suis élu, l'élus minoritaire ne représente rien pour la majorité en place qui juge qu'elle seule représente ce que veulent les citoyens, elle seule est compétente puisqu'elle a obtenu la majorité des voix. Or, en tenant compte d'une abstention de l'ordre de 50 %, la majorité est élue par un quart des citoyens. Elle a donc légitimité à gouverner mais pas à représenter la majorité des citoyens. Il faut savoir en outre, que l'institution communale n'est pas loin d'être une institution autocratique pendant toute la durée du mandat. En effet un maire réunit dans sa main le pouvoir législatif et exécutif sans aucun contre-pouvoir car il n'existe aucun moyen de le contraindre, à part la menace de la démission de l'ensemble du conseil municipal, comprenant donc l'ensemble des élus de sa liste, ce qui n'arrive quasiment jamais.

Le maire peut rencontrer des oppositions dans sa majorité mais c'est lui qui tient le pouvoir de déléguer ou non les attributions. Il peut surtout sans difficulté ne tenir aucun compte de la minorité bien que celle-ci ait été élue par une proportion minoritaire mais souvent importante des citoyens.

Dans notre ville, les commissions municipales qui réunissent plus de trois quarts d'élus de la majorité ne sont souvent pas des lieux où l'on débat pour trouver un consensus ou proposer des amendements, c'est au mieux le lieu où l'opposition est informée avec souvent beaucoup de réticences sur les projets déjà décidés par la majorité. Elles se réunissent souvent selon le bon vouloir des élus majoritaires et non systématiquement avant chaque conseil. Lors des conseils, aucun amendement n'est accepté pour les délibérations, seule l'expression très limitée (trois minutes maximum par groupe) de l'opposition est acceptée. Et le maire répond ou non aux questions ou aux propositions suivant son bon vouloir.

Voilà ce que je peux livrer de cet engagement qui, bien que parfois peu valorisé, est nécessaire pour faire vivre la démocratie locale. Les élus de la majorité comme de la minorité que j'ai rencontrés et avec qui j'ai



Réunion publique où il faut montrer énergie et détermination, deux qualités d'un pilote de chasse...

travaillé, partagent tous la volonté d'agir pour le bien collectif, le combat est le moyen d'y parvenir. Je n'ai pas rencontré au niveau local d'élus soucieux de favoriser leur avenir politique ou de profiter de leur fonction.

En revanche comme je l'ai souligné, le premier échelon territorial qui devrait être réformé, à mon avis, c'est la commune car c'est là que la démocratie s'apprend et se vit de façon concrète pour les citoyens. La raison principale pour laquelle l'esprit civique se perd, ce qui entraîne une abstention électorale dramatique et croissante, c'est qu'au niveau communal les pouvoirs institutionnels du maire lui permettent d'ignorer pendant six ans l'avis des citoyens, ce qui ne les incite pas à participer à la vie de la commune et les amène à se désintéresser des enjeux locaux puis nationaux. La participation des citoyens aux problèmes de la ville est limitée aux enquêtes publiques que la loi rend obligatoire, mais qui sont le niveau très bas de l'expression démocratique et dont le maire peut très bien ignorer les conclusions.

### Montrer l'exemple

Il faut réformer l'institution communale mais aussi regrouper les communes pour disposer de collectivités ayant les moyens de faire face aux besoins des habitants. On évoque, à mon avis faussement, l'attachement au clocher pour repousser ces fusions de communes, mais aujourd'hui ce qu'attendent les citoyens c'est la qualité des services rendus par la collectivité locale et la possibilité d'influer sur la vie et les problèmes de son quartier. Sur le plan économique et du meilleur emploi des ressources, les nécessaires regroupements de fonctions militent en faveur de grosses communes. Ainsi, notre communauté d'agglomération est responsable des réseaux d'assainissement et donc du creusement des tranchées dans les rues dont la réfection est de la responsabilité de la mairie; une coordination est recherchée mais très souvent absente, résultat : des rues refaites plusieurs fois.

Enfin je reviens sur le premier enseignement de cet engagement politique que j'ai présenté au début de cet article, notre "mode de fonctionnement" militaire qui nous fait toujours rechercher l'intérêt général, ne pas hésiter à montrer l'exemple et sans cesse améliorer notre environnement avec des moyens comptés est une richesse pour la vie politique locale de notre pays!

Donc je ne peux que vous encourager à vous y engager... ■

10- Dans la ville où je suis élu, moins d'un électeur sur trois a choisi la majorité actuelle : 13 746 voix sur 41 242 inscrits.



# Un bel exemple d'entraide

**Francis Blanluet (54 – Héliot)**

Un chasseur qui rend hommage à un transporteur, ce n'est pas si fréquent...



« Nord 2501 de T-33, accepteriez-vous de me prendre en patrouille serrée pour me poser à Clermont, vu que je ne trouve pas la piste et que je suis *short pétrole* ? »

Il y a cinquante ans, la vie du pilote de chasse lambda en escadre était si différente que je pense que ce premier paragraphe est utile. Les jeunes avec Smart Phone, tablette etc. apprécieront. Colmar Meyenheim, janvier 1962. La 13<sup>e</sup> escadre de chasse, équipée de North American F-86 K, comprend une solide “escadrille de liaison” : quatre Lockheed T-33, deux Fouga Magister, un Dassault MD-312, deux MH 1521 Broussard. Cela permet un entraînement VSV poussé (tous les pilotes, même de qualification “élève équipier” doivent passer la “Carte verte”) et aux “crevards” de voler sur cinq types d’avions différents pour maintenir une moyenne de trente heures par mois.

Un matin, j’apprends que la “Liaison” cherche quelqu’un pour convoier un T-33 à Clermont-Ferrand Aulnat, à l’Atelier industriel de l’air chargé des modifications du matériel radio. Grand ciel bleu, je suis partant et parcours les 1.2 km séparant le 1/13 de la “Liaison” à pied, bien sûr, comme il sied à un lieutenant (les voitures, c’est à partir de commandant d’escadron).

Les ordres sont précis : « *Direction Clermont, en avant, marche !* » La protection MTO (“météo”) indique : anticyclone, temps ecclésiastique sur tout le trajet. Arrivant à l’avion, surprise : le mécano est déjà brûlé, mais il a des piles de manuels techniques à gauche et à droite ; pour me rassurer, on m’explique que le débâtement du manche est total, idem pour la manette des gaz, *COOL !* J’ai préparé une navigation VFR à 20000’, dégagement Lyon.

Vol sans histoire, mais à partir du travers de Lyon, 8/8 de nuages... L’approche d’Aulnat est civile, ne dispose pas de radar panoramique (SRE) ou de précision (GCA) ; il y a juste un NDB (balise moyenne fréquence) à 12 km dans l’axe de la piste IFR. J’exécute donc une percée conforme à la fiche de terrain, verticale balise en éloignement à 20000’, mise en descente, virage retour, palier à 1500’, QFE en alignement station avant sur la balise, descente finale après verticale balise à 500’ minute au vario en alignement station arrière, le tout dans les nuages depuis 10000’. Pas de chance, à 500’ je suis toujours dedans et décide de





DR

Angoisse dans le cockpit du T-33 : « Mon lieutenant, on va se tuer ».

remettre les gaz. Malgré mes paroles rassurantes au passager, je sens de l'inquiétude...

Mais la mission ! On n'est pas carte verte pour rien et je refais une percée à partir de 10000' cette fois : même pattern, calme olympien, VSV précis. L'alignement station AR au radio-compass n'est pas mon sport préféré. Et nous revoilà en descente finale, toujours "dedans" : 800', 500', mon conseiller en place arrière répète à l'interphone : « *Mon lieutenant, on va se tuer* ». À plus ou moins 300' je me dis qu'après tout il a peut-être raison ; ne voyant toujours pas la piste, deuxième remise de gaz. En montée en ciel clair, je sors ma fiche bien rangée dans ma poche ; pour aller au déroutement : 240 gallons ; restants 204 gallons. Aïe !

Je n'ai jamais sauté en parachute, crains le froid, m'éjecter me fait peur ; quant à mon passager avec ses bouquins sur les genoux... c'est hors de question.

Pendant mes deux percées infructueuses, sinon idiotes, j'entendais un Nord 2501 : il attendait que j'aie fini ma démonstration (!) pour, lui aussi, percer et se poser sur "son" terrain. Qu'a-t-il de plus que moi comme équipement, je ne sais ; par contre je tiens pour certain que les "transporteurs" connaissent à fond "la percée par variation de QDM", mystère pour moi jusqu'à ce jour. Et c'est son terrain, il veut rentrer chez lui ; d'où l'idée de lui demander de me ramener...

« Nord 2501 de T 33, accepteriez-vous de me prendre en patrouille servée pour me poser à Clermont, vu que je ne trouve pas la piste et que mon pétrole est insuffisant pour déroutement ? »

Silence... J'imagine le débat dans le cockpit du Nord : le commandant de bord est un vieux "chibani" qui en a vu d'autres, mais le copi est jeune, trouve la situation un peu baroque et désire s'en tenir au classique, réglementaire, sécurité des vols etc. Trente secondes, et :

« T-33, combien voulez-vous de Vi en percée ? »

« Cent cinquante – si ça vous va »

« D'accord »

Pendant ces échanges, un petit miracle se produit : je vois un point à l'horizon, même altitude, croisant de gauche à droite ! Mon premier commandant d'escadre me l'avait bien dit : « *Il est plus difficile de faire un vieux pilote qu'un bon pilote* ». Sans la chance, point de salut.

Rassemblement d'anthologie sur l'aile droite du Nord 2501 ; sortie train et demi-volets pour le confort ; début de descente en ciel clair ; le leader fait de petits virages à droite, redresse et recommence (c'est peut-être ça la variation de QDM). Entre temps les strato-cumulus ont bourgeonné ; nous voilà en IMC un peu turbulent, et comme vous le savez ces nuages très blancs sont épais. Par moments, le copi, visage rivé à la vitre droite ne me voit plus, tape sur l'épaule de son chef qui redresse un peu ; aucune chance de me larguer : je suis en-dessous et à droite du moteur droit. Et on continue, paisiblement.

Alleluia ! Nous sortons vers cinq cents pieds, piste en vue droit devant, altitude impeccable. Je propose au Nord de me poser devant lui, sur la partie droite de la bande. OK, je double et c'est le moment d'arrondir à 125 nœuds, tout réduit, pleins volets, atterrissage "miouc-miouc" (*The Feather Touch of Burbank, California*) ; je laisse rouler jusqu'au bout de piste, autorisation de demi-tour de la tour.

Et là, surprise : le Nord a le moteur gauche en croix, qu'il s'empresse de remettre en route pour rouler.

Au restaurant de l'aéroport, je remercie le capitaine Lépée pour son sauvetage et lui offre un whisky bien mérité. Il m'explique que 150 de Vi en percée, en hiver, moteur réduit, cela refroidit trop ses moteurs Hercules et le gauche a calé. C'eut été le droit, celui devant moi, mon moral serait tombé d'un cran.

L'après-midi, j'ai convoyé à Colmar un autre T-33, modifié à l'AIA ; seul, car inexplicablement mon passager de l'aller m'a exposé qu'il y avait tellement de notices techniques à rapporter qu'il était obligé de prendre le train. Je l'ai plaint car les trains Clermont - Colmar directs, je présume, ne devaient pas être légion.

**Epilogue :** Inutile de préciser que je n'ai rien dit à l'escadron ; mais à la longue tout arrive à se savoir dans l'Armée de l'air. Un jour au mess un capitaine partage notre table ; il dit être au courant de mes fantaisies clermontoises et m'invite à lui écrire ce qui est arrivé en détail puisqu'il est responsable de cette célèbre publication mensuelle, en mal perpétuel de copie, le BSV<sup>2</sup>. Je refuse tout net. On nous avait bien dit que la peur des sanctions, c'était terminé et que la nouvelle politique de l'EMAA était, puisque le récit des accidents évités fait avancer l'Histoire, l'impunité garantie aux nouveaux bavards. Hélas, que nenni : le premier chasseur qui y a cru et qui a spontanément tout dit s'est pris 10 points négatifs et peut-être des arrêts... D'où mon manque d'enthousiasme.

Cependant, un grand chef du BSV m'a téléphoné peu après de Paris ; très calme (il était quand même colonel), il m'a invité à coopérer volontairement. Des spécialistes de la sécurité des vols avaient fait sur sa demande l'inventaire des manquements aux règlements, insuffisances professionnelles et autres indisciplines graves démontrées durant mon folklore clermontois : on arrivait à huit, justifiant point négatifs et arrêts simples : à moi de choisir, « *et bonne continuation mon jeune ami* ».

Que croyez-vous qu'il arriva ? Une publication dans le BSV du mois suivant, l'anonymat des identités et affectations des intervenants ayant été préservées.

Deux ans plus tard, avec l'ami Majgier (malheureusement disparu à Colmar dans un drame domestique), toujours en T-33, j'ai refait une patrouille mixte, cette fois avec un Boeing 707 Olympic Airways qui m'a amené en vue du sol à Athènes.

Mais, comme dirait Kipling : « *Ceci est une autre histoire* ». ■

1- Vi : intéresse le champ aérodynamique autour de l'avion ; c'est ce que voit le pilote sur son "badin". Intérêt majeur : l'avion décolle, se pose, décroche à la même Vi quelle que soit l'altitude et la T°.

2- BSV = Bulletin de sécurité des vols



# Comme le temps passe !

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

Notre camarade évoque ici quelques souvenirs d'enfance qui parleront à beaucoup d'entre nous et surprendront les autres.

J'ai connu un homme qui avait côtoyé des soldats ayant combattu les grognards de Napoléon. Cet homme était le plus vieux de mes grands-oncles, né vers 1870 et mort quasi-centenaire. Alors qu'il était enfant, il lui arrivait d'accompagner son père, voyageur de commerce, dans ses déplacements professionnels. À plus de 90 ans, il m'avait raconté cet étonnant souvenir de son enfance. Alors qu'il suivait son père lors d'un déplacement en Russie, et à l'occasion d'une halte dans une isba, son père et lui s'étaient trouvés fortement pris à partie par des vieux Russes qui n'appréciaient pas que des Français viennent remettre les pieds chez eux. C'étaient des très vieux soldats de l'armée du tsar qui avaient combattu les armées de Napoléon et gardaient une rancune tenace à l'encontre des maudits Français.

J'aime raconter cette étonnante anecdote qui évoque un passé si lointain et soudain si proche. Ce surprenant souvenir – en fait un souvenir de souvenir – m'oblige à me poser la question : laisserai-je moi-même de telles traces dans la mémoire de mes enfants et petits-enfants ? Et sans avoir connu de guerres, que pourrai-je leur raconter qui puisse leur apparaître, un jour, tout aussi insolite ?

En cherchant bien, je me dis que mes souvenirs les plus étonnants, qui sembleront plus tard d'un autre âge, sont sûrement ceux qui me reviennent en mémoire quand je pense à mon arrivée à Paris, en octobre 1949.

J'avais l'œil curieux d'un enfant de six ans qui découvre la vie bouillonnante d'une grande ville.

C'est ainsi que fin 1949 et aux tout débuts des années cinquante, j'ai pu voir à Paris :

- des remouleurs, récupérateurs de peaux de lapins et vitriers qui s'annonçaient bruyamment toutes les semaines aux habitants des quartiers ;
- de rares voitures, camionnettes ou camions qui, quatre ans après la guerre, fonctionnaient encore au gazogène ;
- des remorqueurs de péniches, à vapeur, avec de hautes cheminées articulées à leur base qui étaient couchées manuellement en tirant sur une corde pour passer sous les ponts ;
- de lourds camions électriques qui servaient, les uns au ramassage des ordures ménagères, les autres à la distribution de pains de glace aux commerçants et particuliers (les réfrigérateurs et autres Frigidaire n'étaient pas encore dans les ménages) ;
- les crémiers qui remplissaient de lait nos pots en fer-blanc avec des mesures calibrées... Avec parfois la venue d'un contrôleur des fraudes s'assurant avec un lactodensimètre que le lait n'était pas coupé avec de l'eau !
- et je me revois moi-même en plein hiver, de bon matin et en culotte courte, tandis qu'il faisait encore nuit, jouant à faire des gerbes d'étincelles avec les clous de mes galoches en donnant des coups de pied sur les pavés des ruelles qui me conduisaient à l'école. ▶



Viiii... trier !



Un camion poubelle électrique Sovel.



Aujourd'hui, les barges sont poussées et forment des convois rigides, plus pratiques pour franchir les écluses.

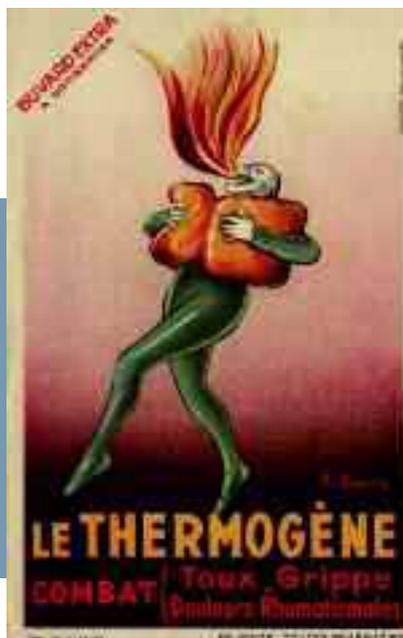
Pipatos DR



## Comme le temps passe!



Petit fumeur deviendra grand !



Photos DR

Le buvard, un support publicitaire très recherché.

► Un peu plus tard, vers le milieu des années cinquante, ce sont d'autres souvenirs :

- l'achat en catimini, avec quelques misérables francs (anciens), de *Parisiennes*, ces cigarettes vendues par paquets de quatre, appelés P4, qui se fumaient à l'abri des parents en sortant de l'école ;

- le zouave de l'Alma avec de l'eau au-dessus de la ceinture. C'était lors de la grande crue de la Seine de 1955 : je revois les services de la ville colmatant les quais avec des parpaings et du ciment et les pompiers mettant en œuvre de nombreuses motopompes pour renvoyer dans la Seine l'eau des rues ;

- les buvards de réclame (aujourd'hui disparus avec l'arrivée des pointes Bic) qu'on allait quémander chez les commerçants pour constituer de belles collections et échanger avec les copains ;

- les actualités en images, que l'on pouvait voir dans quelques cinémas spécialisés appelés Cinéac, situés près des gares. Ils étaient d'autant plus appréciés qu'il n'y avait pas d'heure pour y aller puisqu'ils projetaient en boucle les actualités de la semaine et une paire de *cartoons* qui réjouissaient les enfants. Ces *Cinéac* étaient merveilleux pour les séances familiales du dimanche après-midi ;

- puis l'arrivée des premiers téléviseurs, en noir et blanc, qui m'ont permis de voir en vitrine le couronnement d'Élisabeth II, le mariage de Grace Kelly et surtout des *Charlot* et *Laurel et Hardy* chez quelques bons copains ;

- et pour terminer sur une note aéronautique, mon premier meeting du Bourget en 1953, au cours duquel je me suis fait surprendre par le double bang du *Mystère IV* de Rozanoff, devant un public estomaqué.

Tous ces souvenirs ne pèsent pas lourd aujourd'hui face aux vieux soldats de l'Armée impériale russe, mais qu'en sera-t-il dans cinquante ou cent ans ? Je suis sûr que chacun d'entre nous garde ainsi des souvenirs d'enfance qui pourraient se révéler des trésors pour les générations futures ; sans doute plus pour leur valeur anecdotique qu'historique, mais en matière d'Histoire, les anecdotes n'ont-elles pas valeur d'illustrations ?

En attendant, j'aime à imaginer mon petit-fils épatant ses copains en leur disant : « *Mon papy à moi, il a connu un monsieur qui s'était fait gronder par des soldats qui s'étaient battus contre Napoléon!* » ■

## Parlons français - Piqûre de rappel n°35

Lucien Robineau (51 - Jeandet)

### Homme, femme et humanité

L'Ordonnance de Villers-Cotterets (août 1539) « *ordonne dorénavant que tous arrêts [...] soient prononcés, enregistrés et délivrés en langage maternel français et non autrement* ». Des règles, établies au long des siècles, disent le droit des mots de notre langue, qui évolue selon l'usage et la sagesse des auteurs, en aucun cas par l'idéologie, où complaisance et servilité le disputent à l'ignorance. Ainsi des divagations sur le genre des noms.

La règle dit que sont invariables en genre les noms génériques et les noms de fonctions. Les mots ange, chaton, souris, belette, oiseau, mouche, poisson, araignée (du soir ou du chagrin), etc. s'appliquent à des individus indifférenciés. Un mammifère, toutes mamelles pendantes, reste UN mammifère.

Quand on parle de l'homme, c'est du genre humain, de la gent humaine qu'il s'agit, femme incluse. Les princes qui nous gouver-

nent sont des ministres, des préfets, des maires et des présidents. Les unités militaires sont commandées par des officiers et des sous-officiers. Ces fonctions, exercées par des hommes ou par des femmes, sont désignées par des noms masculins. D'autres le sont par des noms féminins, comme estafette, sentinelle, sage-femme. L'usage commande, parfois l'euphonie, souvent l'étymologie. La générale, la préfète, la mairesse, la colonelle jouent un rôle, inclus dans leur qualité d'épouse, en principe librement choisie.

### Supplément gratuit

#### Distinction

Au contraire des noms de fonction, de titre ou de grade, les noms de métiers sont féminisés de longue date : la boulangère peut n'être pas la femme du boulanger.



# L'avenir du tourisme spatial

Jean-Pierre Casamayou (70 – Delfino)

700 clients ont déjà réservé une place à 200 000 € sur le SpaceShipTwo.



Virgin Galactic  
Bloon

## L'accident de SpaceShipTwo donnera-t-il un coup d'arrêt au tourisme spatial qui commence à se développer ?

Vendredi 31 octobre, le WhiteKnightTwo décolle de son terrain du désert du Mojave emportant le SpaceShipTwo (SS2) avec ses deux pilotes. Arrivé à 47 000 pieds, le SS2 est largué. Puis, après deux secondes de chute son nouveau moteur-fusée hybride est allumé. C'est son premier vol. Huit secondes plus tard, l'appareil devient supersonique et le copilote enlève la sécurité du système faisant pivoter la queue de l'appareil de 65°, mais sans l'actionner. En opération normale, le pivotement de l'empennage (ou sa mise "en drapeau" selon l'expression des pilotes américains) s'effectue pendant la phase balistique à très haute altitude, afin de permettre à l'appareil de redescendre sur terre. En raison du fort Cx qu'il génère, il doit fonctionner uniquement quand la densité de l'air est très faible. Or le pivotement a lieu. De ce fait, la trop forte densité rencontrée à cette altitude engendre une pression dynamique imprévue qui freine brutalement le SpaceShipTwo. Lequel se désintègre en plein vol, tuant le copilote et blessant gravement le pilote Pete Siebold qui peut néanmoins faire fonctionner son parachute.

Pour mettre l'empennage "en drapeau", deux actions sont nécessaires. Selon les premiers éléments de l'enquête, il semble que la première action de déverrouillage soit faite par le copilote, puis que le système se soit déclenché intempestivement. Défaut de conception? Mauvaise ergonomie? Erreur humaine? Les enquêteurs se donnent une année pour répondre à ces questions.

Cet accident est un sérieux revers pour Virgin Galactic et pour le tourisme spatial. L'opérateur du SS2, qui compte environ 700 clients (dont 18 Français), propose à ces touristes fortunés un "saut" à la frontière de l'espace (100 km) avec 3,5 minutes en apesanteur, pour environ 200 000 €. Aujourd'hui l'entreprise est incapable de donner une date pour la reprise des vols. Déjà le programme compte sept années de retard sur le calendrier trop optimiste annoncé par Richard Bronson lors du premier vol "spatial" de SpaceShipOne il y a dix ans, en octobre 2004.

Pour autant, ce coup dur ne semble pas perturber les professionnels du tourisme spatial. Mesurant l'engouement grandissant du grand public pour tout ce qui touche l'espace (enthousiasme général pour Spirit et Opportunity sur Mars, pour la mission Rosetta-Philae, pour les films de science-fiction comme *Gravity*, etc.), ces professionnels restent optimistes. Et de citer l'opération de poursuite de l'éclipse totale du soleil qui aura lieu le 20 mars 2015 au large de l'Écosse, à bord d'un Falcon 7X croisant au niveau 500. L'opérateur français a déjà un avion complet avec 14 passagers (7 500 € la place) et envisage d'affréter d'autres Falcon pour répondre à la demande.

Projet de ballon stratosphérique emportant quatre touristes à 36 km de haut.



Et même si le SS2 reste cloué au sol, au moins quatre autres possibilités de vol suborbital vont exister pour un marché estimé à 5 000 vols par an. Il y a d'abord l'avion suborbital proposé par Airbus Defence & Space. Aéronef de la taille d'un avion d'affaires pouvant décoller d'une piste grâce à ses réacteurs conventionnels, il allume un moteur-fusée afin d'atteindre l'altitude requise pour que les quatre passagers puissent revendiquer le titre de "spationaute". Ce projet semble le plus abouti et le plus sûr puisque l'avion recevra une certification européenne.

Autre projet européen, le Soar (*Sub-Orbital Aircraft Reusable*) proposé par la Suisse S3 (Swiss Space Systems) et Dassault Aviation. Il repose sur le même principe que le SS2, avec un avion porteur (un A330) et une navette à moteur-fusée développée par Dassault qui sera larguée à 10 000 m. Enfin deux autres projets américains sont dans la course. Il s'agit de l'avion-fusée Lynx<sup>1</sup> développé par XCor Aerospace (biplace, il décolle et se pose sur une piste) et d'un lanceur monoétage avec retour en parachute de la capsule renfermant les passagers, proposé par Blue Origin.

Outre ces projets relativement complexes et onéreux, il existe d'autres façons de faire du "tourisme spatial". Le plus simple et qui est opérationnel depuis des années, est le vol à bord de l'A310 "Zéro-G" de Novespace. En déboursant 6 000 €, chacun peut vivre une vie d'astronaute pendant les 12 paraboles de 22 secondes d'apesanteur chacune, offertes par ce vol.

Enfin, dernière façon de vivre sa passion pour l'espace : le ballon stratosphérique. Bloon, une entreprise espagnole, développe un ballon capable de monter à 36 000 m avec une nacelle pressurisée et vitrée accueillant quatre touristes et deux pilotes. D'une durée totale de quatre à cinq heures, le vol permet de rester deux à trois heures entre 36 et 40 km, puis de descendre sous un parafoile pour expérimenter l'apesanteur pendant deux minutes. Prix du vol : 110 000 €

Toute cette effervescence autour du tourisme spatial n'a pas laissé indifférent notre camarade Marc Alban (64-Carpentier). L'ancien directeur du musée de l'Air et de l'Espace vient de lancer l'IETS (Institut européen du tourisme spatial - [www.spaceinstitut.com](http://www.spaceinstitut.com)) et travaille sur le projet "Space Odyssey", un vaste parc d'attractions spatiales offrant entre autres des vols sur jet, des vols paraboliques et suborbitaux. Il en parlera plus en détail dans le prochain numéro du *Piège*. ■

1- Le pilote d'essai de cet avion est Rick Searfoss, un ancien astronaute qui fit l'échange avec la promotion EA76 – de la Motte.

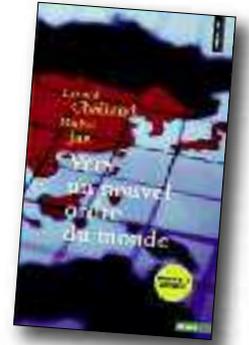


# La Chine de Xi Jinping

(2<sup>e</sup> partie)

Michel Jan (59 – Estienne)

Nous poursuivons l'article de notre grand spécialiste de la Chine, emprunté à la nouvelle édition de *Vers un nouvel ordre du monde*, qu'il a coécrit avec Gérard Chaliand, et que les Éditions du Seuil publient en version poche. De nouveaux rapports de force se dessinent qui montrent que les États-Unis et le Japon, notamment, devront compter davantage avec les nouvelles prétentions de cette grande puissance.



## La stratégie de Xi Jinping, de la sécurité régionale aux ambitions mondiales

Puissance régionale montante, la Chine veut d'abord s'imposer au centre de vastes espaces que se partagent des puissances rivales, les unes maritimes (comme les États-Unis et le Japon), les autres continentales (comme le sont la Chine, même si elle se redécouvre une vocation maritime, et la Russie). Dans ce nouveau centre du monde, aux économies dynamiques et interdépendantes qui pourraient totaliser les deux tiers de la production mondiale en 2025, les stratégies des principales puissances sont partagées entre deux priorités : la souveraineté politique et la sécurité d'un côté, les intérêts économiques de l'autre.

En 2009, après une longue période de priorité au développement économique, on avait noté un changement stratégique significatif marqué par une suite d'offensives rhétoriques sur les revendications territoriales. Ces déclarations étaient le fait des militaires, qui s'insurgeaient contre une retenue conseillée et initiée par Deng Xiaoping et suivie jusqu'alors. Ces élans n'ont pas disparu mais paraissent mieux maîtrisés, tenant compte d'un rapport des forces toujours largement en faveur des États-Unis et de ses alliés (dont le Japon).

Désormais, la Chine revendique un traitement et des rapports "d'égal à égal" avec les États-Unis, en anticipant sur ses capacités réelles et, malgré un manque de moyens qu'elle entend combler dans les prochaines années.

Faute de pouvoir s'affirmer efficacement par la force, la pression chinoise s'exerce à nouveau dans le domaine diplomatique. Dans cette phase actuelle, les dirigeants chinois concentrent leurs efforts sur la création d'un nouveau système de sécurité asiatique. La Chine assurant la présidence de la CICA<sup>1</sup> de 2014 à 2016, le Président Xi Jinping a utilisé cette opportunité en mai 2014, ainsi que celle qu'offraient la crise ukrainienne et les bonnes relations avec la Russie, pour exposer sa conception d'un organisme de coopération régionale sur la sécurité en Asie. Se distinguant de la « vision dépassée datant de la guerre froide », elle doit s'inscrire dans une structure globale sans lien avec des acteurs extérieurs comme les États-Unis. « *Les problèmes asiatiques doivent être réglés par les Asiatiques eux-mêmes* » après l'abandon total des « vieux concepts » de sécurité, les États-Unis étant, selon eux, un obstacle à l'intégration régionale économique et commerciale et donc à la stabilité et à la sécurité de la région.

Pékin envisage de placer la CICA au cœur de ce dispositif sécuritaire et de développement, au niveau régional notamment, et de la substituer à l'actuel système des alliances, jusqu'ici moyen d'influence des États-Unis en Asie. La supériorité économique de la Chine serait opposée à la supériorité militaire des États-Unis. Les places prédominantes de Pékin et de Moscou<sup>2</sup> dans cet organisme, l'absence des États-Unis et de ses al-

liés tels que le Japon et l'Australie, pourraient faciliter la réalisation des objectifs souhaités par Pékin dans les deux années à venir. Compte tenu du nombre des membres de la CICA, de la diversité de leurs cultures et de leurs situations sécuritaires, la tâche paraît ambitieuse, d'autant plus que plusieurs pays d'importance ou de l'ASEAN n'y sont qu'observateurs (Japon, Indonésie, Malaisie, Philippines) ou ne sont pas représentés (Singapour).

En juin 2014, à Singapour, la 13<sup>e</sup> réunion du "Dialogue Shangri-La"<sup>3</sup> de juin 2014 a été une nouvelle occasion de mesurer le degré d'intensité des tensions régionales. Les représentants chinois (militaires et diplomates) ont repris le nouveau concept exposé par Xi Jinping lors de la récente session de la CICA à Shanghai « *pour une sécurité commune, globale, collective et durable* ». De leur côté, le secrétaire d'État à la défense Chuck Hagel dénonçait « *les activités déstabilisantes et unilatérales de la Chine en mer de Chine du Sud* » et le Premier ministre japonais Abe annonçait qu'il souhaitait voir son pays s'engager plus activement dans les questions de sécurité régionale, y compris en fournissant une aide militaire aux pays de la région qui la souhaiteraient.

L'interdépendance économique pouvant être un facteur de stabilité régionale mais également un moyen de contrôle, d'intimidation ou de paralysie, la Chine l'utilise avec un certain succès au profit d'une stratégie plus globale et en dépit des tensions que cela peut générer<sup>5</sup>. Les rivalités se retrouvent sous forme de courses aux zones de libre échange : la Chine conduit des négociations avec les pays de l'ASEAN et six autres pays dont le Japon et l'Inde pour un *Regional Comprehensive Economic Partnership* (RCEP) et elle incite les membres de l'APEC<sup>6</sup> à reprendre des discussions pour une zone de libre échange dans l'Asie Pacifique (FTAAP), tandis que les États-Unis progressent dans leur projet rival de *Trans Pacific Partnership* (TPP).

Favorisés par la crise ukrainienne et la signature de multiples contrats entre Pékin et Moscou en mai 2014 (dont un relatif à la fourniture de gaz sur 30 ans pour un montant évalué à 400 Md\$), de tels accords économiques s'apparentent à une alliance sino-russe, certes de circonstance mais de plus large portée. Les liens économiques et financiers de plusieurs pays de la région avec la Chine expliquent leurs réticences à choisir un camp plutôt qu'un autre, par crainte de sanctions par Pékin.

La dynamique chinoise bénéficie des diversités, hésitations, renoncements ou attermolements des Occidentaux, les uns soucieux de préserver avant tout des intérêts commerciaux, d'autres divisés sur la position à tenir vis-à-vis de la Russie, des lenteurs de Washington (interprétées comme la preuve de la fin de la suprématie américaine dans la région) à



L'ordre serré  
« à la chinoise »



Un point d'accord,  
la couleur des cravates...



Photos DR

mettre en place son “pivot” en Asie tout en prenant ses distances à l’égard de l’Europe.

Comme nous l’avons déjà souligné, les dirigeants chinois n’ont pas encore su trouver la solution à la délicate intégration stratégique simultanée de l’économie, de la défense et de la diplomatie. Ainsi, en Chine, l’histoire des difficiles relations avec le Japon depuis cent vingt ans est fortement enracinée dans la mémoire collective, à travers une série d’humiliations (la défaite chinoise de 1895, les vingt et une demandes à Yuan Shih-kai de 1915, la guerre sino-japonaise précédée de l’annexion de la Chine du Nord-Est) qu’aucun effort de réconciliation, d’un côté ou de l’autre, n’a tenté de faire oublier ou de surmonter.

Pour autant, par leur montée en puissance et par leurs revendications, les Chinois ont favorisé une implication de plus en plus prononcée du Japon dans la problématique sécuritaire de la région (révision de la constitution pacifique, autorisation d’exportation d’armement, aide aux pays de la région qui veulent s’opposer aux revendications chinoises), un accroissement de ses dépenses de défense, le renforcement de l’alliance nippo-américaine, autrement dit une situation plus défavorable que jamais à la poursuite des ambitions régionales de Pékin dans la région, mais favorable à la stratégie des États-Unis, et pouvant conduire à terme à un conflit.

Le communisme chinois entretient depuis ses origines une forte hostilité envers l’étranger. Au gré des périodes, celle-ci s’est manifestée contre les anciennes puissances coloniales, contre le Japon, l’Union soviétique, le Vietnam. Elle se mesure à l’aune de revanches ou d’intérêts contrariés et peut s’inverser le temps d’une alliance dictée par les circonstances. Certains auteurs estiment qu’une telle hostilité est davantage une réaction politique à une menace étrangère qu’un quelconque élément culturel. Elle se révèle alors comme le résultat d’une manipulation politique et ne pourrait exister sans le soutien, voire l’encouragement, des autorités.

Or, s’inspirant assez inévitablement du modèle occidental (par exemple la “politique d’ouverture” de Deng Xiaoping), la modernisation modifie le système d’éducation et déstabilise la société. L’inquiétude des dirigeants se manifeste alors par une réaffirmation de la culture traditionnelle, le confucianisme étant favorable à l’ordre et à la stabilité, et par une opposition aux influences étrangères. «*Il apparaît, écrit le Pr Kuang-sheng Liao, que la modernisation chinoise génère souvent des facteurs qui la ralentissent ; elle règle des vieux problèmes tout en en créant de nouveaux* ». Il n’est pas sûr que les actuels dirigeants chinois puissent s’extraire une fois de plus d’une contradiction qui les enchaîne depuis bientôt près de deux siècles et qui, à l’occasion, sert d’exutoire à leurs échecs.

Il serait prématuré d’annoncer aujourd’hui que les États-Unis n’auront ni la volonté ni les moyens de s’opposer à la montée en puissance économique et militaire d’une Chine cherchant à dominer l’Asie et une partie du Pacifique. Il est plus probable qu’ils feront tout ce qui leur sera

possible pour s’opposer aux ambitions chinoises dont le premier objectif est de les évincer de la région. Ceci d’autant plus que plusieurs voisins asiatiques de la Chine se joignent dès à présent aux États-Unis pour combattre les visées chinoises.

La question qui se pose n’est donc pas seulement “Quand?”, mais également “En quelles circonstances?” la Chine s’opposera ouvertement aux États-Unis.

Quand? La Chine ne possède pas actuellement de forces aéronavales capables de se confronter à celles des États-Unis dans les espaces maritimes du Pacifique occidental. Comme déjà exposé, la seule augmentation du budget de la défense ne suffit pas à améliorer la capacité opérationnelle de l’ALP. Selon les déclarations de Xi Jinping, il faudra de cinq à dix ans pour qu’apparaissent les premiers résultats des réformes indispensables notamment à la réorganisation, à condition que de telles réformes soient acceptées et appliquées rapidement par les militaires. Entre-temps, on ne peut pas écarter le risque d’une pulsion prématurée, résultat d’une mauvaise appréciation du rapport des forces.

En quelles circonstances? Il est possible d’en mentionner de multiples : celle qui vient d’être citée (une mauvaise appréciation); des difficultés intérieures (politiques, économiques, sociales) conduisant à un détournement d’attention vers un ennemi extérieur; des changements de responsables politiques en Chine ou aux États-Unis précipitant une action rapide. Impatiente de réaliser “le rêve chinois”, une fraction de la direction pékinoise, oubliant les conseils de prudence de Deng Xiaoping, pourrait utiliser prématurément la force. À moins que, à l’instar du précédent de l’URSS, l’effondrement de l’une des deux puissances conduise à l’abandon de la compétition.

Comme ce fut le cas dans le cours de l’Histoire, le remplacement d’une puissance hégémonique par une autre ne saurait se faire aisément. «*Le résultat sera une très vive compétition pour la sécurité avec un très fort risque de guerre* ». ■

1- *Conference on Interaction and Confidence building measures in Asia.*

2- On aura noté que, depuis son accession au pouvoir, Xi Jinping courtise assidument le Président Poutine auquel il consacra sa première visite officielle. Il l’a rencontré sept fois depuis et il a su exploiter rapidement et avec succès la crise ukrainienne. Reste à savoir si le projet d’Union eurasiatique du Président Poutine sera conciliable avec les objectifs du Président Xi Jinping.

3- En l’absence d’organisation régionale de sécurité, la réunion annuelle « Dialogue Shangri-La », créée par l’IISS de Londres, est le seul moment de rencontre globale sur les questions de sécurité en Asie.

4- « Les frictions qui surviennent dans nos rapports reflètent à la fois des désaccords monde, ou du moins l’Asie, doit fonctionner. » Hillary R. Clinton, *Le temps des décisions 2008-2013*, Fayard, 2014.

5- À titre d’exemple : malgré les différends entre Tokyo et Pékin, le montant des échanges sino-japonais s’élève à 300 Md\$. Pékin a commencé (juin 2014) une offensive de séduction vers New Delhi et le nouveau Premier ministre indien Narendra Modi, avec comme objectif une augmentation des échanges économiques et des investissements chinois.

6- *Asia-Pacific Economic Cooperation.*



# 15 août 1914 : le lieutenant de Gaulle victime de la doctrine

Étienne Copel (54 – Héliot)

Cent ans jour pour jour ! Au moment où j'écris ces lignes, il y a juste un siècle que le lieutenant de Gaulle fut blessé par une mitrailleuse allemande Maxim... et par l'ineptie d'une doctrine militaire qui fit des centaines de milliers de morts. La blessure du lieutenant est certes minime au regard de l'hécatombe de la Première Guerre mondiale, mais les circonstances de cet épisode témoignent d'une terrible inconscience chez la plupart des généraux français, obnubilés par la stratégie de "l'offensive à outrance".



Charles de Gaulle, capitaine au 33<sup>e</sup> RI, un an après sa blessure.

« **S**i l'ennemi tente de passer le pont, vous devrez contre attaquer à la baïonnette ! » L'ordre que reçoit le lieutenant de Gaulle en cette fin de matinée du 15 août 1914 est parfaitement clair. Le jeune et discipliné "cyrard" qu'il est n'envisage pas un instant de désobéir. Il sait pourtant que ce pont sur la Meuse est large de près de 100 mètres et que, sur l'autre rive, les Allemands ont mis en place au moins deux mitrailleuses que l'artillerie française n'a même pas cherché à neutraliser.

Quand vient le moment d'exécuter l'ordre, il hurle « *Première section ! avec moi en avant !* » Mais dès qu'il quitte l'abri et avant même d'avoir atteint le pont, il s'effondre, touché au genou. Pas un homme ne franchira le pont.

Face à des mitrailleuses, les baïonnettes sont peu efficaces ! Ce qui semble évident aujourd'hui était pourtant nié depuis des années par des générations de "penseurs" militaires français. Le lieutenant-colonel de Grandmaison est le fondateur incontesté de la doctrine de l'offensive. En 1911, il est chef du bureau des opérations de l'état-major et exècre les positions en demi-teinte. Sa théorie repose sur un syllogisme bien connu : la victoire est le but de toute opération guerrière, le combat défensif ne peut pas apporter la victoire, l'offensive est donc la seule solution à prôner. Ses talents d'orateur alliés à une fougue peu ordinaire forcent l'admiration, à l'École militaire comme dans les salons parisiens.

« *Pour attaquer, disait-il, deux choses sont nécessaires ; savoir où est l'ennemi et décider ce que l'on veut faire. Savoir ce que veut faire l'ennemi importe peu.* » Avant d'ajouter, grandiloquent, que « *dans l'offensive, l'imprudence est la meilleure des sûretés.* » La formule était si belle qu'il n'était pas nécessaire de la démontrer. Quant à sa péroraison favorite : « *Allons jusqu'à l'excès et ce ne sera peut-être pas assez !* » elle déclenchait beaucoup plus d'applaudissements que de réflexions. Foch et Joffre, futurs généralissimes, étaient parmi les plus ardents défenseurs de ses théories.

Seuls quelques esprits, vite taxés de rétrogrades, résistaient. Gallieni et Lyautey, ayant une grande expérience des combats outre-mer, étaient de ceux-là. Le général Lanrezac – qui fut limogé par Joffre au début de septembre 1914 – se contentait de hausser les épaules en disant « *Attaquons, attaquons... comme la lune.* » Mais ce fut le colonel Pétain qui, bien avant d'entacher sa réputation en tant que maréchal et chef de l'État français à Vichy, s'attaqua avec le plus de force à cette doctrine. Une anecdote peu connue le raconte.

Nous sommes en octobre 1913. Fidèle à la doctrine officielle, un certain général Le Gallet dirige les manœuvres d'automne aux environs d'Arras. Profitant d'un exercice militaire pour prouver l'efficacité d'une offensive rapide, il lance les troupes "bleues" à l'attaque du point où sont retranchées les troupes "rouges", sans attendre toute forme de préparation d'artillerie. Entraînés par les clairons et les tambours, les hommes courent malgré le crépitement des mitrailleuses - tirant à blanc - la position est enlevée et les baïonnettes réussissent le miracle. Le soir même, devant tous les officiers, le colonel Pétain prend la parole : « *Messieurs, le général Le Gallet, pour mieux frapper vos esprits, s'est proposé de présenter la synthèse de toutes les fautes qu'une armée moderne ne doit plus commettre.* » Et Pétain poursuit son exposé en décrivant l'efficacité des mitrailleuses et d'une artillerie... ne tirant pas à blanc. Avant de conclure : « *Messieurs, n'oubliez jamais que le feu tue.* »

Au fond de la salle, écoutant religieusement son colonel, se trouve un grand lieutenant qui, à la sortie de Saint Cyr, a rejoint le 33<sup>e</sup> régiment d'infanterie. Moins d'un an plus tard, le 15 août 1914, ce lieutenant, un certain Charles de Gaulle, est à la tête d'une section en bordure de la Meuse. Sans doute repense-t-il aux paroles de son ancien colonel, lorsqu'il s'apprête à lancer ses hommes armés de baïonnettes à l'assaut d'une position de mitrailleuses allemandes.



La veille, le général Franchet d'Esperey commandant le 1<sup>er</sup> corps d'armée avait chargé le général Duplessis de « *défendre coûte que coûte* » les ponts de la Meuse à Dinant en ajoutant : « *On verra s'il y a lieu de passer à l'offensive ultérieurement.* »

Malgré l'ordre prudent qu'il vient de recevoir, le général Duplessis s'intéresse peu à la défense des ponts. Il ne songe qu'à l'offensive. Il se contente alors d'envoyer le 33<sup>e</sup> régiment d'infanterie à Dinant pour défendre la Meuse, mais refuse de prévoir un quelconque appui de l'artillerie. Il dispose de plusieurs batteries de canons de 75 mais il ne fait pas déteiler les avant-trains et laisse les canons en position de route, gueule vers l'arrière.

À Dinant, les troupes du lieutenant-colonel Stirn, dirigeant le 33<sup>e</sup> régiment d'infanterie, sont réparties de part et d'autre de la Meuse. Sur la rive ouest, deux compagnies sont chargées de défendre le pont, tandis que le reste tient la vieille citadelle située sur la rive est, dominant la ville. Conscient que la citadelle n'est pas suffisamment défendue (les chasseurs à cheval du 6<sup>e</sup> régiment, armés de leurs lances, n'ont aucune chance de résister à l'artillerie allemande!), Stirn réarrange ses troupes dans la nuit du 14 au 15 août. Il donne l'ordre de détacher la 12<sup>e</sup> compagnie pour renforcer la citadelle et garde la 11<sup>e</sup>, celle tenue par de Gaulle, en réserve, près du pont.

Or, au lever du jour, l'artillerie allemande déclenche un feu nourri sur les troupes françaises. La 12<sup>e</sup> compagnie lance alors une attaque pour faire taire les batteries ennemies. Baïonnettes au canon, deux sections s'élancent mais sont immédiatement fauchées par le tir des mitrailleuses allemandes. Il en va de même pour la 10<sup>e</sup> compagnie, envoyée à son tour à l'assaut. Les soldats se replient dans la citadelle qui devient alors la cible de l'artillerie allemande, les meurtrières et les échaugettes sont harcelées par les armes automatiques. Les pertes des deux compagnies sont colossales. Le chef de corps donne alors l'ordre de repli au clairon. Les survivants s'engouffrent par le portique de sortie et dévalent sous le feu ennemi les 408 marches qui leur permettent de rejoindre la Meuse. Ils abandonnent les blessés et cinq tireurs d'élite qui tireront leurs dernières cartouches avant de disparaître.

### Les casques et l'artillerie lourde ne servent à rien!

Courir avec un casque sur la tête est moins facile que de s'élancer avec un couvre-chef en toile. Par conséquent, dans les années qui précèdent la guerre, les hauts responsables militaires français estiment totalement superflu de prévoir des casques en acier. Ils laissent cet accessoire handicaper les Allemands! Après plusieurs mois de guerre, les faits semblent donner tort à la doctrine, des voix s'élèvent pour qu'on lance une commande massive de casques. Mais Joffre refuse: « *Les délais de fabrication sont de plusieurs mois et si on en commandait ils arriveraient après la guerre.* » Alors on continue - pour un temps - à faire la guerre en képi! De la même manière, si les soldats français se sont payé le luxe d'arborer d'élégants uniformes sur le front, ils ont fait la guerre sans artillerie lourde - ou presque. Or, pour défendre une ligne, une rivière par exemple, de gros obus tirés de loin peuvent rendre service! Les hommes politiques avaient pourtant insisté pour qu'on lance la production d'une artillerie lourde significative. Mais ce sont les généraux de la direction de l'artillerie qui n'en ont pas voulu, fidèles à la doctrine. À quoi bon commander des canons lourds à manœuvrer quand on sait que l'on va voler d'offensives victorieuses en percées foudroyantes?



Le lieutenant de Gaulle blessé sur le pont de Dinant (image d'Épinal).

Le lieutenant de Gaulle, toujours tenu en réserve sur l'autre rive, assiste en triste spectateur au carnage. Il décrit leur calvaire: « *Voici que les débris des 10<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> compagnies, une poignée d'hommes blessés, ont évacué la citadelle par ordre. Ils franchissent le pont de la Meuse aussi vite que peuvent les porter leurs membres blessés. Il leur a fallu dégringoler l'escalier de pierre de la citadelle et plus d'un a été pris et massacré par l'ennemi.* »

Pendant ce temps, que faisait l'artillerie française? Rien. Pourtant, par deux fois, le lieutenant-colonel Stirn est intervenu pour réclamer l'appui des fameux canons de 75 français. Dans son journal des opérations, il note: « *Depuis 7h30, l'artillerie ennemie couvre de projectiles non seulement la ville mais tous ses abords à l'ouest. Dès qu'un homme ou un groupe paraît, il est salué par une rafale de mitrailleuse ou par une salve d'artillerie.* » À 7h35, le capitaine Marquis est envoyé auprès du général pour lui signaler « *l'intérêt qu'il y aurait à éteindre par le feu de notre artillerie celui de l'artillerie adverse* », mais comme le général Duplessis estime que l'artillerie n'a pas à participer à une escarmouche défensive, il n'en fait rien. Quant à de Gaulle, il enrage. Toujours dans son carnet de guerre, il s'exclame: « *Mais fichtre! que fait notre artillerie? Et voici que vers 8 heures, l'ennemi prend pied sur la crête de la citadelle.* » Il ajoute ensuite: « *Et toujours pas un coup de canon français. Ce n'est pas la peur qui s'empare de nous, mais la rage.* »

En fin de matinée, les Allemands, maîtres de la citadelle, s'avancent vers le pont et commencent à le franchir. Pour le défendre, il faut d'abord rassembler les hommes qui, soumis depuis près de sept heures aux tirs de l'artillerie allemande, se sont dispersés en s'abritant derrière les murettes des jardins ou en se réfugiant dans les maisons. Sous la mitraille, les soldats tombent et les blessés hurlent. Rien ne ressemble aux exercices où l'adversaire se contentait de tirer à blanc. Le capitaine tire son épée, les voltigeurs en pantalon rouge mettent baïonnette au canon. Personne n'a de casque.

Le lieutenant de Gaulle tente de galvaniser ses hommes, il crie « *Attendez un peu! La 11<sup>e</sup> va donner. On va les f... à la Meuse.* » Puis il s'élançait, conscient que la « *seule chance de réussite est de faire très vite avant que l'ennemi n'ait eu le temps de se retourner* ». Mais ayant à peine franchi les vingt mètres qui le séparent de l'entrée du pont il reçoit « *au genou comme un coup de fouet* » qui lui fait « *manquer le pied* ». Les quatre premiers avec lui « *sont également fauchés en un clin d'œil* ». Puis « *c'est pendant une demi-minute une grêle épouvantable de balles* » autour de lui. Par chance, de Gaulle garde suffisamment de forces pour s'extirper de la zone des combats.

La première journée de guerre du futur général de Gaulle n'est certes qu'un petit épisode du début de la Grande Guerre. Mais il est terriblement significatif. On a une Doctrine avec un grand D et on l'applique. Toujours l'offensive, à outrance. Les charges à la baïonnette succèdent inefficacement aux charges à la baïonnette. Les hécatombes succèdent aux hécatombes. Et on s'obstine, en incriminant souvent les exécutants. Les morts ont bon dos! Morts pour la France. Morts pour la Doctrine. ■



# Interstellar, la nouvelle Odyssée de l'espace



Aux commandes de sa navette spatiale, le pilote à peine sorti de sa retraite part sauver le monde.

## Jean-Pierre Casamayou (70 – Delfino)

Après l'époustouflant *Gravity*, cette nouvelle épopée spatiale reposant sur une solide base scientifique, nous entraîne dans un fantastique voyage au-delà de notre galaxie. Tentative d'analyse de ce nouveau chef-d'œuvre de science-fiction où le mot science n'est pas usurpé et l'on voit comment un pilote de chasse à la retraite sauve l'humanité.

Pour les amateurs de science-fiction, le XX<sup>e</sup> siècle a été marqué par *2001, l'Odyssée de l'espace*. Le XXI<sup>e</sup> siècle le sera certainement par *Interstellar* où l'influence du chef-d'œuvre de Stanley Kubrick est très présente. Entre les deux films, presque un demi-siècle s'est écoulé. Pourtant, ils restent très proches.

Le premier, réalisé par un visionnaire, n'a pas vieilli et reste toujours aussi actuel, tant sur le fond scientifique que sur la forme cinématographique. Le second reprend en partie les mêmes thèmes en y ajoutant des effets spéciaux grandioses et les découvertes cosmologiques de ces dernières années, bien sûr ignorées par Arthur C Clarke l'auteur du roman

*2001: A Space Odyssey*. Dans *Interstellar*, ces découvertes ont été validées par l'astrophysicien Kip Thorne, un des meilleurs spécialistes de la gravitation et de la relativité générale qui a supervisé scénario et effets spéciaux.

Dans ses interviews, le réalisateur Christopher Nolan, britannique comme Kubrick, n'a jamais clairement revendiqué une quelconque influence de son illustre prédécesseur. Pourtant tout le film *Interstellar* est émaillé de citations (volontaires ou non) que l'on peut retrouver dans les lieux (la bibliothèque "multidimensionnelle" du héros qui rappelle la chambre blanche du final de *2001*), les objets (les robots d'*Interstellar*

## La relativité générale fait son cinéma

La *wormhole*, indispensable au voyageur spatio-temporel, est la vedette scientifique du film. C'est en fait une solution mathématique (ou singularité) trouvée par Albert Einstein et son collaborateur Nathan Rosen en 1935, à partir des équations de la relativité générale. Ce n'est que 25 ans plus tard que les chercheurs commencèrent à trouver des propriétés remarquables à cet objet purement hypothétique, mais qui pourrait avoir une réalité. Il permettrait notamment de relier par un "raccourci", deux régions de l'espace-temps (le *Bulk* du film) de la manière suivante : si on veut relier par une droite deux points A et B distants de 20 cm tracés sur une feuille de papier, on parcourt 20 cm. Ou des milliers d'années-lumière si ces points sont dans l'espace. En pliant la feuille pour faire coïncider le point A avec le point B, on relie instantanément A et B et le point de rencontre des deux points peut être assimilé à un "trou de ver" ou tunnel d'Einstein-Rosen. Avec ce raisonnement appliqué à un espace-temps à quatre dimensions, on peut (en théorie) se déplacer "instantanément" dans l'espace en le "courbant", se déplacer dans le temps ou faire les deux. Sauf que personne n'a encore trouvé la façon de le faire, mais des chercheurs s'y activent.

Par la suite, d'autres théoriciens ont affiné le concept en associant un trou noir à un "trou blanc" reliés par un "trou de ver". Le "trou blanc" étant le symétrique d'un trou noir, expulsant la matière au lieu de l'attirer.

L'autre point remarquable du film est la description du trou noir baptisé *Gargantua*. Sa modélisation est due à Kip Thorne qui a pu démontrer qu'un trou noir n'est pas noir (bien qu'en théorie rien ne peut en sortir, ni matière ni lumière) mais qu'il est entouré d'un "disque d'accrétion", disque de matière et de gaz très lumineux en rotation très rapide autour du trou noir (à 0,9 c). En raison du champ gravitationnel extrêmement puissant, la lumière attirée par le trou noir est distordue et apparaît alors comme une auréole très intense. Étonné par le rendu visuel du résultat de ses équations, Kip Thorne va en faire une communication scientifique !

Le même Kip Thorne sait parfaitement qu'Einstein a tenté, à la fin de sa vie, d'unifier la théorie de sa relativité générale décrivant l'infiniment grand, avec la mécanique quantique permettant de comprendre l'infiniment petit. En vain. Or, dans un trou noir doivent se trouver des amas infiniment petits mais de masse infiniment grande au sein d'un champ gravitationnel géant. Ce qui permettrait de trouver une solution à la théorie des champs unifiés expliquant la gravitation. C'est ce qu'a imaginé le scénariste en faisant traverser *Gargantua* par l'astronaute accompagné de son robot intelligent, de façon à ce qu'ils puissent enregistrer les données qui permettront de résoudre la fameuse équation.

Enfin il faut noter que la crédibilité de l'histoire repose sur le célèbre paradoxe du voyageur de Langevin. Du nom du physicien français qui a théorisé le phénomène du ralentissement temporel lors de déplacements à grande vitesse (phénomène vérifié expérimentalement bien des années plus tard) ou sous l'effet d'un champ gravitationnel intense. Ainsi les séjours successifs sur les deux exoplanètes durent quelques jours pour les astronautes mais respectivement 25 et 67 ans vus de la Terre. D'où les retrouvailles improbables (et lacrymales) du père pratiquement au même âge qu'à son départ dans l'espace, avec sa fille devenue centenaire alors qu'elle avait dix ans quand il l'a quittée.





Représentation d'un trou noir, avec son disque d'accrétion, modélisé à partir des équations d'Einstein.

qui font inmanquablement penser au monolithe de *2001*) et surtout dans la musique d'Hans Zimmer, tantôt majestueuse avec ses grandes orgues rappelant la célèbre ouverture d'*Also sprach Zarathoustra*, tantôt mystique et sérielle comme le *Lux Aeterna* de Ligeti. En revanche, nous vivons avec Nolan un incroyable voyage scientifique dans un espace-temps complexe, plutôt qu'une réflexion sur l'évolution de l'Homme, de la pré-histoire au voyage vers Jupiter, imaginée par son aîné.

**Cap sur les exoplanètes**

L'histoire d'*Interstellar* se déroule dans un futur mal défini, mais qui ressemble à notre monde actuel. Sauf que la situation écologique s'est beaucoup dégradée : réchauffement climatique accéléré, tempêtes de sable très fréquentes. La Terre ne peut plus se nourrir, l'humanité est condamnée. Pire : on enseigne dans les écoles de ce "futur" improbable, que le programme Apollo n'a jamais existé, que c'était un leurre pour ruiner l'économie soviétique. La recherche spatiale est bannie au profit de la recherche... agronomique.

Heureusement pour la Terre, un groupe de scientifiques de la Nasa est entré en résistance et a concocté un plan secret pour sauver l'humanité. En fait deux plans. Un plan A où l'humanité entière est transportée sur une exoplanète viable, un plan B où quelques *happy few* et des embryons congelés sont transportés dans ce nouveau monde. Vaste programme de sauvetage d'une humanité mourante, sauf que l'on ne sait pas aller très loin ni transporter beaucoup de monde avec les technologies du jour.

Mais les scientifiques ont découvert un très opportuniste *wormhole* (trou de ver) dans l'orbite de Saturne, tandis qu'un savant, émule d'Albert Einstein, s'active à trouver la formule qui permettrait de contrôler les forces gravitationnelles, comme  $E=mc^2$  a aidé à maîtriser la force des atomes. Déjà la Nasa a lancé douze expéditions à la recherche d'exoplanètes viables, en passant par ce "trou de ver" qui permet de contracter l'espace et le temps (cf. encadré). Mais seules trois d'entre elles ont émis des signaux, les neuf autres étant considérées comme perdues.

Pour partir à la recherche des trois astronautes survivants, la Nasa rappelle un de ses meilleurs pilotes d'essais, reconverti dans la maïsiculture. À bord du vaisseau *Endurance*, il va franchir à son tour ce fameux tunnel d'Einstein-Rosen et explorer successivement les trois exoplanètes censées être viables. Pour finalement être attiré par le trou noir appelé "Gargantua" et miraculeusement en sortir dans un "tesseract" (autre objet théorique, appelé aussi hypercube) ressemblant furieusement à la bibliothèque de sa maison.

En passant au cœur du trou noir (où est pourtant censée régner une pression infinie), lui et son robot recueillent des masses d'informations qui vont permettre, grâce à une mystérieuse contraction du temps et de l'espace (très mal expliquée, sauf à comprendre que l'amour filial est

plus fort que les forces de la gravité), de communiquer les résultats à sa fille devenue entretemps une scientifique de renom. Ainsi, la jeune prodige peut trouver la formule magique assurant la maîtrise de la gravité avec la possibilité de créer un *wormhole* et de propulser une flotte de vaisseaux capable d'embarquer l'humanité vers un monde meilleur.

*Happy end* hollywoodienne et aspirine vitaminée contre le mal de tête... et de l'espace!

Car, le film terminé, se pose la question de savoir qui a ouvert ce tunnel pour assurer la survie de l'humanité. Des êtres supérieurs? Des extraterrestres? Les Terriens du futur venus aider leurs ancêtres en manipulant le temps? Ce sont ces mêmes questions sans réponse qui se posaient dans *2001, l'Odyssée de l'espace* avec les apparitions successives des monolithes. Reste qu'en dehors de cette fin quelque peu "capillotractée", le film est crédible tant sur le plan scientifique que sur le plan astronautique. Le départ de la Terre se fait avec un lanceur style Saturn V suivi d'un rendez-vous orbital pour rejoindre le *space ship* *Endurance* capable de rallier le voisinage de Saturne en deux années. L'équipage entre en hibernation pour minimiser la consommation d'aliments et d'oxygène. Les situations d'urgence dans la navette, les procédures de rendez-vous, les dialogues sont crédibles. Pas de gadget type *Star Trek*, mais des engins sobres et fonctionnels, comme on peut les extrapoler des actuelles navettes.

Pourtant le film n'évite pas les clichés propres à une certaine vision de l'Amérique: la maison de bois avec les champs de maïs et le pick-up sortis tout droit de *Grapes of Wrath* (avec un *Matthew Mac Conaughey* quasi-clone d'Henry Fonda); le mythe du pilote portant blouson, montre PN (très importante dans le film!) et Ray Ban, ressemblant au héros de *The Right Stuff*; le savant cherchant la solution, craie à la main, sur un tableau noir couvert d'équations absconses; le match de baseball avec les *kids* ou l'inusable Dodge Ram qui traverse l'épreuve du temps sans faiblir.

Et pour terminer, retour sur la séquence d'ouverture du film qui va ravir tous les aviateurs à l'affût les drones survolant nos centrales nucléaires. Ils verront comment on peut "hacker" des drones avec un simple ordinateur portable pour les forcer à se poser.

Ainsi la grande force d'*Interstellar* et d'être capable d'offrir un divertissement époustoufflant sur les plans visuel et musical, avec des grandes stars dans les rôles principaux, de forts moments d'émotion et de suspense, sans pour autant négliger la réflexion. On se divertit tout en activant ses neurones. Du grand art! ■

1- À l'origine spécialiste des radars dans la *Royal Air Force*, Arthur C Clarke a mis au point le système d'alerte radar britannique pendant la Seconde Guerre mondiale avant de se reconvertir dans la littérature scientifique (il imagina les satellites de télécom géostationnaire dès 1945) et la science-fiction.



# La 74 dans le 84 en 14 pour ses 40 ans : que de 4 !

Stanislas de Lauriston (74 - Brunaud)

Le 5 septembre 1914, le lieutenant Charles Péguy tombait sous les balles de la mitraille allemande lors de la bataille de la Marne. Un de nos plus brillants et plus inspirés esprits venait de donner sa vie pour son pays. Il fut suivi par des millions d'autres.

Le 5 septembre 1944, le général Eisenhower ordonnait le débarquement des troupes alliées en Normandie pour libérer la France, au prix de nombreuses vies de braves de toutes nations.

Le 7 mai 1954, la bataille finale de Dien-Bien-Phu coûtait la vie à de nombreux soldats courageux de notre pays et mettait un terme au conflit indochinois dans lequel la France était engagée depuis 8 ans.

Le 9 septembre 1974, autre année en 4, une bande de pékins joyeux (peut-être un peu inquiets) franchissait la Touloubre pour former la promo 74 de l'École de l'air entre les murs du Brocard et du Testard (avant de faire UN mur mémorable quelques mois plus tard dont nous parlerons par la suite). Cet anniversaire, la promo 74 ne pouvait l'oublier dans le cortège des commémorations de 2014.

Alors 2014 peut bien être l'année des commémorations des années en "4". Celle où la mémoire des grands hommes, connus ou inconnus, est rappelée et honorée. Année où les souvenirs remontent, où l'histoire nous saute à la figure et, peut-être, où les bilans s'imposent. Voir les leçons.

Elle a plutôt bien réussi son coup, puisque 40 ans plus tard presque jour pour jour, elle se retrouvait cette fois au nord de la Touloubre, mais plutôt massivement constituée sous la haute direction de son chef de promo, le général Yves Buffat, et de deux de ses brigadiers, les généraux Marc Pirou et Jacques Ducout (64-Carpentier). Jugez vous-mêmes : 80 personnes en tout, épouses comprises. Et, puisque les Américains étaient mentionnés un peu plus haut, notons l'immense privilège d'avoir eu avec



DR

nous quatre cadets sur les six en échange à l'époque, dont deux avec leurs épouses, qui avaient fait le déplacement depuis les États-Unis pour l'occasion. Pas mal, non ?

Notre ami et non moins général Jean-Pierre Martin et son épouse Christine avaient ouvert en grand les portes de leur propriété de Piolenc, à proximité d'Orange, pour accueillir cette foule en liesse.

Le comité d'organisation ayant concocté un programme de réjouissances alléchant, c'est à un rythme soutenu que se sont enchaînés les événements. Pour ne citer que les principaux (hors ripailles), la visite d'Oppède-le-Vieux située au pied du Luberon, de Fontaine-de-Vaucluse, du domaine viticole de Beaucastel, et de la chocolaterie Bernard Castelain à Châteauneuf-du-Pape.

C'est donc au pied du Luberon en ce 6 septembre 2014 que le mur de la 74, resté incontestablement comme un temps fort de la vie de

la promo, épine pour les uns, jouissance pour les autres, fut rappelé sur les lieux mêmes de son épilogue, pour être enfin paisiblement rangé par tous dans notre livre d'histoire commun. Une messe particulièrement recueillie fut célébrée par notre camarade ancien commissaire devenu le père Gilbert Lépée, accouru de la Sioule pour goûter l'eau de l'Aygues. À la suite de son homélie brillante et touchante, le statut de "Père de la promo" fut officiellement attribué au général Buffat (59-Estienne), pour avoir réussi l'exploit de fédérer sans faille et sans relâche des poussins turbulents, tout au long de ces 40 ans.

À l'instar de Churchill qui, lors de la réception donnée pour ses 90 ans, répondait à un jeune journaliste désireux de revenir 10 ans plus tard fêter ses 100 ans en lui disant : « *Ne vous faites pas de souci, jeune homme, vous m'avez l'air d'être en parfaite santé* ».

La promo 74 s'est promis de se retrouver souvent, y compris dans 40 ans. ■



# Les commissaires de la 55 sur le Larzac

Jean Bouillaud (55 - Gouachon-Noireaut)

Nicolas Fropo, prêtre et 13<sup>e</sup> participant, fils de Michel (+) et Jacqueline Fropo



Le groupe devant le viaduc de Millau.

Après Bourges, Toulouse, Lyon, la Bretagne à quatre reprises, le Pays basque, Carpentras, les bords du Rhin, le Périgord et La Rochelle, c'est le plateau du Larzac qui a accueilli cette année la 13<sup>e</sup> réunion annuelle des commissaires de la 10<sup>e</sup> brigade de la promo 55... et de la 3<sup>e</sup> promo de l'École du commissariat de l'air, disparue depuis 2013!

Ces deux journées, les 17 et 18 septembre, conformément au format adopté dès l'origine, ont permis de découvrir, en Aveyron, un pays sévère mais extrêmement accueillant, plein de surprises et de contrastes : les traces admirablement conservées des guerres féodales et de l'époque des Templiers avec le surprenant village de la Couvertoirade et la commanderie de Sainte-Eulalie, la très belle abbaye de Sylvanes, aujourd'hui centre international, voire mondial, de la danse et du chant choral, une gastronomie dynamique avec ses viandes de choix, son fromage de Roquefort et son fameux aligot accompagnant des tripons, ses fabrications artisanales de luxe dans la ganterie à Millau (fournisseur de l'École de l'air à notre époque, mais abandonné pour raison de coûts excessifs) et, enfin, son viaduc mondialement connu, né d'un dessin d'un architecte anglais et réalisé par un architecte français, reliant la France du Nord et celle du Sud par-dessus le Tarn.

Ce séjour très joyeusement animé nous a permis, après un hiver marqué par des épreuves personnelles difficiles, de nous retrouver en toute amitié et dans la joie sincère de renouer des liens très anciens... et, déjà, de préparer notre prochaine rencontre en Baie de Somme... ■



Photos DR

Le village de la couvertoirade.



L'abbaye de Sylvanes.



Commanderie de Sainte-Eulalie-de-Cernon



## La 59 dans le "Faire face"

Christian Prasil (59 - Estienne)

Le fort de Saint-Tropez commande la rade.

Cette année la tonalité de la sortie-promo est plutôt militaire... Le camp de base est la résidence des médaillés militaires à Hyères. Colline ensoleillée, odeur de pin chaud, accueil chaleureux.

Premier choc, "l'organisateur en chef", Jean-Pierre Vieillard est sur un fauteuil roulant; passagèrement? Heureusement, nous dit-il, il a deux bras droits, son épouse Michèle et Maryse, veuve Clairefond... On est 39 à l'écouter, un peu plus d'éclopés, de veufs, de veuves que l'année passée; Vivian est resté bloqué dans son île. Hélas, c'est statistiquement normal mais avec le sourire chacun fait face...

Lendemain matin, tour en bateau dans la rade de Toulon. Pêle-mêle de noms prestigieux sur les coques de nos navires de guerre; le *Charles de Gaulle* est en révision; nous nous passerons donc de porte-avions si nous devons intervenir en Syrie, Iran ou autres lieux exotiques. Le *Chevalier Paul*, frégate de défense aérienne est flambant neuf, avec ses hauts comme sortis d'une BD futuriste. Mais au total, plus de vieux que de neuf et nos stratèges y vont de leurs commentaires... Dans ce monde de voyous, une politique étrangère sans force armée est comme une partition sans orchestre... et puis, s'il ne faut que cinq minutes pour changer de politique, 25 ans sont nécessaires pour faire un système d'armes... Alors, dans ces conditions comment demain faire face?

L'après-midi, piqûre de rappel; musée du Débarquement d'août 1944, tout en haut du

mont Faron... des devises qu'on croyait oubliées: Honneur, Patrie, Valeur, Discipline... C'est l'anniversaire de la libération de Toulon et Marseille. Quelques-uns parmi nous étaient sous les bombes; ils racontent... « Faire Face »

Autre stratégie pour... faire face: celle des plantes méditerranéennes face au climat... Si vous ne connaissez pas le jardin du Rayol, à l'est du Lavandou, allez-y; et vous ne verrez plus jamais votre jardin comme avant! Vous aurez une autre image de ce qui vous perturbe dans son entretien: feuilles mortes, lierre et autres herbes dites mauvaises. Ici, pas d'engrais mais liberté de pousser... enfin presque! Voilà pour le second matin. L'après-midi, cours de dégustation de vins à l'Aumérade, sous les platanes tricentenaires. C'est au tour des cartes de crédit de faire face.

Viendra ensuite Saint-Tropez; pas celui sorti des cuisses de BB, comme nous le dira notre guide, mais celui du « Faire Face » contre Maures et autres barbaresques; celui des arsenaux maritimes, celui du bailli de Suffren. Grimette jusqu'au fort qui commande la rade, vue imprenable; en bas un Canadair s'entraîne à écoper et à larguer; à l'intérieur devenu musée, le pointu marseillais, les galères et le paquebot blanc voguant vers Syracuse... tout y est.

Au fond de la salle des mariages de la mairie, derrière la porte vitrée entrouverte, la plage ensoleillée... Sous le buste généreux d'une Marianne en Bardot, le maire nous dira qu'il connaît notre devise « Faire Face »; il vient en

effet d'accueillir la promo 2013 qui, pour son escapade de la Sainte-Prudence a demandé asile dans le collège du lieu... « Faire Face », nous dit-il, pourrait également être sa devise de maire... Quant à celle de Saint-Tropez, c'est « Fidèle jusqu'au bout ».

Cette belle devise pourrait aussi être celle de notre association des anciens de la 59. Le soir c'est notre assemblée générale; dans la sérénité, Pierre Rochefort succède à Michel de Kerdanet comme président. Merci à tous ces comités directeurs qui nous aident à... faire face.

On terminera par une randonnée sur l'île de Porquerolles; eucalyptus dégoulinant d'odeurs fortes; cinéraires jaunes d'or, échappées turquoises; pins torturés, goélands sur clapotis; sable chaud et pieds dans l'eau; c'est vacances... Avant le départ de la rando pique-nique-sac-à-dos, aortes, clapets, genoux et hanches s'interrogeaient... « est-ce bien raisonnable pour nous, ces chemins qu'on dit caillouteux et quelque peu escarpés? » Beaucoup qui ont pourtant marché ne s'en croyaient plus capables... « Faire Face »...

Enfin Maryse accueillera pour un ultime repas chez elle, aux Issambres, ceux qui pouvaient prolonger ces moments d'amitié; on sera presque tous là... Vue sur la rade et daube de sanglier inoubliables... Et, comme dans "l'entre copains" des films de Claude Sautet, Jean-Pierre Vieillard, sur sa chaise roulante, avec sa verve toujours verte raconte... Et tous de rire aux larmes... « Faire Face ». ■



# Conférence sur le général Douglas MacArthur

Daniel Bastien (71 - Blanckaert)

Le 17 novembre 2014, une soixantaine de membres, conjoints et amis de l'AEA résidant en Aquitaine ont assisté, sur la BA 106 de Bordeaux-Mérignac, à une conférence donnée par Gérard Bertrand, ex-ingénieur de Dassault Aviation, sur le général Douglas MacArthur.

Né en 1880 dans l'Arkansas, étudiant modèle, le jeune MacArthur intégra l'académie militaire de West Point comme major de sa promotion et en ressortit au même rang. Orienté vers le génie contre son gré, il fut d'abord affecté aux Philippines, où il passa plus d'un an, avant d'être envoyé au Japon comme membre d'une mission d'étude sur les forces japonaises.

Ensuite, pendant neuf mois, comme aide de camp de son père<sup>1</sup>, il l'accompagna pour une tournée d'information au Japon, en Chine, aux Indes et dans de nombreux autres pays d'Asie. D'autres affectations l'amènèrent dans diverses garnisons aux États-Unis et au Panama. En 1914, alors capitaine, il participa à l'expédition de Veracruz, au Mexique, pour y empêcher la livraison d'armes dans le cadre de la révolution mexicaine. En octobre 1917, c'est avec le grade de colonel qu'il débarqua en France comme chef d'état-major de la division Rainbow<sup>2</sup>. Dans la région de Châlons-en-Champagne, ses faits d'armes lui valurent de recevoir la Croix de Guerre française, quatre fois l'équivalent de la Silver Star et d'être fait commandeur de la Légion d'honneur. Alors qu'il venait d'être promu général de brigade, en juin 1918, sa division se rendit dans la région de Saint-Mihiel (Meuse) où ses actes de bravoure lui valurent une 5<sup>e</sup>, une 6<sup>e</sup> puis une 7<sup>e</sup> Silver Star. Victime des gaz, il en gardera des difficultés respiratoires toute sa vie. La veille de l'armistice, il fut nommé commandant de sa division et participa quelque temps à l'occupation de la Rhénanie. En 1919, alors âgé de 39 ans, il fut nommé superintendant de West Point où il tenta de réformer les programmes des enseignements ; mais il se heurta à l'opposition, entre autres, du général Pershing, devenu chef d'état-major et à qui,



MacArthur accompagné par Sergio Osmena, président des Philippines en exil (à gauche), débarquant sur l'île de Leyte en octobre 1944. C'est là qu'il prononça la célèbre phrase «Je suis revenu !», à l'aube de la reconquête de l'archipel.

notons-le au passage, MacArthur venait de "souffler" la belle dont celui-ci était amoureux<sup>3</sup>. Sans qu'il y ait forcément eu relation de cause à effet, Pershing le releva avant l'heure de son poste à West Point et, en 1922, l'envoya aux Philippines comme commandant du district militaire de Manille<sup>4</sup> avant que lui soit confié, un an plus tard, le commandement d'une brigade d'infanterie. En 1925, alors âgé de 45 ans, il devint le plus jeune général de division de l'armée américaine. Lui furent alors confiés le commandement d'un corps d'armée en Géorgie puis dans le Maryland.

En 1930, MacArthur fut nommé au poste le plus élevé de la hiérarchie militaire, celui de chef d'état-major général, qu'il occupa avec succès pendant cinq ans. En 1935, le Président

Roosevelt lui proposa le prestigieux poste de gouverneur général des Philippines, poste civil qu'il déclina, désirant rester sous l'uniforme. Il accepta toutefois le poste de commandant de l'armée des Philippines. Il y organisa alors la défense selon le système suisse du citoyen soldat, avec l'appui total du Président philippin

1- Lequel, général de corps d'armée, était alors chef du département des Philippines au sein de l'US Army.  
2- Division Arc-en-ciel, car constituée, sur une suggestion de MacArthur au Président Wilson, d'unités de différents États pour ne pas donner l'impression de favoriser un État en particulier.  
3- Laquelle allait devenir la première M<sup>me</sup> Douglas MacArthur pour un mariage qui ne durera pas.  
4- Les rumeurs d'un exil forcé qui aurait été motivé par une volonté de vengeance furent démenties par Pershing.

► Quezón qui le nomma *Field Marshall* (l'équivalent de maréchal). En 1937, il prit officiellement sa retraite de l'armée mais resta conseiller pour les affaires militaires du Président philippin.

### Seconde Guerre mondiale

En juillet 1941, Roosevelt le rappela au service actif comme commandant des forces américaines en Extrême-Orient. Son action durant la guerre du Pacifique méritant une conférence (et donc un article) à elle seule, on se contentera de relever qu'entre l'attaque de Pearl Harbour, le 7 décembre 1941, et la reddition japonaise, MacArthur vécut plusieurs années pour le moins mouvementées. C'est ainsi que, face à l'avancée japonaise, il fut contraint de quitter les Philippines pour l'Australie. En montant à bord du navire chargé de l'amener en Australie, il lança, en guise d'adieu, le célèbre « *Je reviens* ». En tant que commandant suprême des forces alliées dans la zone du Pacifique Sud-Ouest, il dirigea la campagne de reconquête du Pacifique selon la stratégie dite du « saute-mouton », en libérant successivement la Papouasie, la Nouvelle-Guinée, Guadalcanal, les Iles Salomon, les Iles Bismarck, Okinawa... et enfin l'archipel des Philippines où, en débarquant sur la plage de Leyte, de l'eau jusqu'aux genoux, il a prononcé son non moins célèbre « *Je suis revenu* ». Une fois les villes de Hiroshima et de Nagasaki rayées de la carte, le Japon capitulait et, le 2 septembre 1945, ses représentants signaient, sous ses yeux, à bord du cuirassé Missouri ancré dans la baie de Tokyo, la reddition sans conditions de leur pays.

### Son action de proconsul au Japon... sa grande fierté

Comme il l'a précisé lui-même dans ses mémoires, ce qui constitua sans conteste le temps fort de sa carrière fut son action sur la période 1945-1950 où, en tant que commandant suprême des forces alliées au Japon, il supervisa l'occupation du Japon et, surtout, œuvra avec succès à la reconstruction de ce pays exsangue. En septembre 1945, quand il y prit ses fonctions, alors âgé de 65 ans, une grande partie du Japon n'était que ruines et désolation. Investi de tous les pouvoirs civils et exerçant une autorité absolue sur un peuple de près de 80 millions d'habitants, il s'est tout de suite fixé comme objectifs à atteindre rapidement de supprimer le pouvoir des militaires, de réaliser le procès des criminels de guerre, de mettre en place les structures d'un gouvernement représentatif et de



MacArthur, proconsul du Japon, avec l'empereur Hirohito.

moderniser la Constitution... Toute une palette de mesures destinées à faire passer le Japon d'une structure féodale à une démocratie moderne. Dans la nouvelle Constitution (qu'il a quasiment écrite lui-même), MacArthur a introduit la notion de service public, jusqu'alors inconnue dans ce pays où les fonctionnaires n'étaient responsables que devant leur empereur. La nouvelle constitution supprima l'aristocratie féodale et les terres non cultivées furent expropriées à des prix ridiculement bas (l'équivalent de deux cartouches de cigarettes pour un hectare) et revendues à des agriculteurs avec des prêts intéressants sur 30 ans<sup>5</sup>. Cette constitution introduisit la « clause de non-guerre » par laquelle « *Le peuple japonais renonce pour toujours à la guerre comme un droit souverain de la nation.* » Il donna des droits politiques aux femmes (le droit de vote des Japonaises fut effectif en avril 1946) et encouragea l'économie libérale... Tous ces objectifs furent atteints en cinq ans. C'est lui qui a imposé – contre l'avis des Anglais et des Soviétiques – de maintenir l'empereur sur son trône, car il avait compris que le peuple japonais avait profondément besoin d'un point de ralliement. On relèvera également l'interdiction absolue faite aux Russes de mettre le pied sur l'île d'Hokkaido, la grande île du nord, sur laquelle ceux-ci avaient des visées et dont l'occupation aurait coupé le pays en deux. Il imposa par ailleurs un ministère de la Santé, chapeauté par un médecin militaire américain qui, grâce à une vaste campagne de vaccination, fit diminuer de façon drastique le nombre de décès par tuberculose, diphtérie, choléra et autres ma-

ladies. En quelques années, on a pu noter une augmentation de l'espérance de vie de huit ans pour les hommes et de quatorze ans pour les femmes ! S'agissant de l'enseignement, s'il avait un moment envisagé de mettre fin à l'écriture à base d'idéogrammes, il y renonça par crainte de trop choquer, par une telle décision, le traditionalisme millénaire d'une riche civilisation japonaise. Un autre acte majeur peu connu que les Japonais doivent à MacArthur est sa décision de faire introduire auprès de l'industrie japonaise alors renaissante, par deux experts américains, la notion de « qualité »<sup>6</sup> que les Japonais n'ont cessé de développer depuis et sur laquelle ils possèdent toujours quelques longueurs d'avance. Si on se focalise sur ses cinq années de « proconsul » du Japon, on peut dire que c'est grâce à la nouvelle constitution et aux nombreuses réformes que MacArthur y a menées que les Japonais ont obtenu des libertés et des privilèges qu'ils n'avaient jamais connus auparavant et que le pays a pu se relever si rapidement. C'est de cela dont cet illustre officier général haut en couleurs et souvent controversé était le plus fier.

### Chute et fin

Le 25 juin 1950, la Corée du Nord attaqua la Corée du Sud. En plus de ses fonctions « japonaises », MacArthur se vit confier la charge de conduire les opérations menées sous l'égide des Nations Unies... où il connut des hauts et des bas. Mais, comme il estimait ne devoir rendre de comptes qu'à l'ONU, il s'ensuivit de nombreux malentendus avec le pouvoir politique de Washington (notamment au sujet d'une « possible » intention de MacArthur d'utiliser l'arme nucléaire pour mettre fin au conflit), ce qui se concrétisa un an plus tard par la relève de son commandement, décidée par l'impopulaire président Truman. Moscou et Pékin étaient dans l'allégresse, mais les Japonais dans la tristesse. Le jour de son départ du Japon, deux millions de Japonais lui dirent adieu dans les rues de Tokyo et, aux États-Unis, sa popularité était telle que des rumeurs laissaient entendre qu'il pourrait se présenter à la Présidence ; mais, fatigué et quelque peu aigri, jamais il ne chercha à être candidat. Il est mort le 5 avril 1964 à l'âge de 84 ans. ■

5- Après cette importante réforme, les rendements agricoles, selon les secteurs, furent rapidement multipliés par un facteur 3 ou 4.

6- Notion jusqu'alors inconnue au Japon mais déjà largement mise en œuvre par l'industrie de guerre américaine dès la fin de 1941.



# La 2012 en Espagne !

Julie Duplessis (12 - de La Poype)



Photos DR

À Mont-de-Marsan, avant Saragosse.

À l'École de l'air de Salon-de-Provence, la deuxième année de formation se clôture par un stage de fin de scolarité (SFS). L'objectif de ce stage était de visiter et découvrir différentes spécialités des armées de l'air française et espagnole mais également d'élargir notre culture au monde aéronautique civil. Cette semaine représente aussi l'un des derniers moments passés avec nos brigadiers qui, pour la plupart, changent d'affectation après la fin de la deuxième année.

L'encadrement de la promotion "Colonel de La Poype" a organisé cette année, dans une totale discrétion, une semaine de visites dans le sud de la France et de l'Espagne. Lorsque les brigadiers ont enfin levé le voile sur la destination du voyage, l'ensemble des élèves ont été agréablement surpris ; au programme : vi-

site de la base aérienne de Mont-de-Marsan, de la base aérienne espagnole de Saragosse et de l'entreprise GTD à Barcelone.

Le lundi 21 juillet, la promotion prenait place dans le bus en direction de Mont-de-Marsan. La route, un peu longue, a permis néanmoins aux élèves et aux cadres de partager des moments de convivialité. Avant de rejoindre les chambres sur la base aérienne de Mont-de-Marsan, une halte a été effectuée au niveau du tarmac. Des pilotes et mécaniciens étaient alors disponibles pour répondre à toutes nos questions concernant le Rafale ou encore le nouveau système de défense sol-air SAMP (sol-air moyenne portée). À l'issue de cette journée, les brigadiers de la promotion avaient réservé un restaurant de tapas. Cela marquait le début d'une semaine sous les couleurs espagnoles.

Le lendemain, après avoir été accueillis par le commandant de base, nous avons pu visiter le centre de détection et de contrôle (CDC) puis le groupement SIC (système d'information et de communication) de la base et ainsi enrichir nos connaissances sur des spécialités peu connues.

La suite du programme nous attendait

sous le soleil brûlant espagnol de la base aérienne de Saragosse. Dès notre arrivée, certains sont allés se détendre dans le centre-ville tandis que d'autres ont préféré profiter des installations de loisir présentes sur la base et notamment la salle de bowling.

Mercredi matin, le clairon de 6h30 annonçait le début de la journée. Divisés en trois groupes, nous avons eu l'occasion de visiter les escadrons de la base et les simulateurs propres à chaque appareil. Les pilotes de l'escadron de chasse nous ont présenté les F18 que nous avons pu contempler de près, puis les différents missiles utilisés. Ensuite le Transall nous a ouvert ses portes pendant qu'un autre groupe observait les trophées des escadrons rassemblés dans un musée. Le dernier groupe était alors aux commandes d'un Transall dans le simulateur. Enfin une exposition très complète sur le matériel des commandos et celui de la défense sol-air nous a été présentée.

L'après-midi, nous nous rendions au cœur de la ville à la rencontre des ruelles atypiques et de la basilique du Pilar. Les nombreux restaurants de tapas présents dans la ville nous ont permis de nous retrouver et de vivre un superbe moment de cohésion.

Le séjour s'est terminé par une virée à Barcelone où nous avons visité les locaux du GTD, société d'ingénierie logicielle travaillant avec le Cnes, Interspace, Astrium... L'accueil sur la terrasse de l'entreprise, en haut d'un immeuble face à la mer, fut sensationnel. Le personnel très sympathique s'est appliqué à nous expliquer les différentes activités du GTD. Les liens créés lors de cette rencontre et le partage de problématiques communes à l'aéronautique militaire et civile permettront à des élèves de la promotion de réaliser leur stage de fin d'étude au sein de cette entreprise l'année prochaine.

Certains ont ensuite profité du dernier quartier libre pour découvrir le parc Güell, la Sagrada Família et l'ambiance de la vie nocturne barcelonaise.

Cette semaine bien chargée aura été un parfait mélange de culture et de divertissement, où nous avons profité d'un dernier moment de cohésion avec nos brigadiers en guise de dernier *au revoir*. ■



Saragosse, le porte-avion des F-18



# Entraide

**Philippe Leheup (72 - Madon), vice-président Entraide**

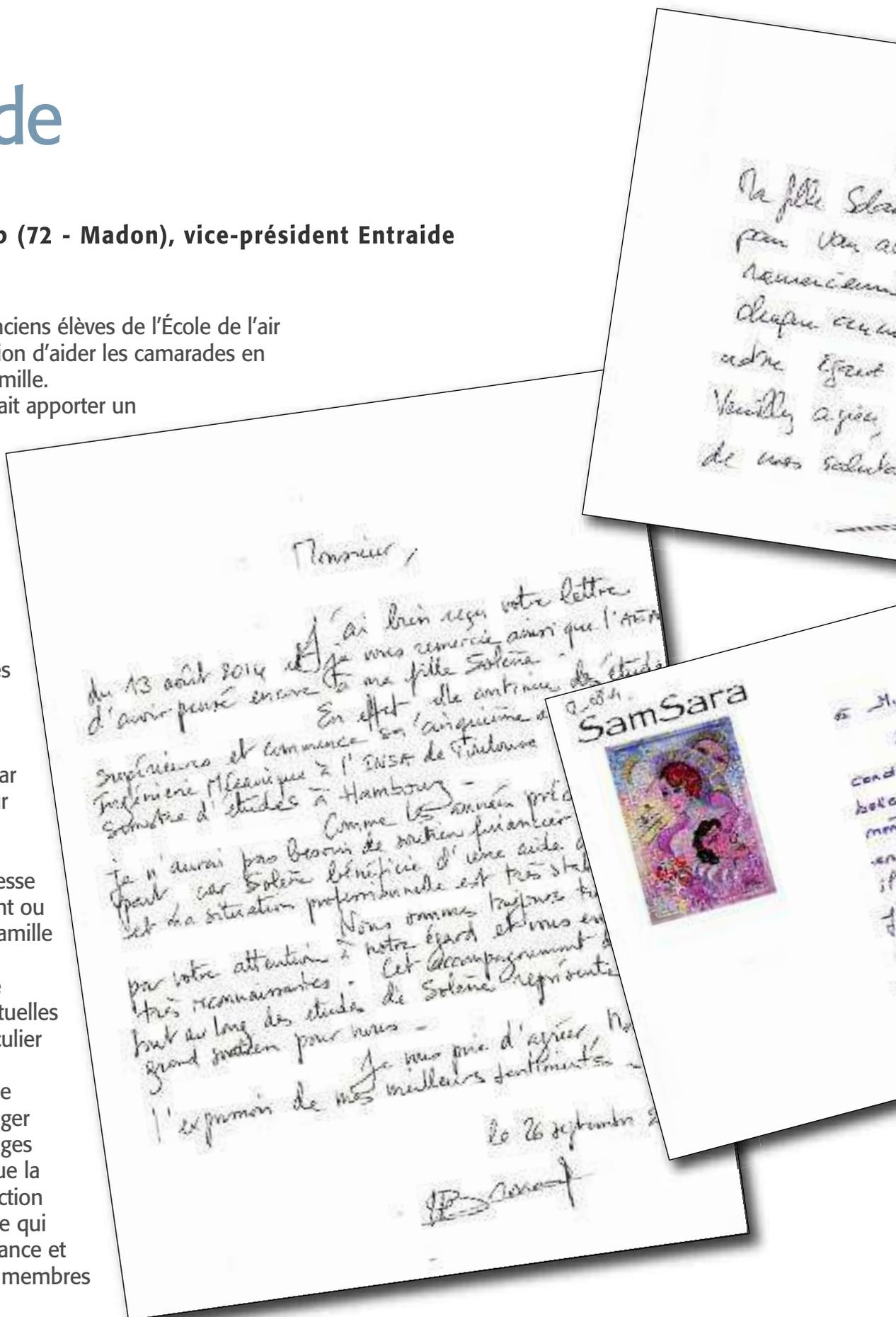
L'association des anciens élèves de l'École de l'air (AEA) a pour vocation d'aider les camarades en difficultés et leur famille.

En 2014, l'AEA devrait apporter un secours

spécifique à une cinquantaine d'enfants sous la forme d'étrennes, d'allocations de rentrée scolaire, de bourses d'enseignement supérieur ou d'aides aux séjours linguistiques. Elle aide également quelques adultes par des prêts d'honneur ou des secours.

Lors du décès d'un membre, l'AEA adresse au conjoint survivant ou un membre de la famille un document synthétique pour le guider dans d'éventuelles difficultés, en particulier administratives.

Le comité d'entraide souhaite faire partager quelques témoignages reçus et rappelle que la solidarité est une action transgénérationnelle qui s'appuie sur la vigilance et l'action de tous les membres de l'AEA.



Hugues F.

Association de l'A.E.A.  
26 boulevard Victor  
75753 - Paris Cedex 15

Paris, le 30 juillet 2014,

Monsieur,

Je vous écris ce courrier afin de vous faire part de mes remerciements les plus sincères suite à l'aide que l'AEA a fait preuve à mon égard durant ma scolarité suite au décès de mon père, Bertrand Fabre-Aubrespy.

Durant ma dernière année d'école de commerce (Kedge Business School), j'ai eu la chance de partir 4 mois en Chine (septembre - décembre 2013) où j'ai effectué un échange universitaire avec une grande université chinoise (Renmin University).

Depuis le mois de janvier 2014, je suis rentré à Saint-Gobain, en Ressources Humaines où j'ai eu la chance de participer à de multiples projets (rédaction de procédures administratives, recrutement et suivi des VIE et stagiaires, participation à la campagne des rémunérations et bonus etc.).

Le 4 juillet dernier, j'ai passé ma soutenance de fin de master où j'ai pu exposer et valider mon projet professionnel devant un jury expérimenté. Je leur ai exposé mon avenir avec Saint-Gobain car j'ai la chance de prendre nouvelles fonctions avec le Groupe en tant que VIE à partir du mois de septembre. Ce VIE sera pour moi une opportunité unique de travailler et vivre dans une culture différente puisqu'il s'agit des Etats-Unis (Philadelphie). C'est une expérience d'un an et demi en tant que SIRH qui va me permettre d'explorer plus profondément un Groupe dans lequel je vois

ce courrier, j'espère vous avoir permis d'en savoir un peu plus sur ma personnalité et mon parcours. C'est encore avec beaucoup de sincérité que je souhaitais vous remercier pour tout ce qui a contribué fortement à la réussite de mes études et à mon insertion dans la vie

Je me réjouis de vous rencontrer pour vous témoigner de toute ma gratitude envers l'AEA. Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Hugues F.

Monsieur,  
Je vous remercie de votre aide et de votre soutien.  
C'est un grand plaisir de vous rencontrer.  
Bonne nuit.

Le 21 Mars 2014

Monsieur le Président,  
En ces douloureux moments, vos encouragements me font découvrir cette entraide de l'A.E.A. ; Des documents me sont très précieux et je vous remercie. Ma peine est immense et assombrie. Tout sera très dur en suis consciente. Mais, je vais faire face comme toujours.  
Merci encore pour votre soutien. Avec toute mon émotion.

Amy

Merci de votre message de soutien et de votre aide. C'est un grand plaisir de vous rencontrer. C'est un grand plaisir de vous rencontrer. C'est un grand plaisir de vous rencontrer.

Pr. 2014



# Des outils pour une reconversion réussie

Michel de Lisi (75 - Duthoit)

Actuellement chef de la mission "reconversion des officiers" et de l'antenne "cadres supérieurs" au ministère de la Défense, l'auteur complète aujourd'hui l'article qu'il a co-écrit avec Bernard Delcamp (66 – Audemard d'Alançon) sur la reconversion, et qui a été présenté dans la dernière livraison du *Piège*.

Une question peut venir naturellement à l'esprit du lecteur qui aura additionné de nombreuses années sous l'uniforme, au service de l'Armée de l'air : une vie professionnelle pleine et entière est-elle possible dans le secteur civil, une fois que l'on aura quitté la défense ?

La consultation de l'annuaire du *Piège* permet de répondre sans hésitation à cette question : la liste des officiers qui y figurent et exercent à l'heure actuelle des responsabilités dans le secteur civil est très riche et fournie. En outre, la variété des emplois tenus illustre l'extrême diversité des secteurs professionnels et des fonctions dans lesquels nos camarades de tous âges et de tous grades se sont repositionnés.

Faut-il en conclure pour autant qu'il est aisé de trouver un emploi, du fait de l'excellence des formations que nous avons reçues, de la polyvalence des expériences que nous avons individuellement accumulées, de la variété des métiers que nous avons exercés tour à tour au fil de nos carrières ?

Certes non, hormis peut-être pour la minorité d'entre nous qui seront retenus ici ou là par des entreprises du fait des expertises qu'ils détiennent, ou des liens particuliers et forts que quelques-uns pourront continuer d'entretenir avec la défense dans leur futur emploi civil, en raison des responsabilités exercées précédemment.

En pratique, la grande majorité des officiers désireux d'exercer une activité rémunérée dans le secteur civil vont devoir affronter le monde sévère de la concurrence, où nul ne nous attend, avant de pouvoir trouver un emploi. Les statistiques sont édifiantes : dans l'immense majorité des cas, le candidat devra être éloquent pour convaincre et il devra multiplier les entretiens avant d'être recruté ! Concrètement, il mettra

de 18 à 24 mois avant de décrocher un job s'il cherche à se positionner sur le marché par ses seuls moyens, sans le soutien de professionnels de la reconversion. En revanche, dans 80 % des cas, ce temps sera réduit à 12 mois et moins, s'il fait appel aux services d'experts formés aux techniques de la recherche d'emploi et à l'accompagnement de cadres supérieurs en transition professionnelle.

Pleinement instruit de cette réalité, le ministère de la défense a créé le 6 janvier dernier la "Mission reconversion des officiers" (MRO) qui doit apporter une réponse coordonnée et efficace aux besoins d'accompagnement suscités par les nombreux départs d'officiers prévus par la loi de programmation militaire 2014-2019.

La MRO est partie constitutive de l'Agence de reconversion de la défense (ARD), également connue sous le nom de "Défense mobi-

lité". L'ARD est l'opérateur unique de la reconversion pour tout le ministère. Placée sous la direction du général de brigade Arnaud Martin, elle accompagne vers l'emploi non seulement tous les officiers des armes et services<sup>1</sup>, mais aussi les sous-officiers, les militaires du rang, les anciens militaires au chômage, les militaires blessés en opération, ainsi que les conjoints de militaires<sup>2</sup>.

Pour éclairer le lecteur et aller à l'essentiel, il existe trois raisons principales qui expliquent pourquoi il est le plus souvent nécessaire de faire appel à un organisme professionnel de reconversion tel que la MRO, pour réussir un atterrissage dans la vie civile :

- Le marché des cadres et des cadres supérieurs se porte bien, mais il est caché !

Contre toute attente, le taux de chômage de cette catégorie professionnelle oscille autour de

## Mon expérience personnelle

J'ai quitté le service actif en septembre 2008 pour prendre un poste de cadre dirigeant dans une grande association nationale le 1<sup>er</sup> octobre suivant, au terme de mon parcours de reconversion. J'avais le choix avec d'autres possibilités, dont celle d'être directeur d'hôpital public.

J'ai choisi l'Unafam qui est investie dans le champ de la psychiatrie. Rien ne me prédisposait à ce domaine d'activité, mais j'ai été attiré par la forte implication humaine que le poste nécessitait, ainsi que sa transversalité. Je traitais tout à la fois des questions de ressources humaines, de finance, de logistique, de préparation de l'avenir, des liens avec les partenaires associatifs ou institutionnels et la coordination de l'activité des 1 500 bénévoles qui agissent sur le terrain au profit des familles.

J'ai exercé ces fonctions pendant cinq années complètes, au terme desquelles j'ai décidé de me tourner vers de nouveaux horizons. Par une coïncidence singulière, le ministère de la Défense recherchait un officier général ayant mon profil, pour prendre la direction de la mission "reconversion des officiers" qui allait être créée prochainement.

L'accompagnement, le conseil, le soutien correspondent chez moi à une inclination. J'ai donc fait la connaissance du général de brigade Arnaud Martin qui avait pris la direction de l'ARD quelques mois plus tôt. C'était en décembre 2013. Le courant est fort bien passé entre nous deux et c'est avec plaisir que j'ai accepté de relever le défi qui s'annonçait : la création d'une mission fédérant l'action de 50 conseillers sur le terrain et l'élevation des pratiques professionnelles des conseillers aux meilleurs niveaux de la profession.



4 %<sup>3</sup>. Toutefois, les experts estiment que 80 % des emplois à pourvoir ne sont pas publics et n'apparaissent ni sur Internet, ni dans la presse spécialisée. L'officier devra aller au plus près des opérationnels et des décideurs, sur le terrain, pour en avoir connaissance et se positionner.

D'une manière concrète, cette prospection au sein du marché caché va se faire en s'appuyant sur ce qu'il est convenu d'appeler le "réseau". Ce terme souffre d'une connotation très péjorative. Pourtant, le réseau dont il s'agit ne s'appuie pas sur un mécanisme de cooptation qui permettrait de bénéficier d'un passe-droit ou de "piston"... Il n'est ni mafieux, ni sale. Bien au contraire, il met en œuvre un mécanisme vertueux et transparent qui obéit à des règles précises et exigeantes.

Pour réussir sa prospection dans ce marché caché par le réseau, l'officier (comme les cadres supérieurs des entreprises qui sont tous confrontés à la même réalité) va devoir donner confiance aux interlocuteurs qu'il rencontrera. Il devra les convaincre tour à tour que le projet professionnel qu'il présente est parfaitement réaliste en termes de compétences.

Lorsque la confiance sera établie auprès d'un interlocuteur (que l'on appelle un "connecteur réseau" dans le jargon), le candidat va alors capter des informations capitales sur le secteur d'activité qui l'intéresse, ainsi que sur l'existence de postes à pourvoir quelquefois éloignés du projet initial. Mais, aux yeux du connecteur réseau, si ces postes semblent pouvoir être tenus par l'officier qu'il rencontre, à charge pour le candidat de se positionner s'il le souhaite.

Ce sujet est passionnant et mériterait à lui seul un long développement.

- Une deuxième difficulté tient dans un tropisme bien français auquel le candidat sera confronté : le "clonage".

D'une manière assez générale en effet, le recruteur (DRH ou décideur) va d'abord rechercher dans son environnement le "clone" qui correspondrait au cadre qui quitte son emploi et dont le poste va être à pourvoir (que ce soit en termes de formations initiales, de parcours et d'expérience). Il s'agit en fait de réduire la prise de risques consécutive à l'embauche d'un inconnu. Or, nos officiers ne sont absolument pas les "clones" de cadres civils, ni par les formations initiales, ni par les cursus suivis. Lors des entretiens, l'officier devra vaincre cette tendance et démontrer la plus-value qu'il constituera pour l'entreprise.

- Enfin, les recruteurs se montrent frileux lorsque le contexte économique général est défavorable, comme c'est le cas aujourd'hui. Ils multiplieront les entretiens d'embauche et, *in fine*, pourront renoncer à recruter s'ils ne sont pas totalement convaincus de la parfaite adéquation du postulant.

Dans cet environnement particulièrement exigeant et concurrentiel, l'officier candidat au

Étape	Vos rendez-vous clés	Délais préconisés	En cas de départ sur court préavis
Étape 1 : Orientation et choix du projet professionnel	Séance d'information sur le secteur civil détermination du parcours	2 jours	De 12 mois à 18 mois avant votre départ
	Session d'orientation des officiers supérieurs Détermination du projet professionnel	3 x 2 jours	
Étape 2 : Mise en relation avec les employeurs	Accompagnement du projet (un conseiller dédié)	3 à 9 mois	
	Ateliers métiers	Formations	
Étape 3 : Accès à l'emploi	Accompagnement d'intégration	Pendant 6 mois après la prise de fonction	



## Parcours générique de reconversion d'un officier supérieur



départ va devoir maîtriser des techniques particulières de recherche d'emploi. Ces techniques sont relativement simples, mais elles ne relèvent pas de l'évidence, ni de l'intuition. C'est la raison d'exister de la MRO. Grâce à elle et au parcours de transition qu'elle propose, l'officier va identifier et comprendre les ressorts qui caractérisent un CV efficace, une lettre de motivation qui retiendra l'attention du lecteur, une présentation en deux minutes qui donnera au recruteur le désir d'aller plus loin, un entretien qui débouchera sur une embauche... En outre, le candidat va apprendre à bien détailler son profil qu'il fera apparaître sur les réseaux sociaux LinkedIn et Viadeo. Ceux-ci sont en effet des démultiplicateurs du réseau personnel. Enfin, il va apprendre à prospecter le marché caché par l'intermédiaire du réseau, grâce auquel on aboutit dans l'emploi dans 80 % des cas...

Dans le dernier numéro du *Piège*, Bernard Delcamp et moi-même avons évoqué les trois phases qui structurent un parcours de reconversion réussi : l'orientation initiale, la prospection et l'atterrissage dans l'emploi. Je me permets d'insister sur les deux points suivants :

- la première phase du parcours ne peut être ignorée. Elle permet en effet au candidat de procéder aux bilans personnels et professionnels indispensables, qui seront les fondations sur lesquelles il élaborera un projet professionnel réaliste et réalisable, préalable à la mise en relation avec l'employeur.

- La préparation technique à la prospection du marché est essentielle, elle aussi. C'est elle qui va permettre de susciter l'intérêt lorsque le candidat se rendra à un rendez-vous d'embauche.

Pour conclure, je tiens à redire le rôle impor-

tant que les associations d'officiers – et l'AEA en particulier – ont à jouer sur le chemin qui conduit un camarade à un emploi civil :

- en amont, lorsque le candidat s'interroge sur l'opportunité d'un départ, soupèse les risques qu'il pressent aux marges d'un univers que nos carrières nous ont rarement permis de connaître en profondeur ;

- lors des "entretiens réseau", qui vont permettre à l'officier de prospecter le marché caché où se trouve une part importante de l'emploi. Il suffit ici de penser aux connecteurs réseau potentiels que recèle l'annuaire du *Piège* ;

- lorsqu'une association à connaissance d'une offre à pourvoir ;

- puis quand l'officier est dans l'emploi et qu'il le quitte prématurément, parfois contre son gré. L'infortuné qui vit cette expérience douloureuse en ressort souvent très fragilisé et trouvera auprès de l'AEA un soutien qui lui permettra de repartir de l'avant.

D'une certaine manière, un parcours de transition professionnelle est comparable à un parcours du combattant : il faut y mettre toute son énergie pour réussir et il faut appliquer des techniques particulières sans lesquelles nous serons dans l'incapacité de passer certains obstacles.

Je souhaite le meilleur aux officiers qui ont le désir d'exercer un métier dans la vie civile. La MRO est là pour les aider et je me tiens avec elle à la disposition de ceux qui souhaiteraient en savoir davantage. ■

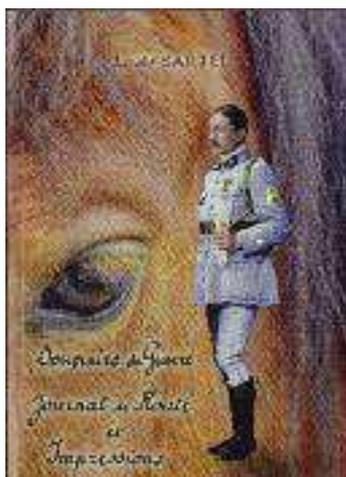
*michel.de-lisi@intradef.gouv.fr*

1- Hormis les officiers généraux qui relèvent de la MIRVOG.

2- Près de 14 000 personnes ont été accompagnées par l'ARD en 2013 et plus de 11 000 se sont repositionnées dans un emploi civil.

3- Statistiques APEC.





## “Souvenirs de guerre Journal de route et impressions”

Louis Sartel

• 354 pages - nombreuses illustrations - 12 € (+ 7,90 de frais d'envoi)

• Édité par : @Soft-Nyons  
Maison des Associations 29,  
Draye de Meyne - 26110 Nyons  
Tél. : 04 75 26 61 19

Courriel :  
contact@asoft-nyons.net  
Site Internet :

www.asoft-nyons.net  
Voici un livre que nous recom-  
mande Jacques de Soultrait (54-

Héliot), pour ceux qui veulent lire quelque chose de neuf pour le centenaire de la Grande Guerre.

Il ne s'agit pas d'une œuvre littéraire même s'il est bien écrit, ni d'une grande fresque avec des développements stratégiques et des épopées, mais d'une présentation minutieuse, jour par jour, du quotidien d'un brigadier de dragons, du 1<sup>er</sup> août 1914 à sa démobilisation le 16 août 1919. On voit vraiment ce qu'ont pu être les 5 ans de guerre de ce jeune Lyonnais, instruit, sous les drapeaux comme brigadier à l'été 14, et plus tard sous-officier.

Il commence la guerre à cheval avec une lance et la finit en combattant à bord d'autos-canon blindées. Entre-temps, il fait plusieurs séjours comme fantassin dans les tranchées, bombardé par les “marmites” et observé par les avions ennemis. Il est deux fois évacué comme malade puis blessé et bénéficie de quelques permissions. Un des intérêts du livre est de montrer que, pour un combattant au sol non spécialement averti, l'aviation a été présente dès le début et tout au long du conflit. Il a aussi côtoyé plusieurs “as”, comme

Roland Garros et Nungesser. Enfin, la cavalerie à laquelle il appartenait était bien fréquentée et l'auteur cite beaucoup de noms (sans prénoms) de camarades et de supérieurs que l'on retrouve actuellement dans les armées et même dans l'Armée de l'air. On sait qu'à l'origine la cavalerie a beaucoup alimenté l'aviation ! En définitive, un livre instructif et agréable à lire.

## Piloter ses rêves

Christian Roger (54-Héliot)

• Éditions Bookelis

• www.bookelis.com

• 15x21 cm, 360 pages, 16 euros

C'est encore Jacques de Soultrait qui nous recommande vivement ce livre de son camarade de promotion, et nous le suivons volontiers car cet ouvrage nous relate un parcours particulièrement atypique et riche en événements.

Ce livre raconte sous forme de courts et nombreux chapitres l'histoire d'une motivation aéronautique précoce puis d'une longue carrière faite de rencontres, d'heureuses opportunités ou de graves événements qui sont relativement habituels dans une vie de chasseur,

mais beaucoup moins dans celle de notre ancien leader de la PAF. Une somme d'anecdotes et de récits qui, de l'École de l'air à l'aviation civile, nous font revivre de nombreux événements de ce dernier demi-siècle en les éclairant souvent d'un regard différent de ce que nous en savons. Ainsi en est-il du monde syndical et de certains accidents aériens. S'y ajoutent aussi d'intéressantes réflexions sur la modernisation du parc aérien, avec la diminution des équipages ou la numérisation des commandes et de l'avionique.



## Mots croisés

Paul Platel (49 – de Seynes)

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

Horizontalement : I – Est à sa place juste derrière le leader.  
II – Donne tout le pouvoir à un seul homme. III – Élément d'un roulement – Supplanté par les Mormons – Lieu de séjour pour Napoléon III.  
IV – Ouverts le dimanche – Anglais ou Japonais. V – Se trouvent dans un atome – A eu, en raccourci, une vie exemplaire – Au début, est utile.  
VI – Avec elles, on crie famine. VII – Petit homme – Homme de mystères.  
VIII – Un point où il n'y avait rien de nouveau – Lire en verlan ?  
IX – Bon pour un second service – Le premier de la quatrième.  
X – Elle nous met à plat.

Verticalement : 1 – Danse rythmée par le son de la batterie. 2 – Criaît comme un chat – À l'origine d'une prise de bec. 3 – Symbole chimique – Fait maigrir, sauf en Pologne. 4 – Chevaux ou poulets – 5 – Par millions pour une bonne mémoire – Fait la peau. 6 – Marquées par la vérole – Premier degré. 7 – Est en nage – Fera le mort. 8 – En Belgique – Fils de sa mère. 9 – Montre sa joie – Dans un sens, c'est bien toi.  
10 – Est féérique quand elle est coiffée.

(solution en page 60)



# carnet

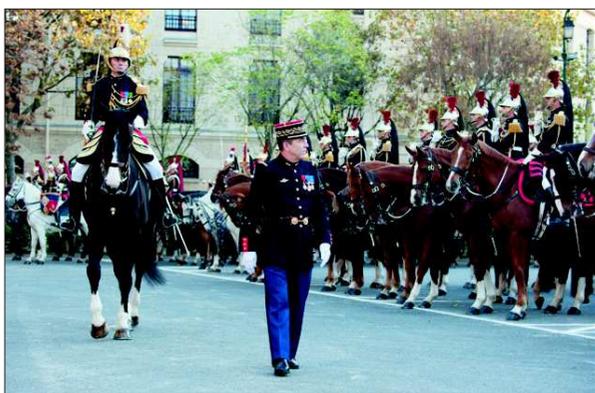
## Élévations-Promotions-Nominations

### Congé du personnel navigant

- GDA Jean-Luc **CROCHARD** (79), au 1<sup>er</sup> octobre 2014.

L'AEA lui adresse ses félicitations.

## Un piégeard à la tête de la Garde républicaine



Notre camarade Damien Striebig (79-Caroff de Kervezec) poursuit brillamment sa carrière dans la Gendarmerie. Après de nombreux postes proches des hélicoptères, puis aux cabinets de la Gendarmerie et du ministère de la Défense, il a reçu le 1<sup>er</sup> octobre 2014 sa troisième étoile et pris le commandement de la prestigieuse Garde républicaine.

L'AEA et la rédaction du *Piège* le félicitent chaleureusement.

## Naissances

- Paul, petit-fils du lieutenant Nicolas **ROMANOFF** (85 – décédé) le 5 août 2014
- Marine, petite-fille du général et M<sup>me</sup> Jean-Yves **CYROT** (67) le 24 août 2014
- Gabriel, fils du capitaine de corvette et de la baronne Louis-Nicolas d'Avout d'Auerstaedt, petit-fils du général et de M<sup>me</sup> Bruno **MAURICE** (80), arrière-petit-fils du général et M<sup>me</sup> Claude Gautier (57), le 30 septembre 2014
- Léa, fille de M. et de M<sup>me</sup> François BÉRISOT, petite-fille du colonel et M<sup>me</sup> (décédée) **CLAUDE BÉRISOT** (63)
- Magdalina, fille de Olesya et Loïc de BASTIER, petite-fille du général et M<sup>me</sup> Gérard de **BASTIER** (66), le 21 octobre
- Louise, petite-fille du général et M<sup>me</sup> Jacky **MOREL** (67) le 14 novembre 2014

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

## Mariage

- Isabelle, fille du général et M<sup>me</sup> Alain **ROCHE** (71), et M. Jonathan DURIEUX le 21 juin 2014.
- Commandant Julien **BAZAUGOUR** (99), petit-fils du général (Cyr 34) et M<sup>me</sup> Jean BAZAUGOUR (décédé), fils du CV (EN 67) et de M<sup>me</sup> Jean-François BAZAUGOUR, et M<sup>me</sup> Anne BLONDET, le 21 juin 2014.

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

## Décès

- Colonel Jacques **FAUVEAU** (54) le 7 mai 2014
- Capitaine Jean-Charles **DÉVÉ** (50) le 20 mai 2014
- Capitaine Joseph **OLIVÉ** (56) le 1<sup>er</sup> juin 2014
- Lieutenant-colonel Louis **DULHERM** (53) le 7 juin 2014
- Général Jean-Paul **CHAMOUTON** (47) le 20 septembre 2014
- Général Robert **FURET** (42) le 26 septembre 2014
- Général Louis **PRESTAT** (47) le 7 octobre 2014
- Lieutenant-colonel Yves **HILY** (37) le 6 octobre 2014
- Commandant René **COURTEL** (52) le 10 octobre 2014
- Général Yvan **LE COZ** (52) 17 octobre 2014
- Colonel Hubert **CHAMBODUC** (40) le 17 octobre 2014
- Général Max **MARTIN** (58) le 17 octobre 2014
- Colonel Christian **RODRIGUEZ** (62) le 15 octobre 2014
- Général Philippe **ARCHAMBEAUD** (46) le 21 octobre 2014
- Commandant Claude **LAGET** (39) le 24 septembre 2014
- Colonel Pierre **STANGUENNEC** (54) le 8 octobre 2014
- Lieutenant-colonel Hugues **JOLY** (66) le 11 novembre 2014
- Général Jean-Pierre **VIEILLARD** (59) le 20 novembre 2014
- Général Jean **des PORTES de LA FOSSE** (48) le 29 novembre 2014

- Monsieur Jean-François DAVID, fils du colonel Jean-Paul **DAVID** (56 - décédé) le 9 mars 2014
- Madame Jeannine RODRIGUE-DUGARD, épouse du capitaine Jean **DUGARD** (39 – décédé), le 27 octobre 2014
- Madame Denise VAUJOUR, épouse du GCA Paul **VAUJOUR** (45) et mère du colonel (R) Olivier **VAUJOUR** (76) le 27 novembre 2014.

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

## Solution des mots croisés de la page 59

8 – Ath – Utérin. 9 – Riante – lot. 10 – Demoiselles.  
4 – Roussins. 5 – Octets – Tan. 6 – Grèlées – Ut. 7 – Na – Tura.  
Verticalement : 1 – Carnagole. 2 – Huait – Auer. 3 – At – Diète.  
VIII – Ouest – Eri. IX – Let – Auril. X – Ereintante.  
IV – Missels – No. V – At – Ste – Ut. VI – Disettes. VII – Nain – Sue.  
Horizontalement : I – Charognard. II – Autocratie. III – Ra – Ute – Ham.

