

le piège

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



PROTECTION RAPPROCHÉE

Parce que nous connaissons les risques du métier,
Unéo agit au quotidien pour garantir aux militaires et à leur famille
une protection complète et spécifique : des garanties santé socle qui incluent,
pour tous ses adhérents, des remboursements de soins, de la prévoyance,
de l'assistance et des services ; des actions de prévention pour préserver leur capital santé ;
de l'accompagnement social pour soutenir ceux qui en ont le plus besoin.
Parce qu'entre militaires, nous nous protégeons les uns les autres.

La protection mutuelle qui nous rend fiers

SANTÉ • PRÉVENTION • ACCOMPAGNEMENT SOCIAL

Mutuelle
Référéncée
Ministère
De la Défense

**Unéo, la mutuelle
des forces armées**

TERRE - MER - AIR - GENDARMERIE
DIRECTIONS & SERVICES



LA DÉFENSE DE VOTRE SANTÉ

Pour nous contacter : 0970 809 709 (appel non surtaxé) - www.groupe-uneo.fr

Éditorial



L'été se termine. Le soleil et le repos du mois d'août nous ont reconstruits et emplis de bonnes dispositions pour attaquer une rentrée qu'on dirait ordinaire avec ses contraintes, ses tracas et quelques nouveautés.

Peut-être pas si ordinaire.

Pour notre association, un premier changement d'importance est survenu cet été. Carlos Martinez (79 – Caroff de Kervezec), notre délégué général, a souhaité faire valoir ses droits à une retraite corrézienne bien méritée. Il aura œuvré trois ans à ce poste, où sa gentillesse, son écoute et son entrain ont fait merveille pour le plus grand profit de l'association. Qu'il en soit largement remercié! C'est Jean-Pascal Delcourt (83 - Fleischel) qui lui succède et auquel nous souhaitons bonne chance et bon courage. Vous découvrirez son curriculum vitae dans ce nouveau numéro du *Piège* dont, autre changement, vous n'aurez pas manqué de remarquer la nouvelle livrée et la nouvelle maquette.

À l'École de l'air aussi, il y a du changement pour la rentrée: une seule promotion rassemble désormais tous les "cours". Ce sera pour nous l'occasion d'installer le groupe de travail qui sera chargé de proposer des réponses aux conséquences – elles sont nombreuses – de ce rassemblement pour notre association.

À propos de rentrée à l'École de l'air, vous souvenez-vous de la vôtre? Ce jour-là, chacun d'entre nous s'est engagé, formellement autant qu'intimement, au service de la liberté, des valeurs de la République, de la France. Ce n'était certes pas une rentrée ordinaire: nous avons, à cet instant, donné plus de sens à notre vie.

La valeur de la vie, c'est bien la réflexion que suggère l'autre événement, plus sociétal que familial, de la rentrée. Tous les médias nous parlent de ces flots de réfugiés qui tentent juste de survivre et d'échapper à la mort en allant se construire un avenir ailleurs, en espérant qu'il sera meilleur.

Non, décidément, ce n'est pas une rentrée ordinaire. Alors, pour ne pas tourner en rond dans le train-train de notre vie quotidienne, nous qui savons déjà ce que s'engager veut dire, nous qui n'avons pas à fuir pour survivre, nous qui sommes libres de nos mouvements et de nos idées, profitons-en pour renouveler nos engagements, pour nous engager à nouveau, pour donner du sens à nos existences: les belles causes ne manquent pas. ■

Jean-Marc Denuel (77 –Rougier)

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

Fondée en 1946,
reconnue d'utilité publique

Adresse postale :
3, rue Nationale
92100 Boulogne-Billancourt
Tél. : 01 84 19 11 59 / 09 67 11 05 93
www.aea.asso.fr-contact@aea.asso.fr
Cotisation : hors abonnement à la revue
Le Piège : 46 euros

Abonnement :

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

Rédaction :

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

Rédacteur en chef :
Jean-Pierre Casamayou (70)

Comité de rédaction :
Alain Delahodde (65)
Hubert Tryer (67)
Patrick Gillmann (68)

Réalisation :

Maquette & mise en page :
Calligrammes - 92100 Boulogne
Impression : Leclerc - 80 000 Abbeville

Publicité :

à l'AEA - Tél. : 01 84 19 11 59

Dépôt légal

à parution
N° de commission
paritaire : 0312G88848
ISSN : 01 52-0016

Couverture : *La patrouille de France
devant Notre-Dame de La Garde*,
peinture de Jean-Michel Golfier[†] (71)

Sommaire



p. 11

Éditorial Actualités

- 4 - Agenda de l'AEA
Brèves
- 6 - Courrier des lecteurs

Histoire

- 8 - Tombé en mai 40
H. Silvestre de Sacy (61)
- 11 - L'opération des Dardanelles :
de l'innovation au désastre
G. Chaber (65)
- 17 - Triomphe et baptême sous le
signe de la 3^e dimension
Christian de Gastines (St-Cyr 62)
- 19 - Il y a 140 ans, naissait Marie
Marvingt, "la fiancée du danger"
C. Martinez (79)

Récits

- 22 - La première rafale
D. Turina (62)
- 24 - Crash en "Grise" à Evreux
A. Bévilard (68)
- 25 - Commissaire et peintre de l'air
J.-M. Golfier[†] (71)
- 26 - La science face à l'origine de la
guerre (III)
J.-C. Favin-Lévêque (67)
- 28 - Feuilles d'acanthé et képis bleus
M. Fropp[†] (55)
- 30 - La Julie
J.-P. Salini (48)

Idées

- 36 - Culture d'entreprise et
génération "Z"
B. Mignot (83)





38 - Deux histoires de Q
A. Delahodde (65)

40 - Comment le CEAM se transforme en *Air Warfare Center*
R. Reboul (83)

42 - Sélection de pilotes
M. Poulet (52)

43 - Chronique qui se voudrait littéraire d'un lecteur frustré
B. Norlain (60)

44 - Golf et Armée de l'air
J-P. Casamayou (70)

Vie des régions

48 - Visite du centre Aérocampus Aquitaine
D. Bastien (71)

Vie de l'AEA

50 - Procès verbal de l'assemblée générale du 17 juin 2015

Notes de lecture

57 - Les livres

Vie de l'école

45 - Baptême de la promotion 2015 - Pégoud

46 - Rêves de gosses 2015
Asp. Mettetal, Ratron et Keryvin (2013)

47 - Piqûre de rappel n° 38
L. Robineau (51)

Entre nous

59 - Carnet

60 - Mots croisés
P. Platel (49)



Agenda

1^{er} octobre

18h00 : réunion du conseil d'administration de l'AEA à l'École militaire.

19h30 : pot de rentrée de l'association à l'École militaire.

17 octobre

10h30 : cérémonie annuelle du souvenir des Ailes brisées à l'église Saint-Louis des Invalides.

22 octobre

Cérémonie de remise des poignards de la première promotion unique à l'École de l'air de Salon-de-Provence.

30 novembre

Clôture des élections de renouvellement du conseil d'administration de l'AEA.

1^{er} - 3 décembre

Vente d'entraide des Ailes brisées, aux salons Hoche (9, avenue Hoche - 75 008 Paris).

Brèves

Il y a 90 ans, disparaissait Robert Thiéry

Breveté pilote en juin 1917, c'est quelques mois avant l'armistice que Robert Thiéry a l'opportunité de participer à divers combats aériens au sein de l'escadrille SPA 162, qui lui vaut la Croix de guerre avec palme. Plus tard, grâce à différents périples sur Breguet XIV qui le rendent célèbre et à ses relations avec la famille Breguet, il devient chef-pilote de la firme. À partir de 1920, il se voit attribuer plusieurs records du monde d'altitude, récompensés en 1924 par la Légion d'honneur.

Le 13 septembre 1925, c'est sur un avion Breguet-Renault qu'il s'attaque, accompagné de son ami Dieudonné Costes, au record du monde de distance en ligne droite sur un raid Paris-Bagdad. Malheureusement, son appareil s'écrase près de Fribourg-en-Brigau, en Forêt-Noire, et seul Costes s'en sort. L'ancien président de la République, Raymond Poincaré, sera présent à ses obsèques à Saint-Mihiel.

Notre camarade Jacques Wolf (56-Le Cong) était lié par son père (alors, pilote de reco) à Robert Thiéry; il possède de nombreux documents qui attestent



Dieudonné Costes et Robert Thiéry, à Étampes, la veille de leur départ pour un raid malheureux.

de l'intérêt que lui portaient les mondes politique et industriel: lettre de félicitation du sous-secrétaire d'État de l'Aéronautique et des Transports aériens, lettres des ateliers Louis Breguet relatives à différents vols d'essais à exécuter... et des différentes primes à recevoir en fonction des résultats.

Retour des escadres (suite)

Une note du CEMAA du 6 juillet 2015 confirme, pour l'essentiel, ce que nous vous annoncions dans notre précédent numéro, à savoir le retour de nombre de nos escadres.

Extrait de cette note: *Le retour de l'échelon escadre au cœur des*

bases aériennes est un des projets emblématiques du plan stratégique Unis pour « faire face ». Il traduit la volonté de l'Armée de l'air de rassembler le personnel autour de la mission et d'organiser le commandement local en vue d'optimiser l'activité opérationnelle. C'est aussi l'occasion de raviver certaines traditions qui fondent les valeurs et l'identité des aviateurs.

La présente décision est la deuxième d'une série devant aboutir à un ensemble cohérent mettant à l'honneur le patrimoine prestigieux et le passé glorieux de l'Armée de l'air qui se sont construits autour de l'histoire des escadrilles, des groupes et des escadrons, et enfin des escadres.

Le retour des escadres s'inscrit volontairement dans la continuité des choix opérés depuis une dizaine d'années, permettant la survivance du plus grand nombre de traditions possible, tant des escadrons que des escadrilles. La consultation des associations des anciens a par ailleurs permis d'éclairer cette décision. Dans la continuité des escadres créées en 2014 et au regard des perspectives de stationnement des unités de l'Armée de l'air: L'ensemble des travaux conduit à la création de nouvelles escadres à compter de l'été 2015:

- sur la base aérienne 105 d'Évreux: la 6^e escadre de transport et l'escadre aérienne de com-

mandement et de conduite projetable (E2CP), qui reprendra les traditions du Groupement de chasse et de défense aérienne (GCDA) 550 en filiation indirecte;

- sur la base aérienne 113 de Saint-Dizier: la 4^e escadre de chasse;

- sur la base aérienne 116 de Luxeuil: la 2^e escadre de chasse;

- sur la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan: la 30^e escadre de chasse;

- sur la base aérienne 120 de Cazaux: la 8^e escadre de chasse;

- sur la base aérienne 123 d'Orléans-Bricy: la 61^e escadre de transport

Les FAS se souviennent

Le 12 juin 2015, le Groupe de ravitaillement en vol 2/91 Bretagne, représenté par des membres de son amicale, et l'ANFAS, représentée par son président le lcl (ER) Jacques Pensec et son vice-président, Christian Auzépy (63-Deshayes), ont dévoilé, à proximité immédiate du sommet du ballon d'Alsace, une stèle érigée à la mémoire des douze personnes ayant perdu la vie, le 2 décembre 1946, lors du crash d'un B-26 Marauder du Groupe de transport 1/20 Bretagne. L'accident avait eu lieu lors d'un vol de liaison entre les bases de Mengen, en Allemagne, et celle de Brétigny.





Stèle dévoilée par les anciens du Bretagne et l'ANFAS.

Au cours d'une émouvante cérémonie rassemblant des membres des familles des victimes, des membres du Bretagne, des membres et conjoints de l'ANFAS, de nombreux représentants d'associations patriotiques et des élus locaux, 69 ans après l'accident, un hommage a ainsi été rendu à l'ensemble des douze victimes de l'accident, équipage et passagers. Parmi les passagers se trouvait le commandant Jean Mahé, compagnon de la Libération, commandant de l'unité depuis juillet 1945, époque où le groupe portait encore le titre de Groupe de bombardement Bretagne, avant de devenir, peu de temps après, le Groupe de transport 1/20 Bretagne. Figuraient également, parmi les victimes, le capitaine Loïc Le Saulnier (35-Guynemer) ainsi que le capitaine Robert Milbeau (36-Astier de Villatte).

Accident d'Albacete: le rapport d'enquête est sorti

Le rapport officiel sur l'accident survenu le 26 janvier sur la base aérienne d'Albacete en Espagne a été rendu public à la fin du mois de juillet. Sept secondes après son décollage, un F-16D grec biplace qui participait à l'exercice interallié TLP (Tactical Leadership Programme)

s'écrasait sur un parking où stationnaient plusieurs appareils français, italiens et américains avec leurs équipages et mécaniciens.

Cet accident, qui a fortement touché l'Armée de l'air, a entraîné le décès de neuf aviateurs (dont deux piégards), de très graves blessures à sept autres et des blessures plus légères à quatorze autres. On déplore également la destruction d'un Mirage 2000D et d'un AlphaJet, de graves dommages sur un autre Mirage 2000D et un AlphaJet (hors service), avec des dommages plus légers sur un Rafale. Outre les pertes françaises, on déplorait la mort des deux pilotes du F-16D, de graves blessures pour douze Italiens, deux AMX italiens touchés (dont un détruit) et un F-15E américain endommagé.

Selon le rapport d'enquête international, la cause principale de l'accident est un décollage avec le compensateur de lacet braqué à fond « par inadvertance » vers la droite (12°). De ce fait, le pilote n'a pu remettre en ligne de vol son F-16 parti en brusque dérapage avec un fort roulis induit vers la droite dès le décollage. « Le comportement du pilote fut celui que l'on pouvait attendre de la part d'un



Panneau de commande des compensateurs du F-16.



Probable explication du braquage "par inadvertance" des compensateurs par une check-list qui entraîne la rotation des deux molettes des compensateurs.

pilote moyen, en tenant compte de la faible altitude, de la masse élevée, du taux de roulis important et du temps de réaction très limité », notent les enquêteurs qui estiment en outre que la raison la plus probable de ce braquage intempestif est « le déplacement d'un objet entre le bouton de commande du trim et son arceau de sécurité ».

Comme le veut la procédure, l'équipage a bien effectué la check-list « avant décollage » au cours de laquelle les commandes des compensateurs situées à l'arrière de la console gauche du F-16 (mais hors du champ visuel du pilote) et protégées par des arceaux de sécurité, sont vérifiées. Une minute après la fin de cette vérification, alors que l'avion attend avant le roulage vers le point de manœuvre (il s'écoule 20 minutes entre cette vérification et le décollage), l'enregistreur de vol note une légère rotation du compensateur de roulis et une

très forte rotation (maximum vers la droite) du compensateur de lacet. Il est probable que cette double rotation a été causée par le mouvement d'une carte ou d'une des check-lists (le pilote était en possession de trois carnets de procédures pour cet exercice) posée sur cette console (voir photos).

Le Neu-Neu au musée de l'Air

Depuis le 5 juin dernier, le musée de l'Air et de l'Espace propose une nouvelle exposition permanente dédiée au régiment de chasse Normandie-Niemen qui combattit en Russie soviétique pendant la Seconde Guerre mondiale. Installée sur 300 m² dans un nouvel espace situé sur le tarmac de l'aéroport, elle présente une collection unique d'objets appartenant à d'anciens pilotes et mécanos qui illustre leurs combats et leurs conditions de vie rigoureuse sur le front russe. On y trouve ▶

▶ notamment le dernier des Yak 3 ayant atterri au Bourget le 20 juin 1945, superbement restauré par les ateliers du musée.

Ce nouvel espace Normandie-Niemen se déroule sur six grandes séquences thématiques (l'origine, les campagnes, la vie quotidienne, les personnels, les avions, etc.), qui retracent les deux ans et demi de combat menés par les aviateurs français dans le ciel de la Russie. C'est un hommage à la centaine de pilotes volontaires (dont 42 dispa-

rent) et à la plus titrée des unités françaises, avec un palmarès de 273 victoires officielles.

Mots croisés ou mots répétés ?

Une très grosse distraction nous a fait reproduire dans notre dernier numéro (le n° 221) les mots croisés du n° 218. Nous présentons nos excuses à Paul Platel, qui nous avait pourtant bien pourvus, et à nos habituels lecteurs cruciverbistes pour cet inhabituel et regrettable bégaiement.



Le Yak 3 du musée de l'Air.

Courrier

Retour sur une « histoire de Fouga »

À propos du livre de Jean-François Soulet, *Le Fouga Magister piloté par votre fils s'est abîmé en mer ce matin*, un autre Fouga, emprunté par un élève venant d'être éliminé du pilotage avait percuté l'océan au large d'Oléron. C'était en 1971. Deux ans plus tôt, en juillet, un autre élève avait également décollé subrepticement, mais l'aventure s'était conclue beaucoup moins tragiquement sur un épisode aussi étrange qu'authentique...

Cette histoire est celle d'un bon apôtre, en général plutôt ordinaire mais, lui aussi, écarté du pilotage. Un dimanche, dès potron-minet, voler une dernière fois le démangea; sans crainte de nouveaux ennuis, il se glissa vers le parking. Les avions n'avaient pas de clé. Les salles de l'escadron si. Le siège de l'aéronef devant s'emplier d'un parachute, n'en trouvant pas, il se dit: « *Quitte à danser sur un volcan, je m'assoierai sur mon caban!* »

Il choisit un Fouga muni des

gros bidons... Mais il ne s'aperçut pas que ces bidons n'avaient pas de pétrole! Satisfait, le voilà à nouveau installé et il décolla à la stupéfaction de la tour. Les moteurs d'avion semblent d'autant plus avides que les réservoirs se vident. Au bout de trois quarts d'heure, à bord s'installait la panique... Veillons à ne pas trop chatouiller la chance! Par hasard une plage se trouvait là. Elle ressemblait à Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Une longue plage et une dernière occasion de se poser estimait-il. Le sable, mouillé encore, était impeccable. Il est un dieu après tout pour les pilotes étourdis: il atterrit presque mieux qu'à Cognac. Aussitôt entouré de baigneurs matinaux, il suggéra une panne de sa bécane, puis demanda sans rire où était la gendarmerie pour prévenir *illico* les militaires!

C'est ainsi qu'on endort les passants; mais plutôt qu'aller voir les pandores, nonobstant son exploit assez peu catholique, il rappliqua en chemise blanche... à la messe! Pour effacer le pataçons? Non! Point par peur du

qu'en-dira-t-on, mais il était breton.

Après ce brillant exploit, il héla une 2 CV. Du stop. Vaille que vaille, le voilà au bercail revenu, ni vu ni connu!

Pour retrouver le forban, on aurait pu enquêter des mois et des mois si, dans le siège, il n'avait oublié... le caban!

Philippe Ducros (56-Le Cong)

Un appel de Jean-Paul Salini

Notre camarade est bien connu et apprécié de nos lecteurs pour ses nombreux articles variés, plaisants, pertinents... avec parfois un zeste d'impertinence, mais donnant le plus souvent à réfléchir. À la suite de son dernier envoi, il lance l'appel suivant: *Je dispose dans mes cartons d'un certain nombre de nouvelles de ce genre. J'ai essayé, sans trop y croire, de contacter des éditeurs. Puis j'ai abandonné. Cela me mettait dans une position de solliciteur désagréable, les réponses mettaient six mois à revenir et l'un d'eux m'a même répondu: « Mademoiselle, après une lecture attentive... » Mais si l'un de*

mes lecteurs a des relations avec un éditeur, qu'il n'hésite pas à me recommander.

À la condition, évidemment, qu'il m'en trouve digne.

Jean-Paul Salini (48-Brachet)

Suite au questionnaire sur le Piège

Avec notre sondage sur la perception du Piège, de nombreux camarades (anonymement ou en signant leur questionnaire) ont précisé ce qu'ils attendent de notre revue. Florilège des commentaires les plus pertinents.

Sur l'évolution rédactionnelle du Piège

- Des articles sur des sujets "sensibles" ou polémiques, autour de l'entre-deux-guerres, l'Occupation, l'Indochine et l'Algérie...

- Davantage d'articles sur la vie actuelle et courante de l'Armée de l'air: réorganisation, affectations (à partir du grade de colonel). La place de l'Armée de l'air dans les forces armées...

- Plus d'articles sur la transformation de l'Armée de l'air:



suppression d'unités, nouvelles chaînes de commandement, implantation de nouvelles unités, leurs missions. Évolution technique du matériel.

- Planification et budget des Armées, de l'Armée de l'air.

- Carrières civiles post-Armée de l'air pour donner aux officiers des idées sur ce qu'ils pourraient faire.

- Peut-être faudrait-il reprendre des articles d'*Air Actualités*? Il faudrait créer un listing convivial des articles parus, avec lien HTML.

Anonymes

- La rubrique "Reconversion" est pratiquement inexistante, mais difficile de rédiger de façon utile. La rubrique "vie des promotions" est indispensable, car c'est le lien vivant au sein d'une promotion. Mais il va de soi que la vie des autres promotions présente moins d'intérêt... *Jean Fleury (52-Dartois)*

- Des articles sur les activités des associations régionales. *Jean-Yves Blandin (60-Ferrando)*

- Dans chaque numéro, mettre un article tiré d'une autre publication de l'armement, de la Gendarmerie, l'Armée de terre et la Marine, Défense nationale, revue juridique, médicale, économique, etc. *Gérald Chaber (65-Tricornot de Rose)*

- Des articles sur des questions juridiques, les différents statuts et les associations professionnelles. *Jean-Marc Journot (73-Marchal)*



- Des articles ou des interviews de grands patrons, de philosophes, d'aventuriers...

Michel Léné (80-Saint-Hillier)

Sur la numérisation du *Piège*

- Je n'ai pas Internet
- J'ignorais la possibilité de lire *Le Piège* sur Internet.

- J'ignorais l'existence du site de l'AEA.

Anonymes

Sur l'ouverture du *Piège*

- Très bien l'initiative d'ouvrir *Le Piège* à d'autres auteurs que des Piégeards. *Michel Léné (80-Saint-Hillier)*

- Oui à d'autres auteurs, à condition qu'ils écrivent français...

- Les contributeurs à la rédaction du *Piège* ne doivent pas être nécessairement des piégeards, mais ils doivent faire partie du comité de rédaction.

- L'ouverture du *Piège* à d'autres contributeurs telle que déjà pratiquée est fort intéressante.

Anonymes

Sur la forme

- Rendre la "structure" de pré-

sentation plus conviviale et plus variée, changer la page de couverture et mettre davantage de variété dans la présentation. *Gabriel Béwillard (84-Guernon)*

- Meilleur contraste entre le fond et l'écriture.

- Continuez à ne pas mettre de texte écrit sur les photos.

Anonymes

Commentaires divers

- Ni le président de l'AEA (dans l'éditorial) ni les différents rédacteurs de la revue ne font état de leurs grades dans leurs articles. En auriez-vous honte? J'avoue que cela me choque. *Michel Flament (57-Ducray)*

- Quelques remarques ponctuelles sur les derniers articles:
 - Le robot Philae, combien ça coûte? Je crois qu'elle équivaut, pour la part française, au quart de l'aéroport de Toulouse.

- Séjour chez les Tchouktches et les Andes à vélo, un peu long.

- Article sur le film *Intertellar*, par moment on croit lire *Télérama*. *Robert Daudé (55-Gouachon-Noireaut)*

- Je n'ai jamais chronométré

mon temps de lecture du *Piège*. Je le lis de A à Z.

Henri de Cointet de Fillain (52-Dartois)

- Merci de votre dévouement, votre engagement à fabriquer notre belle revue. *Hugues Poncet (62-Martin)*

- Bilan plus que satisfaisant. Merci *Le Piège*! *Patrick Hémin (55-Gouachon-Noireaut)*

- Un grand merci à tous ceux qui s'occupent du *Piège* ainsi qu'aux contributeurs occasionnels. *Charles Lesage (62-Martin)*

- *Le Piège* est à un excellent niveau en l'état actuel. *Philippe Phuvinet (61-Moulin)*

- Je suis très satisfait et aussi je n'émet aucune critique. Continuez, car c'est avec plaisir que je prends connaissance du *Piège*. *Jean-Yves Blandin (60-Ferrando)*

- Je constate et apprécie la qualité constante et partagée de l'expression écrite. Plus on est éloigné du temps de l'école (57) et moins on a baigné dans la carrière militaire (démission en 66), plus on apprécie la teneur généraliste militaire, technique internationale et humaine de l'information donnée. *Philippe Besnard (57-Ducray)*

- Merci à l'équipe de rédaction pour cette belle revue lue avec beaucoup d'intérêt. *Jean-Pierre Ferey (54-Héliot)*

- Cette revue est très bien faite. Excellente équipe de rédacteurs. *Anonyme* ■



Tombé en mai 40

Hugues Silvestre de Sacy (61 – Moulin)



Le lieutenant Silvestre de Sacy à Dijon.

Les aviateurs étaient absents du ciel. » Après le désastre de mai-juin 1940, cette observation a été maintes fois entendue et a nourri le procès fait alors à l'Armée de l'air. Mon propos aujourd'hui n'est pas de rouvrir ce débat : rappelons simplement que 40 % des officiers navigants aux armées et 20 % des sous-officiers et hommes de troupe sont tués ou blessés pendant la campagne de France. C'est l'itinéraire de l'un d'eux, le capitaine Marcel Silvestre de Sacy que je voudrais, moi, son neveu né en 1941, retracer ici.

Aîné de six enfants, il est né en septembre 1908. Son père, issu du rang, termine sa carrière au grade de commandant. Pour sa part, bénéficiaire d'une bourse, il entre à Saint-Cyr en 1927, promotion maréchal Gallieni. Il choisit l'arme de l'aviation à l'issue de sa scolarité. Breveté pilote à Avord en 1932, il rejoint Dijon, le "temple de la chasse", au 32^e régiment d'aviation qui devient, six mois plus tard, 7^e escadre de chasse. En février 1938, il rejoint Mar-

Notre camarade raconte les derniers mois de combat de son oncle Marcel Silvestre de Sacy abattu en 1940 par trois Messerschmitt 109 alors qu'il venait de descendre un Dornier 17.

akech et la 63^e escadre, sur cette terre marocaine où les ailes françaises se sont illustrées pendant la guerre du Rif. Après le lâche soulagement des Français apprenant les accords de Munich, il faut rapidement déchanter et se résoudre à un conflit proche. Il en est parfaitement conscient, comme il est conscient que l'Armée de l'air n'y est pas prête. J'ai le souvenir d'une conversation avec l'une de ses sœurs cadettes me rapportant les termes d'une lettre écrite à ses parents où il disait son désespoir des faibles moyens accordés à l'Armée de l'air et de la voir si mal préparée.

Au groupe de chasse 1/6

Fin 1939, l'Armée de l'air renforce son dispositif en métropole ; le 14 décembre, le capitaine Silvestre de Sacy rejoint, en tant qu'officier des transmissions, le groupe de chasse 1/6 qui se reconstitue à Marignane en provenance d'AFN. Ce n'est pas sans mal que le groupe monte en puissance. Il ne reçoit ses deux premiers Morane 406 (MS 406) – alors le fer de lance de la chasse française –, que le 23 décembre et il lui faudra un mois pour obtenir sa dotation complète de 26 appareils. Du côté du personnel, la situation n'est pas meilleure. À propos de la troupe, dans un historique du groupe conservé au service historique, on peut lire la chose suivante :

« Dans l'ensemble, ce personnel [de renfort] est un ramassis de mauvais sujets ou d'incapables dont les formations de l'Armée de l'air sont trop

heureuses de se débarrasser au détriment du groupe. Une reprise en mains très sérieuse s'imposera dès le début. »

Officier des transmissions, mon oncle, au vu de ce que l'on peut lire dans un petit carnet où il notait ce qui devait être ses préoccupations journalières, est aussi chargé des opérations et de la discipline générale. Ce petit carnet fait mention d'un compte rendu, dont il pourrait bien être le rédacteur, sur la valeur des renforts. En effet, d'après une conversation que j'ai eue dans les années quatre-vingt-dix avec le colonel Durieux – qui l'avait connu à Dijon –, il avait la réputation de ne rien laisser passer sur le plan disciplinaire. S'agissant du personnel mécanicien, la situation n'est pas plus brillante. Il est dit dans un compte rendu en date du 13 février : « Il apparaît que les brevetés mécaniciens avion formés à l'école de Royan sont de qualité médiocre. Leur instruction ne correspond absolument pas au brevet qui leur est accordé et ils ne sont pas prêts à prendre la responsabilité et l'entretien d'un avion. »

L'effectif des pilotes passera de 23 en décembre à 28 au début de la campagne de France, dont neuf Tchecoslovaques. Pour la plupart ils connaissent le MS 406, ses insuffisances et surtout ses infériorités par rapport aux matériels ennemis qu'ils sont susceptibles d'affronter. La vitesse maximale du MS 406 est de 485 km/h, à comparer aux 650 km/h du Messerschmitt 109. Son faible armement, un canon dans l'axe





Morane 406 sur lequel volait le capitaine de Sacy.

du moteur et deux mitrailleuses d'ails, ne lui permettent que quelques secondes de tir, sept pour le canon, 15 pour les mitrailleuses. Toutefois, les pilotes pouvaient compter sur sa maniabilité et sa robustesse. Le souci principal de l'état-major du groupe est alors l'entraînement des pilotes, pour beaucoup assez peu rompus au travail en patrouille, entraînement entravé par le manque de moyens de remorquage de cible nécessaires à l'entraînement au tir. Le commandant de groupe note ainsi qu'il ne pense pas pouvoir présenter un groupe opérationnel avant le 15 mars. Quant à l'activité opérationnelle dans le secteur, c'est la défense des points sensibles de la zone, c'est-à-dire la tenue d'une permanence de jour qui ne débouchera que sur de rares décollages sur alerte, eux-mêmes ne donnant lieu à aucun contact avec l'ennemi.

Défense aérienne du territoire

Le capitaine Silvestre de Sacy ne totalise sur cette période que dix heures de vol, soit une activité très faible qui s'explique par ses fonctions à l'état-major du groupe. Aussi, quand le groupe reçoit l'ordre de faire mouvement sur Chissey, dans le Jura, c'est l'espoir de se mesurer enfin à l'ennemi qui remplit de joie les pilotes. Ce mouvement coïncide avec des renseignements selon lesquels est décelée une arrivée de nouvelles unités dans la zone arrière du front allemand, entre Rhin et Moselle. La mission principale du groupe consiste à assurer la

Défense aérienne du territoire (DAT) de la zone de Dijon. En outre, afin d'aguerrir le groupe dans les missions de guerre, il peut être amené à collaborer aux missions de chasse d'armée du groupe de chasse 2/7, de la 8^e armée, groupe auquel a appartenu mon oncle lors de son affectation à Dijon. Les missions de DAT sont exécutées à très haute altitude, 7 000 à 8 000 mètres, altitude qu'il est nécessaire d'atteindre pour espérer pouvoir intercepter les avions de reconnaissance ennemis. Ces vols à une telle altitude sont très éprouvants. Par ailleurs, la défense aérienne française ne dispose pas, comme les Britanniques, de radars pour signaler l'approche d'avions hostiles. Les préavis ne sont donnés que par les postes de guet aux frontières; l'efficacité d'un tel système, associé à de longs délais de transmission des informations, est faible. Aucune de ces sorties de DAT ne donnera lieu à des combats aériens. Le groupe ne stationne à Chissey que du 8 mars au 11 avril. Pendant cette période, mon oncle n'exécute aucune des 138 sorties en mission de guerre, dont seulement 16 en mission de chasse d'armée, effectuées par le groupe. C'est lors d'une de ces missions de chasse d'armée que le groupe obtient sa première victoire aérienne.

Activité aérienne limitée

Le 11 avril, l'ordre viendra de faire mouvement sur Berck-sur-Mer, en vue de renforcer la zone d'opérations aériennes nord, le commandement s'attendant, à tout mo-

ment, à une attaque allemande à travers la Hollande et la Belgique. Il s'agit toujours de faire de la défense aérienne du territoire et l'activité aérienne restera très limitée pendant le cours séjour à Berck. Pour le mois d'avril, le carnet de vol du capitaine n'indique que le vol de Chissey à Berck. Encore une fois, il est pris par ses fonctions d'adjoint au commandant de groupe. À Berck, comme à Chissey, les conditions d'installation sont très précaires et on imagine qu'il doit se démener pour obtenir tout ce dont un groupe de chasse doit disposer pour réaliser sa mission. Fin avril, à la désillusion de tous, ordre est donné au groupe de repartir sur Marignane, en raison des craintes d'entrée en guerre de l'Italie. Arrivé à Marignane le 3 mai, le groupe s'entend dire, à nouveau, qu'il est là pour assurer la défense aérienne du territoire. Ce séjour sera de courte durée, les circonstances ayant changé suite à l'attaque allemande du 10 mai. Dans un courrier à sa femme daté du 13 mai à 13 heures, mon oncle écrit: « *Nous partons, je ne sais pas où. C'était couru.* » Le même jour à 22 heures, il écrit à nouveau: « *Je t'ai écrit un mot à 13 heures; nous avions l'ordre de partir; depuis, contre-ordre; l'Italie semble vouloir bouger; nous restons donc là comme des idiots... Luxeuil a été bombardé, ainsi que Berck et bien d'autres endroits. Ici encore rien, mais on devient un peu moins calme.* »

Le 17 mai, c'est enfin le départ pour Lognes-Emerainville, en région parisienne. Pas plus que les terrains précédemment occupés par le groupe, ce terrain ne possède, à l'arrivée de l'unité, de défense aérienne, ni de matériel de camouflage. Deux batteries de 40 mm Bofors arriveront dans la nuit du 18 au 19. Il n'y a pas d'abri pour le personnel, en cas de bombardement, en dehors d'une ancienne casemate de la guerre de 1914-1918 située au milieu du terrain. C'est dans ces conditions que les choses sérieuses vont commencer pour le groupe qui est jeté dans une bataille à laquelle il n'est pas vraiment préparé. En effet, neuf dixièmes des pilotes n'ont encore jamais rencontré un avion ennemi.

Pour cette période aux conditions nouvelles pour le groupe, une lettre nous permet de savoir dans quel état d'esprit se trouve le capitaine Silvestre de Sacy. Cette lettre écrite à sa femme est datée du 20 mai. En voici de larges extraits:

« *J'ai la tête un peu vide ce soir; je me porte bien et ai bon moral, c'est l'essentiel.* »

DATE	FONCTION à bord	NOM, GRADE et fonction des autres membres de l'équipage et des passagers	TYPE et numéro de l'avion	ALTI-TUDE maxima	DISTANCE d'atterrissage	DURÉE	NATURE du service aérien	OBSERVATIONS
Mai				de Mai 1940				
1-5	Pilote	M. S. 406. 896		1000	1	1'15	Reconnaitrance	Essai de temps
2-5	"	896		1000	1	0'30	Reconnaitrance	essai de temps
"	"	896		800	1	1'35	Bombes	Lyon
"	"	896		1000	1	1'40	Lyon	Maujeu
8-5	"	896		300	1	0'10	Taux de piste	
11-5	"	896		2000	1	1'15	Maujeu	Lyon
"	"	896		1000	1	1'45	Lyon	Lyon
19-5	"	896		3000	1	1'35	obstacles	gare de Cambrai
21-5	"	896		3500	1	0'35	Caumont	sur la B.C.A.
21-5	"	896						ch. d'atterrissage à l'épave il se passe quelque chose de remarquable Raphenne après combat ainsi aux environs immédiats de Cambrai
Abattu sur D. 17 avec C. M. Tricaud L. J. Raphenne A. P. Senet								
Abattu sur un bombardier ennemi y compris à Cambrai								

Dernières pages du carnet de vol du capitaine de Sacy.

Il évoque ensuite des problèmes familiaux avant de poursuivre: « Je ne te promets pas de t'écrire tous les jours, ni même tous les deux ou trois jours. Les moments de calme et de détente sont rares. On nous emploie à force contre le bombardement ennemi et nous sommes bien peu nombreux, donc nous sortons souvent. Quand je dis nous, ce sont surtout les escadrilles car je suis toujours aussi pris par mon travail au sol. J'ai tout de même fait une mission au cours de laquelle je n'ai rien vu, ce qui devient rare maintenant. Je suis sale à faire peur car nous avons jusqu'à présent couché sur le terrain; j'espère demain pouvoir me laver et me reposer un peu. Cette lettre ne peut pas partir ce soir; je ne la ferme pas et te donnerai quelques nouvelles demain matin, si je peux, avant de la poster. Je me réjouis de voir le redressement, un peu tardif, de la conduite de la guerre et de la politique de la France. Rien n'est perdu, nous avons de plus en plus de fortes raisons d'espérer, non pas une victoire prochaine mais l'arrêt de l'invasion. De quel prix nous l'aurons payé, nous le saurons bientôt. Je prie Dieu de ne pas nous frapper dans nos affections les plus chères mais la France tout entière, qui avait sans doute besoin de ce terrible rappel pour se réveiller de ses négligences, est déjà durement éprouvée. »

On peut se demander à quoi il fait allusion quand il parle du redressement de la conduite de la guerre et de la politique de la France. Vraisemblablement s'agit-il du remplacement de Gamelin par Weygand, intervenu le 17 mai. Se souvenait-il des propos du général Gamelin qui affirmait, en 1938,

que la France pourrait parfaitement se battre sans avions? Alors, peut-être n'est-il pas fâché de le voir quitter la direction de la guerre? Ce sera sa dernière lettre. Le soir même, un commandant d'escadrille n'étant pas rentré, il est nommé à la tête de la 1^{re} escadrille. Il n'aura que le temps de poster sa lettre le lendemain, sans rien n'y ajouter. Il lui faut, en effet, préparer la mission pour laquelle il est sur les ordres de vol de la journée du 21 mai. Il s'agit d'une mission de couverture aux coups sur Cambrai à laquelle participent deux patrouilles.

Un Do 17 abattu

Reportons-nous à l'historique du groupe pour en connaître son déroulement: « En arrivant sur le secteur, les patrouilles interceptent, au-dessus du terrain de Cambrai, un Do 17. Attaqué aussitôt, ce bombardier est descendu par le capitaine Tricaud, le capitaine de Sacy, le sous-lieutenant Raphenne, l'adjudant-chef Senet; il atterrit en catastrophe et se met en pylône. Les chasseurs l'ont suivi dans sa descente, à travers les tirs très nourris de la Flak qui les arrose copieusement. Les Morane du sous-lieutenant Raphenne et de l'adjudant-chef Senet sont criblés de projectiles. Le capitaine de Sacy aperçoit alors un Do 17 qui décolle du terrain de Cambrai; il pique sur lui, le mitraille à bout portant et le voit s'écraser au sol. Mais les Me 109 de la protection interviennent. Trois d'entre eux attaquent le capitaine de Sacy; une lutte terrible s'engage au cours de laquelle ce pilote succombe sous le nombre. Abattu en flammes, il s'écrase près

de Bertincourt (Pas-de-Calais). Ses restes seront inhumés par les Allemands dans le cimetière de cette localité et identifiés ultérieurement. »

Mes grands-parents restèrent sans nouvelles précises sur le sort de leur fils pendant un an. C'est grâce à M^{me} Germaine L'Herbier-Montagnon, qui se consacra à la recherche des pilotes disparus au combat, qu'il fut identifié un an, jour pour jour, après sa mort, grâce à son alliance et à sa chevalière aux armes de la famille. Selon les critères adoptés dans l'Armée de l'air, le capitaine Silvestre de Sacy se voit attribuer deux victoires aériennes, l'une partagée avec son commandant de groupe, le capitaine Tricaud, le sous-lieutenant Raphenne et l'adjudant-chef Senet, l'autre à lui seul. Pour une deuxième et dernière mission de guerre et la seule où il se voit confronté à l'ennemi, c'est un beau palmarès. C'est une manière de voir les choses. On peut aussi se dire qu'il n'était certainement pas dans les meilleures conditions pour affronter cet ennemi, à l'instar de tous les pilotes du groupe comme indiqué ci-dessus. Situation encore aggravée, en ce qui le concerne, en raison de son travail au sol, comme en témoigne le texte de sa citation à l'ordre de l'Armée aérienne, accompagnée de l'attribution de la Croix de guerre avec palme. Il sera fait chevalier de la Légion d'honneur. Du 18 mai au 24 juin, le groupe de chasse 1/6 a déploré la perte, parmi ses pilotes, de quatre tués, neuf disparus et cinq blessés, sur un effectif total de 28 au début de cette période.

J'ai toujours entendu dire par mon père, son frère et ses sœurs, que le village de Bertincourt considérait mon oncle comme le défenseur de leur commune et que ses habitants entretenaient pieusement sa tombe dans le cimetière communal.

En 2000, soixante ans plus tard, alors que j'étais général de l'Armée de l'air, je me suis retrouvé à Bertincourt avec mon père, ma tante et mon cousin pour l'inauguration d'une rue à laquelle la commune avait tenu à donner le nom de "Capitaine de Sacy". ■

1- Claude d'Abzac-Epezy, *L'Armée de l'air des années noires*, Vichy, 1940-1944, Paris, Economica, 1998, page 29.

2- SHD, département air, carton G 7860.

3- Partie des archives familiales confiées par mon cousin, fils unique du capitaine.

4- En 1935, Durieux accompagne en Union soviétique, pour un stage de parachutisme, le capitaine Geille qui, de retour en France, convainc l'état-major de l'utilité d'un corps de parachutistes.



L'opération des Dardanelles : de l'innovation au désastre

L'aviation dans une grande opération combinée

Gérald Chaber (65-Tricornot de Rose)

Nous avons tous en mémoire la calamiteuse expédition franco-britannique menée au cours du premier conflit mondial, souvent rapportée par des récits limités. Saluons donc cet article qui a le mérite de bien situer l'enjeu de l'opération des Dardanelles dans l'ensemble de la Grande Guerre.

Dans les opérations d'Orient de 1915, les grandes puissances défendent des intérêts divers. La Grande-Bretagne a pour priorité la défense du canal de Suez, axe vital d'approvisionnement, et les champs pétrolifères d'Irak qui alimentent des nouveaux navires de la *Royal Navy*.

La France place ses intérêts dans la défense de la Méditerranée occidentale, par laquelle transitent hommes et denrées. Elle cherche aussi à perpétuer le privilège des capitulations du 4 février 1536 entre François I^{er} et Soliman le Magnifique, qui lui donne accès à la zone du mont-Liban (Liban et une partie de la Syrie), alors territoire ottoman en 1914. De leur côté les Russes, dont la flotte est enfermée en mer Noire depuis la convention de Londres du 13 juillet 1841, tiennent à prendre possession de Constantinople et des Détroits pour avoir accès aux mers chaudes. Pour les empires centraux, les fronts d'Orient sont secondaires mais non négligeables, car ils mobilisent des forces, russes dans le Caucase, anglaises et françaises en Méditerranée, loin du théâtre européen. En cette fin de 1914, dans toutes les capitales européennes, on est bien obligé de constater que l'espoir d'une guerre courte s'est évanoui. Le plan Schlieffen 1 a échoué, le front ouest est enlisé dans une guerre d'usure tandis qu'à l'Est, les Russes, en crise de munitions, sont en difficulté. Lorsqu'en novembre 1914, l'Empire ottoman entre en

guerre dans le Caucase contre les Russes, ceux-ci pressent les alliés d'intervenir.

La nécessité d'innover

Continuer une guerre d'épuisement ou tenter de contourner les fronts allemands, telle est la question qui agite les alliés. À Paris, on imagine une intervention en Grèce, à Salonique, pour soutenir une Serbie menacée tandis qu'à Londres sir Winston Churchill, bouillant ministre de la Marine depuis 1911, cherche à innover. C'est dans l'innovation technique que le *First Lord of the Admiralty* porte son effort : passage du charbon au fuel, modernisation des sous-marins et des torpilles, construction des fameux Dreadnoughts... Tout l'intéresse, les futurs tanks comme l'aviation. Il s'essaie au vol et en perçoit vite les périls.

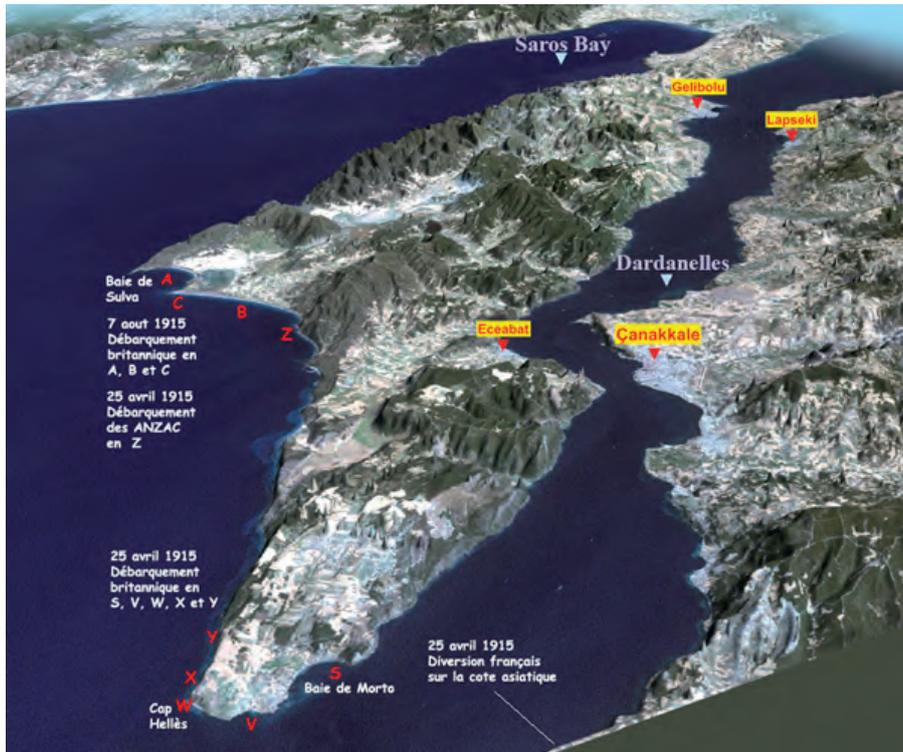
Ses services étudient un débarquement sur des îles allemandes de la mer du Nord, entreprise finalement jugée irréalisable. Il échafaude alors le projet de forcer les détroits des Dardanelles par une opération purement navale pour projeter la *Royal Navy* devant Constantinople. Le succès doit engendrer une cascade de conséquences politiques permettant d'écourter la guerre : liaison avec la Russie qui demande des armes et exporte du blé, renforcement de la Serbie menacée d'invasion, entrée en guerre de la Grèce, de la Roumanie, de la Bulgarie, de l'Italie aux côtés des alliés, occupation

de l'Empire ottoman et enfin coalition de l'ensemble de l'Europe contre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie.

Cependant, dès la conception, ces enjeux considérables procèdent du succès d'une épée au tranchant émoussé. Les renseignements sont anciens, les cartes périmées, le projet strictement naval n'étudie pas la possibilité d'une opération combinée avec des forces terrestres car lord Kitchner, ministre de l'Armée, comme Joffre à Chantilly, n'entend pas distraire un soldat du front prioritaire de l'Ouest. De plus, une sous-estimation profonde des forces turques préside aux études anglaises, bousculées par l'ambition politique de mettre rapidement fin à la guerre.

D'abord réticente, la *Royal Navy* finit par accepter l'opération et se persuade d'un succès que sir Winston Churchill promet ardemment pourvu que l'on y mette les moyens. La France, à qui une convention de 1913, aménagée le 14 août 1914, confie la responsabilité navale en Méditerranée, est invitée à se joindre à l'opération sous commandement britannique. Le ministre de la Marine, Jean-Victor Augagneur, se rend à Londres le 25 janvier 1915 et accepte, malgré l'opposition de son état-major, une participation navale française de vieux navires contre l'envoi de cinq divisions anglaises en France. Bien que jugeant cette opération navale « bien incertaine », le président de la

Photos et illustrations DR



Le détroit des Dardanelles.

► République Raymond Poincaré ne s'oppose pas à une expédition entièrement sous responsabilité britannique.

L'affaire du Goeben et du Breslau

Dès 1913, les deux pays ont prévu qu'en cas de guerre, la Grande-Bretagne contrôlerait la mer du Nord, l'Atlantique et la Manche, tandis que la France surveillerait toute la Méditerranée. Chacun, dans sa zone de responsabilité, devra alors assurer le commandement des deux marines.

Fin juillet 1914, deux croiseurs allemands, le Goeben et le Breslau sont à Messine (Italie) et bombardent les villes algériennes de Bône et Philippeville le 4 août. Par deux fois, le gouvernement français donne l'ordre à l'amiral Boué de Lapeyrière, commandant la marine en Méditerranée, de se concerter avec la *Royal Navy* pour engager la poursuite et la destruction des deux navires allemands, toutes affaires cessantes. L'amiral, estimant que sa priorité est de protéger les convois chargés de transporter l'armée d'Afrique du Nord vers la métropole, ne fait que dépêcher deux hydravions Nieuport, de l'aéronautique maritime de Nice, pour scruter les flots, en vain. Au troisième ordre impératif, l'amiral consent à détacher trois bateaux sur les 300 dont il dispose. Trop tard, trop peu, trop loin.

Grâce à une vitesse supérieure, les deux

croiseurs allemands échappent aux Britanniques et, ne pouvant passer Gibraltar, reçoivent l'ordre d'entrer dans les détroits en prenant le pavillon turc.

À Constantinople l'Empire ottoman, "homme malade de l'Europe", dirigé depuis 1908 par les Jeunes Turcs, se relève difficilement des guerres balkaniques de 1911-1913. Si les intérêts économiques français et britanniques dominent dans une Turquie très endettée, sur le plan militaire c'est la mission militaire allemande qui poursuit la modernisation des armées de La Porte, engagée depuis 1883. En outre, ce sont des ingénieurs allemands qui construisent le Bagdadbahn, voie ferrée qui relie notamment Constantinople à Bagdad, et constitue pour Berlin un axe stratégique vers les pétroles de la Mésopotamie.

Au moment où toute l'Europe mobilise, le principal dirigeant des Jeunes Turcs, Enver Pacha, signe un traité secret d'alliance défensive avec l'Allemagne, le 2 août 1914, alors que le gouvernement auquel il appartient se partage entre neutralité et conflit.

C'est dans ce contexte que le 10 août 1914, la cession à la marine turque des deux croiseurs allemands avec leurs équipages entraîne la Turquie dans la guerre. Elle décrète la fermeture des détroits le 27 septembre 1914 puis envoie, le 29 octobre, les deux croiseurs de l'amiral allemand Souchon – nommé commandant en chef de

la marine turque –, bombarder des ports russes de la mer Noire à Odessa, Sébastopol et Novorossiysk. Le 30 octobre, Britanniques et Français somment la Turquie d'ouvrir les détroits. Devant son refus, l'impulsif sir Winston Churchill fait bombarder les forts des détroits le 3 novembre, ce qui encourage les Ottomans à renforcer leurs défenses. Le 2 décembre 1914, la Russie déclare la guerre à l'Empire ottoman, suivie le 5 par la France et la Grande-Bretagne.

L'ambassadeur américain à Constantinople en 1914, M. de Morgenthau, note dans ses mémoires que « l'entrée dans les Dardanelles des deux vaisseaux allemands... fut l'événement décisif qui sépara la Russie de ses alliés [et] qui, en moins d'un an, amena sa défaite et son écroulement ».

L'opération des Dardanelles

Enfin, c'est en janvier 1915 que Londres arrête son plan naval consistant d'abord à détruire les forts turcs des détroits à partir des navires, puis à draguer les mines et à pousser jusqu'à Constantinople.

À cet effet la *Royal Navy* rassemble une quarantaine de navires de combat assez anciens avec un porte-hydravions, des sous-marins et une kyrielle de navires auxiliaires. Fleuron de cette armada, le cuirassé Queen Elizabeth, lancé en octobre 1913, dispose de huit canons de 381 mm pouvant tirer à 21 km, au-delà de la portée des défenses turques des détroits (10 km). La France, sous le commandement de l'amiral Guépratte, détache une vingtaine de bâtiments divers et anciens dont le porte-hydravions La Foudre. Flottes et logistiques sont alors dirigées sur l'île grecque de Lemnos qui sert de base pour l'opération.

Mais voici qu'en janvier 1915, les Turcs traversent le Sinaï menaçant le canal de Suez. Découverts par un hydravion français, ils sont alors fermement repoussés par des navires anglais et français disposés dans le canal ainsi que par les ANZAC (*Australian and New Zealand Army Corps*) en route pour la France mais maintenus en Égypte pour soutenir les Britanniques. Battus, les Turcs se replient sur Gaza le 7 février 1915. Afin de mieux protéger le canal, les Britanniques décident de rassembler 70 000 hommes en Égypte dont une partie pourrait, si nécessaire, être engagée sur les détroits à la suite de l'opération navale.

L'opération navale

Celle-ci commence le 19 février 1915 par un bombardement de la flotte alliée sur les





Sir Winston Churchill, entouré de son état-major, au début de la guerre.



Mustapha Kemal en 1915 à Gallipoli

forts turcs qui ripostent fortement, obligeant les navires à se replier alors que la météo s'aggrave. Du 25 février au 7 mars, la flotte intervient à nouveau, expédie des commandos à terre pour faire sauter les canons turcs dont seuls 30 % sont endommagés par les tirs. Les quelques hydravions disponibles ne parviennent pas à guider efficacement l'artillerie des navires. La visibilité est mauvaise. Le faible plafond rend les appareils vulnérables. Les navires se déplacent et au milieu de la fumée et des poussières, les observateurs ont bien du mal à déterminer l'origine des tirs. Les pannes, les accidents, les pilotes blessés, les problèmes de TSF, les conditions météorologiques et l'état de la mer limitent beaucoup l'action de l'aviation maritime. De son côté, l'aviation turque observe la flotte alliée avec son seul Blériot XI basé à Çanakkale.

Pour diminuer les risques, les dragueurs de mines alliés, armés par des réservistes civils, sont obligés d'opérer de nuit, constamment traqués par les projecteurs et l'artillerie turque.

Sur le plan politique, l'opération agite les chancelleries. Qualifiés par la presse de pays de la Triple-Attente, Athènes, Bucarest et Rome paraissent avoir trouvé en la Turquie un ennemi commun, mais hésitent à s'engager. Cependant, début mars 2015, les Grecs proposent de participer à l'opération avec cinq divisions, ce que les Russes refusent énergiquement, craignant de voir les Grecs mettre la main sur Constantinople.

Aux Dardanelles, avec l'amélioration des conditions météorologiques, une intervention massive est décidée. Le 18 mars, une flotte franco-britannique de 18 navires s'engage dans les détroits, faisant feu sur les forts turcs tandis que les hydravions de

l'*Ark Royal* essaient avec peine de repérer les batteries mobiles et les obusiers turcs bien camouflés qui harcèlent les navires. Dans la manœuvre, trois bateaux touchent des mines et coulent, dont le Bouvet qui disparaît en trois minutes avec 639 marins français. D'autres navires sont sévèrement touchés par l'artillerie turque. Avec dix bâtiments hors de combat, l'amiral britannique Robeck ordonne le retrait de la flotte alors que la nuit tombe. L'opération navale est un échec. Le même jour, les Turcs mettent en vol le premier Rumpler B1 non armé fourni par les Allemands.

Vers une opération combinée

Sur place, comme à Londres et à Paris, on juge nécessaire une opération combinée. Pour sa part, la *Royal Navy* découvre qu'elle ne pourrait se maintenir en mer de Marmara qu'à condition que les rives des Détroits soient tenues par les forces alliées. Aussi appuie-t-elle une opération de débarquement en promettant toute l'aide possible de ses bâtiments de combat et de transport.

Le 26 mars 1915, les Jeunes Turcs, très inquiets, nomment le général allemand Liman von Sanders commandant des forces turques de la péninsule de Gallipoli. À la tête de 40 000 hommes qui travaillent de nuit, il développe routes, communications, approvisionnements et obstacles divers, tout en installant 200 canons dirigés par des artilleurs allemands. Peu à peu, la péninsule se couvre d'un dédale de tranchées et d'abris fortifiés que renforce un puissant réseau de barbelés. En mer, dix champs de mines sont implantés, combinés à des tubes lance-torpilles et à un petit vapeur capable de larguer des mines dérivantes. Les deux rives sont pourvues

d'artillerie de tous calibres et peuvent être secourues par des réserves maintenues autour de Constantinople. Le point faible du dispositif réside dans les réserves en munitions, dont les gros calibres sont importés d'Allemagne au travers d'une Bulgarie qui se dit "neutre".

De leur côté, les alliés décident de rassembler leurs troupes en Égypte pour préparer un débarquement qu'ils programment pour la mi-avril 1915 sous la direction du général Hamilton. À Paris, le gouvernement oblige Joffre à engager 17 000 hommes dans le Corps expéditionnaire d'Orient (CEO), constitué de troupes coloniales commandées par le général d'Amade. Pendant ce temps, les flottes et aviations alliées bombardent régulièrement les positions turques, reconstituées chaque nuit. Un aérodrome est aménagé sur l'île de Ténédos pour recevoir des appareils du *Royal Navy Air Service* (RNAS), de l'aviation maritime française et plus tard de l'aviation française.

Les erreurs, quiproquos, retards, intérêts politiques, discussions diplomatiques ne permettent pas d'acheminer rapidement sur place les moyens nécessaires. Entre ordres et annulations, les péripéties de la 29^e division britannique qui devait quitter l'Angleterre à la mi-février mais n'embarque que le 16 mars illustrent les dissensions entre les états-majors. En Égypte, pendant un mois d'organisation logistique, les troupes sont formées aux techniques de débarquement sous le regard de toutes sortes d'informateurs.

C'est alors que, le 3 avril 1915, l'amiral Souchon, en tête du Goeben, du Breslau et de plusieurs bateaux turcs, lance un raid vers Odessa, mais est repéré par un avion russe. La flotte russe passe immédiatement

Vue aérienne des opérations.

- ▶ à l'attaque d'un ennemi qui se dérobe. Cet épisode conforte les alliés dans le projet d'attaquer les Turcs en même temps aux Dardanelles et au Bosphore. Mais à l'Est, les Russes, prodiges en hommes mais pauvres en armement, plient peu à peu devant les Allemands; ce qui emporte tout espoir d'une offensive commune. Seule la marine russe opère en mer Noire, attaque les navires turcs et bombarde les forts du Bosphore.

Le plan

En Égypte, on planifie. L'objectif consiste à s'emparer de la presqu'île de Gallipoli, d'une longueur de quelque 80 km et d'une largeur maximale de 18 km, comportant deux isthmes à Boulaïr et à Maïdos. L'ensemble forme une zone de petites collines, d'une altitude moyenne de 200 m, coupée de ravines entretenant une végétation de garrigue, parsemée de quelques terres cultivées pourvues de sources et de puits. Au Sud et à l'Ouest, des falaises abruptes laissent peu d'espaces favorables à un débarquement qui trouverait plus au Nord de larges plages très exposées aux feux de la défense turque.

Le détroit constitue un canal étroit d'une longueur de 61 km, large de un à six km et d'une profondeur moyenne de 55 m. Quelques sous-marins alliés passent, agissent en mer de Marmara et reviennent mais d'autres y sont détruits.

Le climat méditerranéen oriental, chaud en été, pluvieux en hiver, produit de fréquents orages en automne. Le couloir de la mer de Marmara à la mer Égée, bordé par les montagnes d'Anatolie et les Balkans, favorise le Meltem, fort vent du Nord-Est qui, surtout en été, se disperse en rafales entre les multiples îles.

Sous le couvert d'un fort bombardement de la flotte, près de 10000 hommes doivent être débarqués le premier jour en six points différents pour se saisir des points hauts par une puissante offensive. Aux Britanniques le cap Hellès au sud, aux ANZAC les plages de l'Ouest et aux Français une opération de diversion sur la côte asiatique pour détruire les forts d'entrée et fixer des forces turques. Les renseignements estiment que 40000 Turcs occupent la péninsule, avec en réserve 30000 hommes répartis entre la côte asiatique et la mer de Marmara.

Les débarquements

Du 25 avril au 9 mai 1915, à l'aide de plus de 200 bateaux divers, les alliés débarquent 60000 hommes sous les feux croisés des défenseurs turcs parmi lesquels Mustapha



Kemal, futur Kemal Atatürk, joue un rôle décisif. Les pertes sont considérables des deux côtés, les navires pilonnent les lignes turques bien protégées tandis que les alliés essaient en vain de progresser sur un terrain difficile dominé par les Ottomans. Des prodiges de courage, d'audace et de persévérance sont déployés par des alliés qui ne parviennent pas à s'extraire de leurs plages et falaises, contenus par les feux et les contre-offensives turques. En particulier les ANZAC, débarqués par erreur au pied de falaises, se maintiennent sur un faible espace au prix de fortes pertes dans des combats acharnés. Peu à peu, avec 50 % de pertes, chaque camp s'installe dans une guerre de tranchées en attendant des renforts. En même temps, tous les aéronefs alliés sont engagés en guidage, observation, bombardement et liaison.

Fin avril 1915, une escadrille française, la MF 98T (T pour « Ténédos »), arrive à Ténédos avec huit Maurice Farman 11 et du matériel photographique que n'ont pas les Britanniques, ce qui permet d'actualiser les cartes. Début mai, une piste est aménagée au cap Hellès. Bien qu'assez exposée aux tirs, elle permet de fournir aux forces des renseignements récents. L'activité aérienne devient vite soutenue entre réglages des tirs, bombardements des axes de ravitaillement et missions de reconnaissance auxquelles participent les hydravions mis à terre.

En mai, les alliés sont perplexes car la situation change. Des sous-marins allemands sont signalés en mer Égée, la flotte des Dardanelles est en manque de munitions, on attend des renforts et le 23, au bout de longues tractations, l'Italie déclare la guerre à l'Autriche-Hongrie. En France en Artois,



Les croiseurs allemands Goeben et Breslau.





Débarquement d'un Farman en caisse sur l'île de Ténédos où était établi le terrain d'aviation des alliés.

en Belgique à Ypres, où les Allemands utilisent pour la première fois à l'Ouest des gaz de combat, les offensives s'essouffent. À l'Est, les Russes reculent en Pologne comme au Caucase, où des forces turques deviennent disponibles pour les Dardanelles. Aboutissement d'un plan mûri, les Jeunes Turcs lancent le génocide arménien le 24 avril 1915.

À Londres, c'est la crise ministérielle et le règne de l'indécision. Rendu responsable des échecs aux Dardanelles, sir Winston Churchill doit démissionner en mai 1915, poursuivi par une presse acerbe qui l'accable: « *le goût de M. Churchill pour le mélodrame s'est épanoui en mégalomanie* ».

À Gallipoli, en juin et juillet, sans l'aide de la flotte repliée à Moudros et Lemnos pour se protéger des sous-marins allemands, toutes les offensives alliées sont bloquées par dix divisions de renforts turcs. L'aviation lance plusieurs raids, d'abord le 5 juillet 1915 où 14 avions français et huit britanniques bombardent l'aérodrome de Çanak-kale, détruisant trois Albatros allemands, puis les 14, 25 et 31 où deux appareils turcs sont touchés en vol. Turcs et Allemands ripostent en bombardant Ténédos de nuit le 31 juillet 1915. Pour le commandement allié, il convient de persévérer.

Du 6 au 8 août 1915, 25 000 hommes sont débarqués dans la baie de Suvla, soutenus par trois offensives plus au sud, mais les troupes débarquées n'engagent pas l'assaut prévu et attendent, au moment où

les autres batailles enregistrent des pertes importantes. Les jours suivants, les deux camps s'épuisent en offensives meurtrières jusqu'au 21 août où les alliés, arrêtés sur leurs plages, contenus dans leurs tranchées, suspendent leurs attaques.

L'été et l'automne se passent en combats de positions et en attente de décisions. Aux obus s'ajoutent la chaleur, la soif, la dysenterie, la dingue, les moustiques, les rats; puis la pluie, le vent, le froid, la neige, la tempête.

L'aviation se renforce. Alignant ensemble plus de 40 appareils, Anglais et Français multiplient les sorties, portent bombes et torpilles jusqu'en mer de Marmara et affrontent parfois les nouveaux pilotes allemands sur Fokker armés dans une météo de plus en plus difficile. La Bulgarie estime que la balance penche du côté des Empires centraux. Elle entre en guerre contre la Serbie, le 5 octobre 1915, avec l'appui de 330 000 soldats allemands et austro-hongrois qui bousculent les Serbes et pénètrent le 9 dans Belgrade, la capitale.

Pour aider la Serbie, Paris souhaite envoyer ses forces des Dardanelles à Salonique, au moment où le général Hamilton demande à Londres 50 000 hommes supplémentaires; en refusant ces renforts, Londres relève le général Hamilton par le général Monro, lequel, après étude sur place, recommande l'évacuation. En octobre, une tempête noie les tranchées et disloque les appontements. Finalement, ce n'est que le 5 décembre 1915 que la conférence interal-

liée de Calais décide du retrait définitif des forces alliées de Gallipoli pour les diriger sur Salonique.

Alors, du 19 décembre 1915 au 8 janvier 1916, une évacuation complète est effectuée, surtout de nuit, sous le regard des Turcs qui craignent d'intervenir, bombardent les plages par moments sous les ripostes des navires. De son côté, l'aviation alliée interdit le ciel aux observateurs turcs. Après le désastre de l'offensive, l'évacuation est un succès mais n'est pas applaudie par sir Winston Churchill qui réplique que ce n'est pas par des retraits que l'on gagne les guerres.

Critique de l'opération

En 1917, une commission parlementaire britannique publie un rapport sur l'opération et les facteurs d'échec tout en critiquant nominativement les militaires de haut rang qui ont conduit au désastre.

Les erreurs de conception

Si les objectifs stratégiques et politiques concrétisent des espoirs légitimes, l'étude des moyens à leur consacrer a été trop superficielle, berçant les concepteurs dans l'illusion d'une victoire facile obtenue au prix de quelques coups de canon. Une certaine superbe britannique conservait en mémoire les défaites turques des guerres balkaniques. L'absence de renseignements précis sur les forces turques et le soutien allemand ont dispensé les états-majors d'études sérieuses sur une opéra- ▶



Farman MF11 avec un équipage néozélandais.

► tion combinée, sur l'activité potentielle de l'ennemi en mer de Marmara, sur le danger des sous-marins, sur l'effet de surprise, sur l'influence de l'opération sur les autres théâtres, sur les difficultés logistiques et les besoins en munitions. Mais surtout Constantinople, but déclaré, ne pouvait qu'exacerber un nationalisme turc nourri de religion et armé par l'Allemagne. Enfin, en conservant des forces autour du canal de Suez, les Britanniques n'ont pas donné la priorité aux Dardanelles tandis qu'une armée anglaise affrontait les Turcs en Mésopotamie et qu'un certain T.E. Lawrence préparait une révolte arabe contre l'Empire ottoman. La commission conclut que « dès le début, les probabilités d'échec dépassèrent les probabilités de succès ».

Les erreurs d'organisation

En Angleterre comme en France, chaque ministère fait sa guerre, quelque peu coordonné par le *War Council* à Londres et le Gouvernement à Paris. Si les états-majors navals restent dans les capitales, les états-majors terrestres sont sur le front en France, ce qui ne facilite ni la communication ni les études.

Après l'échec du 18 mars 1915, le changement de stratégie pour passer d'une opération navale à une opération combinée résulte d'une discussion entre les ministères britanniques de la Marine et de la Guerre, sans que le *War Council* ne se prononce. Ce dernier ne se réunit que le 14 mai 1915

pour constater l'échec des débarquements, l'impuissance des troupes, la passivité de la flotte, la menace sous-marine, la crise des munitions et la solide résistance turque alors que la situation, bloquée en France, reste fragile en Russie. La crise ministérielle du 17 mai complique le tableau, retarde les décisions, alimente la confusion.

Les erreurs d'exécution

À l'impréparation s'ajoute une exécution en dents de scie où l'on pousse des vagues d'assaut face à des défenseurs turcs bien fortifiés. Habité par le syndrome du millefeuille, le commandement britannique empile les renforts sans imagination tactique, refusant la proposition française de débarquement massif sur la côte asiatique pour y attirer des forces turques peu rompues au combat de manœuvre.

Ce que constate la commission d'enquête, c'est la mauvaise planification, la sous-estimation permanente des forces turques et des difficultés logistiques, les conflits de personnalité entre chefs militaires et l'inefficacité de la direction des opérations, traduisant une certaine irrésolution que les refus et délais imposés par le gouvernement britannique n'ont fait qu'entretenir.

Bilan de l'opération

Sur le plan aéronautique, la *Royal Navy* et la Marine française ont découvert les difficultés de mise en œuvre des hydravions dans une opération combinée où navires, troupes,

objectifs, météorologie bougent tout le temps. Les disponibilités se sont améliorées à partir d'une base terrestre et les aviateurs, britanniques et français, sur leurs faibles machines, ont conduit leurs opérations jusqu'en mer de Marmara et jusqu'en janvier 1916, avec beaucoup de volonté, combattant parfois quelques avions allemands.

Le bilan des pertes varie selon les sources. Pour les alliés, morts, blessés et disparus sont estimés à 190 000 hommes, plus 145 000 malades dont beaucoup décédèrent. La France, qui a engagé 79 000 hommes, compte 10 000 tués et 17 000 blessés dont les trois quarts provenaient des troupes coloniales. Pour leur part, les Turcs déclarèrent 250 000 hommes hors de combat.

Sur le plan général, l'opération des Dardanelles n'a pas permis d'aider une Russie dont les troubles intérieurs vont s'aggraver. Elle a renforcé l'Empire ottoman dont 120 000 hommes dégagés de Gallipoli sont projetés en Galicie, Roumanie, Macédoine, en renfort des Empires centraux. Jusqu'en 1918, les détroits sont restés fermés, mobilisant en Orient des milliers de soldats alliés et une partie des flottes.

Par un engrenage d'impréparation, de décisions contradictoires et de piètre exécution, un objectif aux ambitions immenses a engendré un désastre militaire d'un coût humain considérable.

Hypnotisés par Constantinople, les concepteurs se sont imaginé terrasser la Turquie au son du canon. ■



Triomphe et baptême sous le signe de la 3^e dimension

Christian de Gastines (St-Cyr 62 - Centenaire de Camerone)

Notre camarade saint-cyrien, passionné d'histoire et d'aviation (pilote à ses temps perdus) nous rappelle un événement aéronautique oublié et invite les lecteurs piégards à répondre aux questions qu'il soulève.

Le bulletin *La Saint-Cyrienne* de septembre 1935 indique brièvement que les spectateurs du "triomphe" de la promotion roi Albert 1^{er}, installés autour de la petite carrière de Saint-Cyr-l'École, voient un ballon à gaz y décoller, un autogire s'y poser et des avions la survoler. Pourquoi? Quels sont les aéronefs ou aérostats utilisés et qui sont les pilotes?

Cet article répond en partie à ces questions.

L'Armée de l'air est créée en avril 1933. À partir de 1935, les futurs aviateurs ne passent plus par l'École spéciale militaire (ESM) de St-Cyr: ils sont formés à l'École de l'air¹, installée provisoirement dans les "Petites écuries" du château de Versailles en attendant de partir à Salon-de-Provence en 1937. Le jeudi 18 juillet 1935, grâce à la proximité de l'École de l'air, le "triomphe" de la promotion roi Albert 1^{er} et le "baptême" de la promotion roi Alexandre 1^{er} peuvent être marqués du sceau de la 3^e dimension, pour honorer la Belgique et la Yougoslavie qui font partie du petit monde des pays impliqués dans l'aéronautique.

La Belgique est connue du public français pour ses ducasses² animées par des aéronautes gonflant au gaz leurs ballons. Le plus connu, Ernest Demuyter, a remporté six coupes Gordon Bennett³ dans la catégorie "distance". En regardant les avions de voltige et de vitesse, les représentants de la Yougoslavie voient l'évolution de l'aéronautique française depuis les premiers Farman achetés en 1911 par le roi Pierre et les chasseurs Dewoitine de 1927 acquis par son

frils, le roi Alexandre. Ils pensent peut-être à d'autres achats possibles. Avec la délégation belge, ils rêvent certainement devant le poser d'un autogire LeO C.30, juste devant eux, dans la "petite" carrière.

En 1938, consciente d'une guerre possible, l'Armée de l'air – qui a acheté 25 LeO C.30, construits sous licence Cierva par Lioré & Olivier –, évalue avec l'Armée de terre ce type d'aéronef lors de stages "observateurs" pour les cavaliers et les artilleurs. En fait, l'autogire ne prendra vraiment son essor qu'un demi-siècle plus tard, grâce à quelques passionnés, dont Xavier Averso⁴, qui réussirent à le faire classer "ULM" par la DGAC.

Voici un extrait du bref compte rendu du Triomphe 1935 trouvé dans le bulletin trimestriel n° 80 de *La Saint-Cyrienne* rangé au fond d'une vieille cantine. Le journal *La Croix* du 20 juillet 1935 en donne une version avec le nom des personnalités⁵: « *Soudain, seigneurs en habit à la française, l'épée au côté, nobles dames et damoiselles, bourgeois et manants envahissent la piste, car va monter dans le ciel cette sphère gonflée de gaz qui, pour la première fois, violera les secrets de l'air et s'envolera dans le royaume des oiseaux. L'émotion est à son comble; car cette fois dans la nacelle ne se tiendront pas, comme jadis, tout au début, le coq, le mouton et je ne sais plus quel autre animal domestique - le canard - qui furent les premiers appelés à braver l'atmosphère.* »

« *Un cyrard se tient debout dans la nacelle: il part, il s'envole, il fait les gestes d'adieu pendant que s'agitent tricornes et écharpes. La Gazette de 1783⁶ a bien voulu nous faire savoir qu'il avait*



été se poser sans encombre au milieu de la campagne de l'Île-de-France. »

« *Ce n'est pas cela qui aurait été, certes, charmant: c'est mieux! Un insecte vole dans l'azur, il attire tous les regards, il murmure, il ronronne, il descend. Des appareils l'entourent, qui voltigent – MS-230 –, catapultent – C.30 – autour de lui: lui sans émotion, descend vertical, léger, ironique; sur le sol de la petite carrière, bien en face des autorités, il se pose comme une fleur⁷. Les applaudissements frénétiques l'accueillent: c'est la première fois, pouvons-nous dire, que la petite carrière reçoit le baiser venant du ciel dans la personne d'un charmant autogire, lequel tout simplement replie ses ailes et s'en va.* »

René Pépin – St-Cyr
1926-1928, promotion
Pol Lapeyre, parrain de la
base aérienne de Colmar.



L'autogyre
LeO C.30.

« Nous nous en voudrions de ne pas signaler les vertigineux exercices de trois avions de l'escadrille d'Étampes⁸ qui tinrent, haletants d'émotions, les spectateurs. Tout ce qui peut être fait en acrobaties, virages, retournements, feuilles mortes, etc. Tout cela fut exécuté avec une maestria incroyable. Le spectacle restera longtemps dans notre mémoire. »

«... Le reste du Triomphe appartient au souvenir de chacun. »

Bienheureux organisateurs et directeur des vols, s'il y en avait un, le vent soufflait juste ce qu'il fallait! Tout s'est bien passé. L'autogyre s'est posé pile au bon endroit, l'aéronaute et les pilotes de voltige ou de vitesse ont réussi à tenir leurs différents enchaînements bien cadrés pour les spectateurs.

Avant la Seconde Guerre mondiale, le bulletin trimestriel de *La Saint-Cyrienne* ne comporte que du texte et quelques annonces publicitaires; il n'y a aucune photo légendée. La lecture du n° 80 incite donc à retrouver quels sont les constructeurs de l'aérostaf, de l'autogyre et des avions de voltige ou de vitesse cités, ainsi que le nom des pilotes. Des recherches par mots-clés dans les bases de données "archives familiales" (photos, livres et revues, textes), incluant des acquisitions sur le web, indiquent le matériel utilisé: ballon à hydrogène, autogyre Lioré & Olivier LeO C.30 (licence Cierva), avions Morane-Saulnier MS.230 et Caudron C.460. Les noms des pilotes évoluant ce jeudi 18 juillet 1935 au-dessus de Saint-Cyr sont à trouver sur Internet.

Première énigme

Sachant que le pilotage d'un ballon ne s'improvise pas, quel est le "cyrard dans la nacelle", mentionné par le rédacteur de l'article? Est-il un cyrard ayant un brevet d'aéronaute délivré par l'Aéro-club de France, un aéronaute en tenue de cyrard ou un pilote et aéronaute de l'Armée de l'air?

Une piste de recherche existe: le nom du lieutenant René Pépin (St-Cyr 1926-1928,

promotion Pol Lapeyre), aviateur à la base aérienne du Bourget, est cité dans la liste des membres du conseil d'administration 1935 de *La Saint-Cyrienne*. Ce lieutenant pourrait être l'aéronaute.

Le site Aéro-stèles⁹ confirme cette hypothèse: à sa sortie de Saint-Cyr, René Pépin est affecté en 1928 à « l'École militaire et d'application de l'aéronautique » à Versailles; il est d'abord breveté "observateur avion et ballon" puis "pilote avion". En tant qu'observateur, il apprend à piloter un ballon pour pouvoir remplacer éventuellement un pilote défaillant. En 1934, il fonde au Bourget le cercle de chasse de Paris destiné à l'entraînement des pilotes de chasse de réserve. Il est en relation avec toutes les personnalités marquantes de l'aéronautique, et sans doute avec le général Denain (St-Cyr 1901-1903), ministre de l'Air.

En participant avec l'ESM à la planification de la partie 3^e dimension du Triomphe comme aviateur, il décide de décoller de la "petite" carrière de Saint-Cyr l'École avec un ballon à hydrogène pour honorer la Belgique, tout en se faisant plaisir. La base aérienne n° 132 de Colmar-Meyenheim portera son nom jusqu'à la fermeture de cette dernière en juillet 2010.

Deuxième énigme

La photo du ballon sphérique monoplace au-dessus des "manants" (taille arrondie à 1,80 m pour l'aidant au départ) permet de calculer ses caractéristiques: rayon: 3,8 m; volume hydrogène: 230 m³; charge totale: 230 kg; lest: 23 kg + pilote 80 kg; charge utile: 103 kg; poids du ballon: 127 kg¹⁰.

Quel en est le propriétaire: l'École aérostatique de France à Meaux, Pépin ou un de ses amis? À un lecteur de répondre.

Troisième énigme

Qui est le pilote de l'autogyre LeO C.30 et à qui appartient cet appareil dont l'expérimentation par l'artillerie a commencé en juin 1935?

En 1935, seuls deux pilotes sont capables de poser un LeO C.30 pile devant un ministre de la Guerre et deux délégations étrangères: Louis Rouland, le pilote d'essais de Lioré & Olivier, et Henri Thibaut, pilote professionnel, qualifié autogyre par la société britannique Avro et instructeur du premier club autogyre installé sur le terrain de Buc.

Le LeO C.30 a un problème d'entrée en résonance de l'atterrisseur avec le rotor tournant à bas régime au sol (mise en route, arrêt). Pierre Renoux, chef du département "Autogyre" de Lioré & Olivier, y remédie en modifiant le train d'atterrissage sur le LeO C.301. C'est donc sans doute Louis Rouland, soit avec un LeO C.30 en veillant au régime rotor au sol, soit avec un LeO C.301, qui se pose pile dans la petite carrière devant un ministre de la Guerre souriant et discutant aéronaves avec les chefs des deux délégations étrangères.

1- <http://new.ecole-air.fr/>

2- Fête patronale en Belgique.

3- Gordon Bennett « junior », créateur de courses (bateaux, autos, ballons, avions) pour développer les ventes du *New York Herald*.

4- www.averso-aviation.com

5- à consulter sur le site de la BNF: gallica.bnf.fr

6- En 1783, l'hebdomadaire *Gazette de France* annonce que, le 1^{er} décembre, Charles et un des frères Robert partis des Tuileries en ballon à hydrogène de 380 m³, atterriront deux heures plus tard à Nesles-la-Vallée. Une troupe de cavaliers « comme des enfants qui poursuivent des papillons dans une prairie » essaie de rester sur leur route, cap au nord-nord-ouest. Les premiers à les rejoindre dans la prairie où ils se posent sont le locataire de la chasse du lieu, un Anglais, et Louis-Philippe d'Orléans.

7- Le 22 avril 1931: Jim Ray pose son autogyre Pitcairn Cierva A-2 devant le président Hoover, sur la pelouse de la Maison-Blanche et en redécollé.

8- La première démonstration d'une patrouille acrobatique a lieu sur le terrain d'Étampes-Mondésir en 1931. Elle est composée de trois Morane-Saulnier MS.230 pilotés par des moniteurs de l'École de perfectionnement au pilotage.

9- www.aerosteles.net

10- La force ascensionnelle de l'hydrogène est prise égale à 1,1 kg/m³.



Telles sont les réponses les plus probables aux trois énigmes concernant les pilotes et le matériel aéronautique de la journée du 18 juillet 1935.

Merci au secrétaire général de *La Saint-Cyrienne* en 1935, le lieutenant-colonel Vignollet. En relatant l'envol d'un ballon à gaz, le poser d'un autogire et les passages

d'avions (voltige, vitesse) sans donner plus de détails, il a incité les amoureux de la 3^e dimension et des voilures tournantes – autogires, hélicoptères et drones – à faire des recherches pour contenter leur curiosité. Ils ont ainsi pu découvrir des hommes passionnés et créatifs, c'est-à-dire exceptionnels dont les noms resteront dans leur mémoire :

- René Pépin, tué en 1940 aux commandes de son Dewoitine 520;
- Pierre Renoux, ingénieur "autogire" chez Lioré & Olivier, père des LeO C.30, C.301, C.302 et du SE.3120 Alouette I;
- Louis Rouland, pilote d'essais des autogires LeO C.30, C.301 et C.302. ■

Il y a 140 ans, naissait Marie Marvingt, « la fiancée du danger »

Carlos Martinez (79 – Caroff de Kervezec)

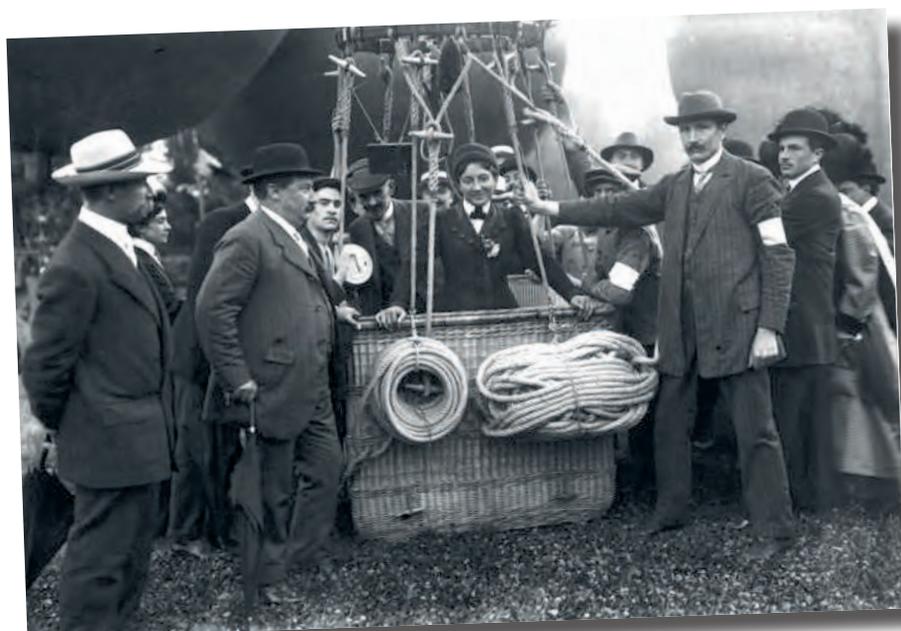
Notre camarade nous rappelle le destin exceptionnel de la « femme la plus extraordinaire depuis Jeanne d'Arc », une vie d'aventure qui s'achève dans l'oubli...

Pionnière émérite de l'aviation et sportive universelle, elle détenait 17 records mondiaux, 34 médailles et décorations, et quatre brevets (seule femme au monde): avion, ballon, hydravion, hélicoptère. Elle inventa l'aviation sanitaire et... la jupe-culotte. Marie Marvingt n'a jamais défendu qu'une cause: celle de l'émancipation des femmes. Une vie remplie de défis et une personnalité incroyable.

Sportive universelle

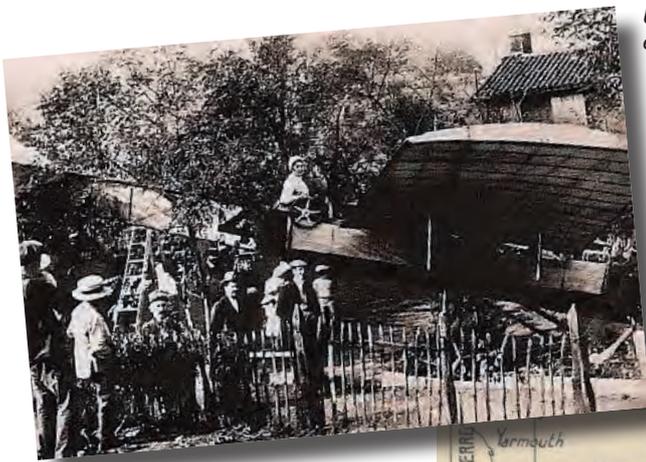
Née à Aurillac le 10 février 1875 de parents lorrains, elle s'installe à Nancy avec son père et son jeune frère en 1889 après le décès de sa mère. Très attachée à la Lorraine, alors partiellement allemande, Marie est élevée comme un garçon manqué par son père qui va rapidement lui transmettre sa passion pour le sport: elle nage plusieurs kilomètres dès 4 ans, et relie Nancy à Koblenz (plus de 1000 km) en canoë à 15!

Faisant fi des conventions sociales, elle se laisse emporter par sa fougue et multiplie les aventures sportives: gymnastique, équitation, escrime, cyclisme, alpinisme, tir,



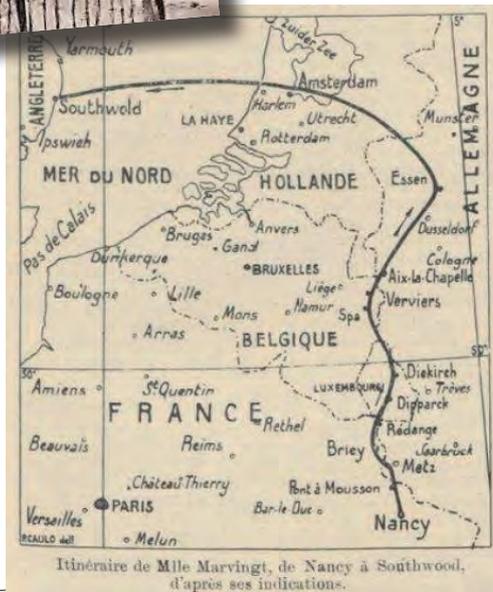
etc. Athlète insatiable, elle excelle dans certaines disciplines, obtenant de nombreux records et accomplissant des exploits parfois uniques: alpiniste de classe mondiale, elle est la première femme à faire l'ascen-

sion de la Dent du géant (4013 m), en 1903. Elle sera d'ailleurs la première femme sur presque tous les grands sommets alpins. En parallèle, elle crée en 1906 la première école de ski civile. ▶



Une "Antoinette" en position difficile...

1909, Marie Marvingt rallie en ballon Nancy à Southwold, au sud de l'Angleterre.



Itinéraire de Mlle Marvingt, de Nancy à Southwold, d'après ses indications.

Marie Marvingt, sur un monoplan "Antoinette" en 1911.



Brevetée pilote d'hélicoptère à 80 ans!



▶ Comme les longues robes et les corsets brident ses mouvements, elle opte définitivement pour un vêtement plus seyant qu'elle taille elle-même, bien que les travaux de couture la répugnent. Elle invente ainsi la jupe-culotte, qui sera bientôt adoptée par de nombreuses sportives.

Elle est une des premières femmes titulaires du permis de conduire, en 1899, puis apprend à piloter une locomotive et un bateau à vapeur. Elle participe à la course cycliste Nancy-Bordeaux puis fait Nancy-Naples (toujours à bicyclette) pour aller voir l'éruption du Vésuve. En août 1906, elle traverse Paris à la nage (12,5 km) en un peu plus de quatre heures. Seule femme à avoir reçu du ministre de la Guerre en 1907 les palmes de premier tireur au fusil de guerre, l'année suivante elle bouclera le Tour de France, malgré le refus de sa candidature, irrecevable en tant que femme (elle réalisera le même parcours en décalé). Entre 1908 et 1910, elle s'illustre en ski, bobsleigh, luge et patinage, conquérant dix-sept titres mondiaux!

Pendant toutes ces années, Marie Marvingt a également suivi des études. Elle décroche une licence de lettres, qui lui permettra d'exercer occasionnellement le métier de journaliste, et une formation d'infirmière et assistante de chirurgie; elle parle cinq langues dont l'esperanto.

Naissance d'une passion

En ce début de XX^e siècle, l'aérostation n'est plus réservée aux seuls scientifiques et militaires. Marie ne pouvait ignorer cette nouvelle discipline. Elle franchit le pas par le biais des sommets qu'elle gravit et où elle dépose une carte de visite pour preuve de son passage: « *Par-dessus tout, ce dont je serai toujours éternellement reconnaissante à la montagne, c'est de m'avoir donné l'âpre désir de l'air, l'amour du voyage en plein ciel.* »

Elle s'inscrit à l'aéroclub de l'Est et débute son apprentissage du ballon sphérique. Le 16 juin 1901, elle est la première Française à obtenir son brevet de pilote.

Depuis la tentative dramatique de François Pilâtre du Rozier en 1784, de nombreux téméraires ont essayé en vain de traverser la Manche dans le sens France-Angleterre. « *Lâchez tout!* » Le 26 octobre 1909, du parc de la Pépinière de Nancy, Marie décolle pour l'aventure à bord de l'Étoile filante. Après un trajet hasardeux et d'effroyables conditions atmosphériques en fin de parcours, l'intrépide aventurière devient le premier aérostatier à traverser la mer du Nord d'est



en ouest, atterrissant en pleine nuit (elle est éjectée à l'impact) près de Southwold en Angleterre, au terme d'un vol de 14 heures: pris dans la neige et alourdi par le gel, le ballon avait touché plusieurs fois la mer avant d'atteindre sa destination. Marie Marvingt avait même qualifié ce vol d'épisode le plus dramatique de sa vie d'aéronaute.

Cette passion de l'air se confirme à l'occasion d'un baptême de l'air imprévu, alors qu'elle effectue un reportage pour *L'Est républicain*. Elle décide d'apprendre à voler et obtient son brevet en novembre 1910 sur son Antoinette. Au-delà du plaisir et de la liberté qu'elle ressent, la jeune femme voit dans l'avion un véritable outil pour l'avenir. Elle est profondément persuadée que « l'aviation va se modifier et devenir pratique ».

Elle établira de nombreux records, dont celui du plus grand nombre de vols sans le moindre accident: 900 vols sans rien casser. Le 12 décembre 1913, surprise par le brouillard, elle doit se poser en catastrophe dans un champ labouré. Tout se passe bien mais l'avion s'embourbe et capote. L'aviatrice est coincée sous son appareil, la tête dans la boue, couverte de sang et pouvant à peine respirer. Elle raconte: « *Après d'interminables moments passés dans cette horrible attitude, j'entendis une voix d'homme près de l'appareil: « - Oh! Le pauvre malheureux, il est mort! » De mon trou creusé dans la terre, je lui criai: « - Elle n'est pas morte, mais dépêchez-vous et surtout ne fumez pas! » J'étais inondée d'essence... Mes sauveteurs durent se mettre à deux pour me tirer de terre. Une fois debout, je constatai tout de suite que je n'avais aucune fracture, mais que je crachais le sang par suite de la compression qui avait duré une demi-heure... Je reste la fiancée du danger, mais le mariage n'a pas été loin... »*

Une aviatrice engagée...

Dès 1910, inspirée de son expérience de pilote et d'infirmière, elle imagine ce que l'avion va apporter dans le domaine sanitaire. Avec l'ingénieur Louis Béchereau (qui réalisera plus tard le célèbre chasseur SPAD), elle conçoit le premier avion ambulance qui emportera sous son fuselage une civière blindée avec un matelas gonflable et des parois en mica. Elle proposera ce projet en vain aux états-majors, se heurtant au scepticisme des autorités militaires et politiques. Elle lance alors une campagne nationale pour récolter les fonds nécessaires et passe commande à l'avionneur Deperdussin en 1912 pour la construction du premier prototype. Las! Deperdussin détourne les

fonds et l'avion ne sera jamais construit. Mais l'aviation sanitaire est née et devient son cheval de bataille.

Arrive la Grande Guerre. Refusée comme pilote, Marie Marvingt s'engage comme infirmière. Un jour, elle réceptionne un pilote blessé et décide de le remplacer: aux commandes de son avion, elle bombarde une caserne allemande de Metz. Cet exploit lui vaudra la Croix de guerre et la fait première femme pilote de combat. Elle aurait même passé 47 jours dans les tranchées sous un uniforme d'homme avant d'être démasquée. Toutefois, avec le soutien de Foch, elle est envoyée sur le front italien pour organiser le ravitaillement à ski des troupes de montagne et l'évacuation des blessés.

... et opiniâtre

Après la guerre, elle intensifie son engagement pour l'aviation médicale, donnant d'innombrables conférences sur le sujet à travers le monde. En 1929, elle organise le premier congrès international sur l'aviation sanitaire, auquel 41 nations participent; elle fonde l'association des Amis de l'avion ambulance et, en 1931 lance le challenge "capitaine Echeman" (du nom d'un de ses camarades tombé en service aérien) pour récompenser les efforts faits en vue de convertir un avion en transport sanitaire. En 1934-1935, elle réalise et joue dans deux documentaires de promotion: *Sauvés par la colombe* et *Les ailes qui sauvent*.

À cette époque, sa célébrité est mondiale. Elle est invitée à créer l'aviation sanitaire civile marocaine dont elle devient la première présidente. Elle posera ses ailes sur le mur des Aviateurs de la base de Riverside près de Los Angeles, où son nom figure à côté des plus grands.

À la création des Infirmières de l'air, elle devient la première Infirmière pilote secouriste de l'air (IPSA). Elle reçoit son diplôme des mains de la marquise de Noailles et est chargée par le médecin-général Cadiot d'établir le premier programme des cours aéronautiques et médicaux pour les secouristes de l'air.

Quand la Seconde Guerre mondiale éclate, Marie reprend son uniforme d'infirmière avec le grade de colonel, entraîne les secouristes de l'air et crée le "Repos des ailes", centre de convalescence pour les aviateurs blessés.

Après le conflit, elle reprend ses conférences et donne des soins infirmiers pour gagner un peu d'argent. En effet, cette grande dame de l'aviation n'a jamais été



À bord de Zéphirine.

salariée; elle a essentiellement vécu de ses livres, articles et conférences. Aussi ne dispose-t-elle d'aucun revenu et doit-elle compter sur la générosité de quelques amis et du mess officier de Nancy pour améliorer son ordinaire.

Mais rien ne semble altérer la vigueur de la dame qui accumule les ans et les décorations. Pour son 80^e anniversaire, elle est emmenée en vol par un pilote américain de la base OTAN de Toul à bord d'un chasseur McDonnell F-101 Voodoo. Quelques semaines plus tard, elle fait son baptême d'hélicoptère à bord d'un Djinn, expérience si plaisante qu'elle obtiendra son brevet de pilote d'hélicoptère en 1960. Pour son 86^e anniversaire, "l'incroyable mamie" n'hésite pas à relier Nancy à Paris à bord de Zéphirine, son infatigable et antédiluvienne bicyclette. Elle espère bien fêter ses 90 ans sur la lune depuis que Youri Gagarine est devenu le premier voyageur de l'espace en 1961.

Elle s'éteint le 14 décembre 1963. Un journaliste commentera: « *Ce dernier vœu, Marie Marvingt n'aura pas eu le temps de le réaliser. Elle s'en est allée, il est vrai, beaucoup plus haut.* »

Le jour de son enterrement, deux drapeaux seulement: celui de l'Armée de l'air, fidèle à ses anciens et reconnaissante envers la créatrice de l'aviation sanitaire, et celui de la Croix-Rouge, pour la même raison. ■

1- Article du *Chicago Tribune* en décembre 1963 rendant hommage à l'aviatrice.

2- Cette langue avait été pressentie à une époque comme langue internationale appliquée à l'aviation.

La première rafale

Denis Turina (62 – Martin)

Peu de temps après la fin de la Seconde Guerre mondiale, dans les années cinquante du siècle dernier, tout aspirant pilote de chasse se devant de connaître en détail *Le grand cirque* de Pierre Clostermann, *Jusqu'au bout sur nos Messerschmitt*, d'Adolf Galland, *La dernière rafale* de Peter Henn et quelques autres classiques. Aussi quand, quelques années plus tard, brevet en poche, de jeunes "chasseurs" débarquent à Cazaux pour y apprendre le tir aérien, l'excitation est grande en pensant aux anciens, à l'odeur de la poudre et en rêvant à "La première rafale".

Comme d'habitude, tout commence par des cours au sol. Nous révisons les connaissances apprises à Tours sur les armes, les viseurs, les circuits de tir, les consignes de sécurité. Comme nos avions, des Mystère IV équipés de réacteurs "Verdon", sont monoplaces, les mises en garde sont sérieuses. La *target fascination*, l'anti collision avec le sol et avec les autres avions de la patrouille, les altitudes et les distances de sécurité, les ricochets, n'ont plus de secret pour nous. La bille au milieu, la remontée du point, le coup de doigt et les circuits d'armement de l'avion, non plus.

Puis les exercices en vol se succèdent.

Qu'il s'agisse de tir canon air-air ou air-sol, de tir de roquettes, ou de bombardement en piqué à 60° ou en vol rasant, les premiers vols d'entraînement se font avec des avions dont les circuits de tir ne sont pas activés. Les visées sont enregistrées par les caméras. Ces caméras cinématographiques au nombre de deux, la "Facine" et la "Séphot", sont déclenchées automatiquement par les commandes de tir. Elles filment la position des réticules du viseur par rapport



Mystère IVA sur lequel les jeunes pilotes de chasse effectuaient leurs premiers tirs.

à la cible et, pendant quelques secondes après la fin du tir, le dé gagement du tireur. Quand la restitution des films montre que le jeune pilote est apte à tirer en toute sécurité, les armes sont connectées pour permettre le tir réel.

La première rafale se fait généralement entendre en air-sol, face à la mer, sur le champ de tir du Trencat. Nous connaissons tous ce champ de tir où nous avons réalisé toutes nos passes d'entraînement et pourtant, le jour où pour la première fois, face à la cible, nos canons sont armés, la concentration et la tension sont, dans le cockpit, à un niveau élevé. L'appui sur la détente, pour une "courte rafale", déclenche dans

tout l'avion des vibrations des sonorités et des odeurs nouvelles et inconnues. Dans un bruit d'enfer, tout tremble. Le point de visée du collimateur, si stable jusque-là, s'anime lui aussi. La surprise passée, il est temps de relâcher la détente, sans tirer sur le manche s'il vous plaît, et de redresser l'avion pour dégager et pour reprendre sa place dans la noria.

C'est fait, la poudre des deux canons de 30 mm a parlé. Dans le masque à oxygène un parfum nouveau de poivre et d'acide se dissipe déjà. Prêt pour la passe suivante.

Le point d'orgue du stage reste la noria air-air en passe de tir "numéro 2", effectuée d'abord à deux puis à quatre avions. Comme



toute mission de tir, l'exercice se déroule sur quatre étapes majeures et d'importance inégale.

Première étape : le briefing

Codifié, classique. Il ne faut surtout pas oublier de noter la couleur de ses obus. L'habileté manœuvrière de l'autre équipier et le caractère plus ou moins accommodant des deux leaders font partie des "non dits" qui comptent aussi.

Deuxième étape : le vol

Le "biroutier" – un T 33 ou un Mystère IV – remorque un panneau, la biroute, en vol rectiligne horizontal, à la vitesse de 200 kt et à l'altitude de 20 000 pieds, au-dessus de l'Atlantique. Ce panneau rectangulaire de 10 x 1,7 m, est formé de fils plastiques tissés indémaillables. Il flotte au bout d'un câble d'une longueur de quatre cents mètres environ et son petit côté est maintenu en position verticale par une hampe lestée.

Il est très mal vu de couper le câble avec ses obus et formellement interdit de rentrer à la base avec un morceau de câble ou avec la cible, "autour du cou".

Le tir s'effectue à la vitesse de 420 kt, en léger virage continu, à 2 g, pour que les gyroscopes du viseur de l'avion tireur soient bien stabilisés. Compte tenu des écarts de vitesse entre la cible et le tireur, il faut donc évoluer dans le plan vertical et dans le plan horizontal pour avoir la bonne vitesse, la bonne altitude et le bon angle de tir, à la bonne distance de la cible. Le respect de ces paramètres est indispensable pour faire des trous dans le panneau sans faire peur au "biroutier" et aussi, pour être en mesure de réaliser... plusieurs passes de tir.

Au départ le tireur est sur la "perche", une zone d'attente et d'observation à vitesse réduite. Elle se situe 5 000 pieds plus haut que le remorqueur et elle est décalée latéralement du côté opposé au soleil. Quand le pilote décide de débiter la passe de tir, il annonce « Indicatif avion, IN ». Jusqu'à l'instant du tir il est prioritaire pour manœuvrer, en vue de se placer en bonne position pour ouvrir le feu. Il plonge donc en virant vers la cible. Puis, en renversant le virage "au bon endroit", il essaie de se placer

à un kilomètre dans son secteur arrière et plus haut, avec un angle convergent d'une vingtaine de degrés et une vitesse double de celle du remorqueur. Il peut ainsi "remonter" vers la cible, en virage continu et en stabilisant la visée. Les gyroscopes, aidés du télémètre, positionnent les réticules de tir dans la glace du viseur. Quand la distance entre la cible et le tireur devient inférieure à 700 ou 800 mètres et si le point central du réticule de tir est bien stable sur la cible, le pilote ouvre le feu. Les canons crachent leurs obus pour une courte rafale qui doit être arrêtée à plus de cinq cents mètres de la cible.

Le tireur remet alors les ailes horizontales et croise, par-dessus et au-dessus, la trajectoire de la cible. Il remonte "l'attelage" jusqu'au niveau du remorqueur en annonçant « indicatif avion : OUT », puis il cabre en virant du côté de la perche. C'est lui qui, maintenant, est en charge de la sécurité anti-collision pour la patrouille. Dans une noria, celle-ci est assurée par les avions qui montent. Avec application et détermination il cherche donc, dans le grand bleu du ciel, à localiser les autres avions de la patrouille. D'abord, et pour ne pas lui couper la route, celui qui le précède dans sa remontée vers la perche, puis celui qui vient d'annoncer « IN » en débutant sa passe de tir.

Après avoir renversé le sens de son virage et avec l'énergie qui lui reste, il vient se replacer sur la perche pour une nouvelle passe. Si tout s'est bien passé, le remorqueur se trouve par son travers, plus bas et à la même vitesse. Il ne reste qu'à le trouver...

La manœuvre doit être très souple pour ne pas gaspiller l'énergie de l'avion. Bien faite, elle ressemble à un ballet, où les tireurs "dansent" dans un petit volume attaché à la cible et à son remorqueur. Quand on sait que quatre avions évoluent simultanément sur la même cible, l'exercice demande une grande concentration. Il s'agit surtout d'éviter les collisions, puis de ne pas perdre de vue le remorqueur qui n'est plus qu'un grain de poussière au milieu de l'océan, ensuite de bien se placer dans la noria pour ne pas gêner les autres tireurs et... essayer de faire des trous.

Troisième étape : le débriefing

Souvent haut en couleur, il est parfois sanglant :

- *Quatre ! Pourquoi avez-vous traversé la noria dans le sens vertical, en pitch-up et en direction de l'Amérique ? Vous pensiez pouvoir rentrer à la nage ?*

- *Ben, mon capitaine, en « In » j'ai perdu le visuel sur le biroutier et en voulant reprendre le vol horizontal, j'ai décroché. Quand j'ai eu repris le contrôle de l'avion, j'avais perdu le visuel sur tout le monde.*

Quatrième étape, de loin la plus importante : le comptage et la répartition des trous

Chaque avion emporte des obus d'entraînement, sans charge explosive, peints de frais et d'une seule couleur. Après le tir, quand le panneau-cible est apporté devant l'escadron, il suffit de compter les trous et de noter la couleur des traces de peinture qui sont déposées à leur périphérie. En comparant avec les couleurs données au briefing, chaque trou peut donc être attribué au pilote qui en est l'auteur. La modestie, l'honnêteté et la rigueur des pilotes de chasse étant bien connues et au-dessus de tout soupçon, le procédé est juste, honnête, facile à mettre en œuvre. Et pourtant !

La qualité de la peinture n'est pas toujours excellente et il est bien connu que si un obus jaune passe dans le trou déjà fait par un obus bleu, c'est le pilote "vert" qui sera récompensé. Malhonnête ! Ne parlons pas du rouge, de l'orange ou du marron qui, par échauffement cinétique au passage dans la texture de la cible, peuvent changer de couleur au profit de l'un ou de l'autre.

Bref. Tous les pilotes n'ont pas fait les Beaux-Arts et les résultats des tirs sont affichés en couleur au vu de tous, sur un grand tableau, dans la salle d'OPS. Les discussions vont donc bon train et c'est souvent la plus grande g... ou le plus gradé, mais oui ça arrive, qui est crédité du trou litigieux. Ne parlons pas non plus des revendications, péremptoires et parfois homériques, de certains pilotes "abonnés" venus spécialement d'un lointain état-major pour faire valider, dans l'urgence, leur qualification de tireur. ▶

Questions au lecteur

- Quelle est l'origine de l'appellation passe de tir "numéro 2", pour cet exercice qui a pourri - ou enchanté - nos premières noria en tir air-air sur panneau remorqué?
 - Plus précisément : pourquoi n° 2? Existe-t-il une passe de tir n° 1?
 - Existe-t-il des passes de tir n° 3 et n° 4?
- Un lecteur pourrait-il m'aider à retrouver les planches qui, dans les années soixante, décrivaient cet exercice dans les manuels de travail aérien en vigueur sur T-33 et sur Mystère IV?

► Autre souvenir marquant de cette époque lointaine: le champ de tir du Courneau.

Ce champ de tir, situé dans le circuit d'atterrissage de la base de Cazaux, était utilisé pour le bombardement en piqué de bombes réelles. Tout était géré depuis la tour de contrôle de l'aérodrome. Elle avisait les avions dans le circuit de piste et contrôlait les tireurs qui faisaient sagement leur noria un peu plus haut. Seules les bombes larguées et la fumée des explosions croisaient la trajectoire des avions à l'atterrissage.

Le spectacle était impressionnant pour de jeunes pilotes. En piste 24, le break se faisait en entourant le champ de tir. Pendant la sortie du train et des volets nous regardions, à l'intérieur du dernier virage,

les explosions et la fumée des bombes qui arrivaient au sol.

Plus tard, vers la fin de vie des F-100, nous avons eu à tirer sur ce même Courneau, des bombes réelles qui restaient en stock. Nous décollions avec une bombe de 1 000 livres sous une aile et une bombe de 500 livres sous l'autre aile. Toute la noria se faisait donc avec un avion en configuration dissymétrique et, en prime, une vue imprenable sur la base et sur les avions en dernier virage.

Le piqué à 60° en partant de 12 000 pieds et surtout la ressource à 5 ou 6 g, avec suffisamment de pied du côté opposé à la bombe de 500 livres toujours en place après le largage de la bombe de 1 000 livres, ne manquaient pas de sel. ■

Crash en "Grise" à Evreux

Alain Bévillard (68 - Bigand)



Retour sur un 1^{er} avril 1983 pas très drôle.

mandant d'escadron, votre serviteur.

Nous sommes en basse altitude et partons sur l'aile nez très bas. Allons-nous percuter la planète après avoir enroulé le clocher du petit village au nord ouest de la piste? L'avion se redresse à plat, juste pour s'écraser au sommet des arbres en haut de la colline. Miracle! Ça passe, sans même les étêter, Dieu sait comment... L'avion n'est pas pilotable... Nous voilà partis en virage à gauche.

Nous survolons la ville, il est midi en ce vendredi saint, les cloches étant à Rome, elles ne sonnent pas, mais la sortie des écoles se fait... Nous sommes bas... Que va-t-il se passer? Toujours en virage à gauche... Et nous redressons juste face au terrain... Il pleuvine... La visibilité est moyenne... Mais nous sommes

du bon côté de la base, c'est-à-dire côté des unités opérationnelles et non du côté de la base vie.

On ne touche à rien car ça vibre un max... Manche à fond à gauche... Vol à peu près horizontal... On décide le crash train rentré, droit devant, à gauche de la piste...

Le choc est plutôt doux, la glissade très courte...

Ouf!

Évidemment on coupe tout... Mais impossible d'ouvrir la porte équipage... Et pour cause, nous sommes sur le ventre!

Issue de secours et dehors au plus vite: accueil des autorités aussi pales que nous!

La suite fut une autre histoire.

Ainsi va l'Histoire! ■

C lôtura de la quinzaine d'instruction de l'Anjou à Evreux devant les autorités: Alain Bernier (58 - Blériot), commandant de base et François Koscher (63 - Deshayes) commandant la 64^e ET. À peine 30 secondes avant le passage de la formation des quatre "Grises" à 100 mètres sol, le numéro deux percute le numéro quatre, dans lequel se trouvent, outre le mécano-nav, le chef des OPS et le leader pilote avec le com-



Commissaire et peintre de l'air

Jean-Michel Golfier* (71-Blanckaert)

Décédé le 21 mai 2015, notre camarade évoquait, en 2013, l'originalité de son double statut, unique dans l'histoire militaire récente.



L'histoire commence en 1986. L'Armée de l'air, sachant qu'une de mes passions était la peinture, me demande de produire des tableaux sur le thème aéronautique pour postuler au titre de "peintre de l'air".

L'Armée de l'air voulait relancer l'institution, qui ne comptait que cinq ou six membres et seulement trois titulaires, ce qui était le quorum minimum pour monter un jury d'admission de nouveaux peintres. Le jury de 1987 me reçoit dans l'institution avec le titre de "peintre agréé", renouvelé par décret tous les trois ans. La titularisation définitive ne pouvant intervenir qu'après douze ans d'agrément, ce qui fut fait en 1999.

Le statut de "peintre de l'air", dont les premiers textes datent des années trente, a été à l'origine partiellement calqué sur celui des correspondants de guerre. Lorsque des missions sont effectuées sur le terrain (voire en OPEX), le peintre agréé est assimilé au grade de capitaine, le peintre titulaire à celui de commandant, sans porter les galons ni bénéficier de la solde afférente. L'assimilation a essentiellement des effets sur les frais de déplacements et pour l'accès aux mess. À la différence des peintres de la Marine – qui

ont un uniforme un peu semblable à celui des aumôniers militaires –, l'Armée de l'air n'a pas tranché la question. En 1987, originalité, je suis le seul militaire en activité dans l'institution ; ayant le grade de commissaire lieutenant-colonel, on ne pouvait pas m'accuser de vouloir bénéficier du statut de capitaine.

Avec le temps, en 2013, après la disparition des plus âgés, je me retrouve dans le trio des plus anciens dans la nomination de "peintre de l'air". N'étant pas peintre professionnel comme les autres membres de l'institution des peintres de l'air, j'ai, à travers l'association créée en 1987 par Philippe Mitschké, rencontré et côtoyé de grands anciens comme Albert Brenet et Paul Lenggellé, artistes internationalement reconnus. Leurs conseils ont été pour moi de grands moments, avec chaque fois une motivation renouvelée. Ma participation depuis vingt-six ans aux activités des peintres de l'air serait fastidieuse pour le lecteur. Aussi je ne retiendrai qu'une anecdote, que l'on peut qualifier d'effet collatéral du statut de peintre de l'air pour un commissaire.

Affecté à Djibouti comme directeur du Commissariat de l'air, c'est au cours de mon séjour, en 1987, que paraît mon agrément de peintre de l'air. Un jour, le COMAIR déboule un peu ennuyé dans mon bureau : « *Commissaire, j'ai un problème de hangarrettes.* ».

Les plus anciens se souviendront que dans les années soixante-dix et au-delà, l'Armée de l'air faisait pousser des hangarrettes, sur la majorité des bases, pour protéger les avions de chasse. Djibouti était en fin de ligne, la menace n'était pas à l'est mais au sud avec l'Éthiopie. Deux hangarrettes en béton venaient d'être construites pour les Mirage III. En métropole, tout était planifié, un mémorandum de l'OTAN imposait les cou-



leurs de camouflage en fonction des régions. Rien n'était prévu pour Djibouti.

Mon titre tout neuf de peintre de l'air était, pour le COMAIR, la qualification requise pour la peinture des hangarrettes. Le commissariat était sollicité pour pallier les déficiences de l'OTAN... j'acceptais le challenge. Après des reconnaissances aériennes en hélico sur tous les angles d'attaques potentiels des hangarrettes, le matin, à midi et en fonction des couleurs du paysage alentour, j'étais sur place.

Lorsque je fis commander, à l'officier Infra, des fûts de 100 litres de peinture couleur lilas, ocre, jaune, il y eut un moment de silence. Puis, vint le jour de la mise en œuvre. Une entreprise yéménite de peinture en bâtiment était sur place. Là, summum de l'activité d'un artiste peintre, avec une perche de 15 mètres de long, tel Michel-Ange peignant le plafond de la chapelle Sixtine, j'indiquais aux ouvriers sur les échafaudages les zones où il fallait telle ou telle couleur. Il y avait plus de 3 000 mètres carrés de surface à peindre.

Épilogue : deux mois après l'opération, visite d'inspection du général Guéguen, commandant la Défense aérienne. Avant le repas au mess, le général me prend à part et me dit : « *Commissaire, j'ai un problème avec "VOS" hangarrettes... On ne les voit pas, quel que soit l'angle d'approche !* » ■

1- Texte publié avec l'aimable autorisation de l'Amicale des commissaires de l'air et commissaires des armées/air (Amicaa).

La science face à l'origine de la guerre (III)

Les thèses comportementales

Jean-Claude Favin-Lévêque (67-Péronne)

Après avoir opposé les premières thèses darwiniennes à celle de l'origine récente de la guerre, l'auteur nous invite, dans cette troisième et dernière partie, à étudier les thèses comportementales, approches plus intégrées qui commencèrent à être élaborées dans la dernière partie du ^{xx}e siècle et aujourd'hui au cœur des débats.

L'éthologie de Konrad Lorenz eut une descendance disciplinaire prolifique, avec notamment la sociobiologie (souvent diabolisée en France), l'écologie comportementale et la psychologie évolutive. C'est ainsi qu'émergèrent, dans le dernier quart du ^{xx}e siècle, de nombreuses thèses que je range sous l'appellation générique de "thèses comportementales". Elles ont plusieurs points communs. Le premier est celui de l'approche comportementale, considérant que l'adaptation (le processus) et les adaptations (les caractères en résultant) ont forgé le comportement d'agression intra-espèce dans la lignée humaine. Le deuxième est de s'appuyer sur un comparatisme entre le comportement de l'homme et du chimpanzé (actuels). Le troisième est un concept partagé, la coalition des mâles. Toutefois, ces thèses se différencient fortement par la démarche elle-même, ainsi que par les rôles attribués aux différents facteurs (environnements, caractères, mécanismes évolutifs, etc.).

Dans les années quatre-vingt, Jane Goodall, primatologue aujourd'hui devenue une icône, protectrice infatigable des chimpanzés, révélait au monde que nos plus proches cousins, réputés jusque-là frugivores et pacifiques, s'avéraient d'une part être des chasseurs, et d'autre part se livraient à des conflits intercommunautaires à un niveau de violence létale. Elle en déduisait l'hypothèse d'une proximité réelle avec les hu-

maines: « *Ainsi, il est d'un intérêt considérable de constater que les chimpanzés montrent des comportements qui pourraient être les précurseurs de la pseudo-spéciation¹ chez les humains. Premièrement, leur sentiment identitaire de groupe est fort; ils font clairement la différence entre les individus qui appartiennent au groupe et ceux qui n'y appartiennent pas. Les enfants et femelles qui font partie du groupe sont protégés, même si les enfants ont été engendrés par des mâles d'autres communautés. Les enfants de femelles n'appartiennent pas au groupe peuvent être tués.* » [J. Goodall, 1986.]

« *J'avance que jusqu'à ce que nos lointains ancêtres acquièrent le langage, ils ne devaient pas être capables de s'engager dans des conflits intergroupes qui pouvaient se développer en guerre – en conflit armé organisé. Le chimpanzé, d'une part dans une combinaison unique de liens de parentèles forts entre mâles adultes et d'autre part d'une inhabituelle attitude d'agression hostile et violente à l'égard des individus extérieurs au groupe, a clairement atteint un niveau qui se situe au seuil de la réalisation humaine en termes de destruction, cruauté et conflit planifié intergroupe. Si jamais il avait développé le pouvoir du langage – et nous l'avons vu, il est proche de ce seuil, également – n'aurait-il pas pu ouvrir la porte et faire la guerre avec les meilleurs d'entre nous?* » [ibid.]

Les observations de Goodall à Gombe (Tanzanie), accueillies d'abord comme une surprise voire comme une exception ne tirant pas à conséquence, furent ultérieurement confirmées dans plusieurs autres

communautés de chimpanzés en milieu naturel (Mahale en Tanzanie, Kibale en Ouganda et Taï en Côte d'Ivoire). Elles ouvriront un vaste champ d'études des comportements conflictuels chez les primates et de comparatifs avec les humains. Le scénario du film documentaire *Chimpanzés*, sorti en 2013, s'en inspire.

Analogie hommes-chimpanzés

Dans cette famille de thèses, celle de Richard Wrangham et Dale Peterson, auteurs de *Demonic Males, Apes and the Origins of Human Violence* (1996) part de l'analogie entre la violence observée chez les chimpanzés communs et les hommes actuels. « *Que les chimpanzés et les humains tuent les membres de groupes voisins de leurs propres espèces est, nous l'avons vu, une exception saisissante à la règle normale pour les animaux. Ajoutez notre proximité génétique à ces grands singes et nous sommes face à la possibilité que l'agression intergroupe dans nos deux espèces ait une origine commune.* »

La similitude homme/chimpanzé se prolonge dans l'organisation sociale: un système patrilocal², une hiérarchie marquée, une domination des mâles sur les femelles, accompagnée de violences. Tout serait simple et pourrait s'expliquer par un ancêtre commun si le troisième primate de la famille, le bonobo, ne semblait être l'illustration vivante et réussie du slogan hippie: « *L'amour, pas la guerre* ». L'explication ne pourrait donc se limiter à un héritage de



caractères venant d'un ancêtre commun et reposerait sur deux éléments :

- un fond naturel de violence dans la lignée des mammifères qui s'exprimerait différemment selon les espèces ;

- une similitude d'environnement (physique et social) entre les chimpanzés communs et l'homme, qui expliquerait la proximité de comportements de ces deux cousins : « *Nous cherchons à expliquer les traits communs de l'agression intergroupe des chimpanzés et des humains comme des réponses fonctionnelles à des conditions socioécologiques communes, non comme des homologues dérivées d'un ancêtre commun.* » [Manson, 1991.]

L'histoire des bonobos aurait ainsi produit une organisation sociale différente où les femelles tiennent une place plus importante, en mesure de réguler la violence des mâles. En revanche, le résultat chez l'homme et le chimpanzé commun serait une violence des mâles qui s'exerce à l'intérieur du groupe, bien que tempérée par des phénomènes de régulation (hiérarchie, mécanismes de domination et de soumission), mais qui trouverait à s'exprimer sans retenue à l'extérieur du groupe. Cette violence se développe particulièrement dans le contexte de patrilocalité de ces deux espèces qui favorise la coalition des mâles et *a fortiori* dans les systèmes patriarcaux très majoritaires dans les sociétés humaines. Le concept de coalition des mâles constitue en effet un point de convergence des diverses thèses comportementales sous différentes appellations, soit celle de coalition des mâles soit celle de *fraternal interest groups*. Toutefois, les mécanismes évolutifs pour en expliquer l'aboutissement diffèrent et ordonnent diversement les facteurs : héritage génétique, stratégies de reproduction des sexes, organisation sociale.

Inutile de dire que cette thèse suscite de larges débats autour de la frontière homme/animal et renvoie vers des questionnements philosophiques, parfois à fronts renversés. Le retour vers la nature de ce début de siècle insiste sur la continuité homme/animal, la nécessité d'assumer cette proximité et de vivre en symbiose. Mais ne voilà-t-il pas que ce nouveau sauvage ne peut pas revendiquer le qualificatif de "bon" car non pacifique de nature ! Et que pour pouvoir vaincre la guerre, l'homme doit afficher sa différence, son progrès culturel et... sa supériorité !

Je vous avais dit que c'était un sujet polémique !

Conclusion générale

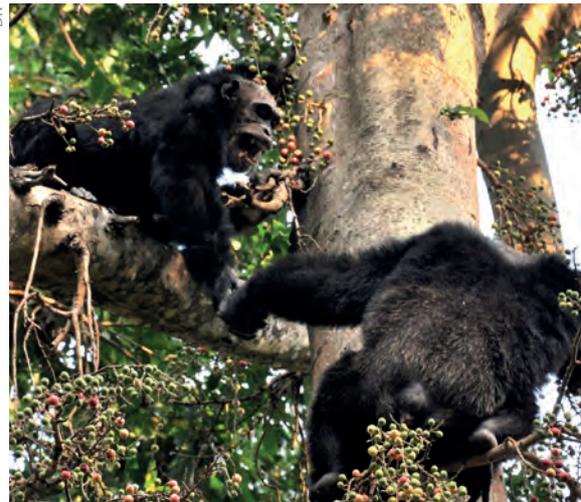
Que pouvons-nous conclure de cette revue de thèses scientifiques sur l'origine de la guerre ? Cet apparent trop-plein de théories (et je ne vous ai présenté que les principales !) invite à un double scepticisme : scepticisme sur leurs fondements et doute sur la possibilité de trouver la vérité.

Laquelle de ces thèses dit la vérité ? Peut-être aucune ! Nous sommes dans le processus scientifique normal qui tourne en boucle entre observation, hypothèse et réfutation. La science met parfois plusieurs siècles pour trouver un consensus - on parle alors d'un paradigme - considéré alors comme "vérité scientifique"... jusqu'au prochain changement de paradigme. Nous avons tous appris l'histoire des théories de la gravitation, de Ptolémée à Galilée, Newton et Einstein.

Pourquoi des thèses aussi différentes ? Pour des raisons pédagogiques, j'ai choisi de présenter les différentes théories évolutionnistes dans le déroulement historique. Cela permet de resituer les arguments dans leur contexte et de les positionner les uns par rapport aux autres. Mais cela rend le paysage un peu plus confus qu'il n'est réellement. Car la science n'a pas fait du surplace depuis cent cinquante ans que le sujet est sur la table. La théorie de l'évolution elle-même a beaucoup évolué, ce qui ne pouvait avoir qu'une forte influence sur l'approche du sujet "guerre". Par ailleurs, l'histoire du *xx^e* siècle et ses deux guerres mondiales ont produit un contexte peu propice à la sérénité intellectuelle nécessaire à un thème politiquement sensible. Mais je soutiens que la science a progressé sur le sujet avec au moins deux avancées importantes. D'abord, les chercheurs savent mieux ce qu'ils cherchent. Il ne s'agit plus de trouver une origine unique, entraînant dans une causalité linéaire l'apparition et le développement du phénomène "guerre". Il s'agit de remonter aussi loin que possible dans la traçabilité de phénomènes concourant à la violence collective chez les humains. Enfin, depuis quarante ans, on observe une certaine convergence sur l'approche comportementale. Des disciplines (écologie comportementale, psychologie évolutive) ont émergé et fournissent un corpus de réflexions, de concepts, d'expérimentations ; cet ensemble permet au monde scientifique de fonctionner dans un système hypothético-déductif classique. Nous sommes sortis des intuitions isolées de quelques chercheurs.

Toutefois, apparaissent deux grands obstacles. Le premier, c'est que la science a en-

DR



Des chimpanzés tellement humains, jusque dans la guerre ?

core un grand chemin à parcourir dans la connaissance du cerveau humain et la genèse de ses capacités. Sciences cognitives et neurosciences ont beaucoup à dire. Leurs avancées (par exemple, sur l'origine du langage) sont des préalables nécessaires pour de nombreux sujets dont celui de la guerre. Difficile d'imaginer par exemple que, si une forme de violence intergroupe existait, l'émergence du langage n'ait pas eu des conséquences sur le devenir des groupes impliqués. Le second obstacle, c'est le fossé qui sépare les approches évolutionnistes des thèses sur l'origine récente de la guerre. Deux disciplines principalement contribuent à ces dernières, l'archéologie et l'ethnologie. Si les thèses évolutionnistes disent vrai, il faudra qu'elles puissent établir la continuité avec l'histoire récente et converger avec ces deux disciplines. Il y a encore aujourd'hui au mieux ignorance réciproque, et souvent des polémiques et des blocages idéologiques.

De quoi m'occuper encore quelques années ! ■

1- La pseudo-spéciation est la notion selon laquelle des différenciations culturelles pourraient avoir des effets similaires aux différenciations biologiques et créer des groupes qui différencieraient comme des espèces. Cela conduirait à la « dé-humanisation », c'est-à-dire à considérer celui d'un autre groupe humain comme d'une autre espèce, ce qui lève notamment la barrière psychologique de l'acte de tuer.

2- Cette phrase est de 1986 ; le roman du Français Pierre Boulle *La Planète des singes* date de 1963. Le premier film date de 1968 et le huitième de 2014 !

3- Dans un système patrilocal, la femme quitte son groupe pour rejoindre celui de son mari. Chez les chimpanzés communs, la femelle quitte son groupe de naissance à la maturité sexuelle alors que le mâle y reste toute sa vie.

Feuille d'acanthé et képi bleu

Michel Fropo[†] (55-Gouachon-Noireaut)

Ce texte, paru dans le numéro de juin 1991 du *Bulletin de liaison des commissaires de l'air*, nous a été transmis par Christian Guéguen (53-Brunschwig), qui l'avait reçu de Gustave Jourden (56-Le Cong). Écrit par notre camarade commissaire Michel Fropo (55-Gouachon-Noireaut), décédé en janvier 2014, il nous offre l'occasion de voir qu'à l'égard de bien des piègeards, nombre de nos commissaires étaient des hommes de terrain.



Il y a, depuis plus de trente ans dans l'Armée de l'air (N.D.L.R.: cinquante aujourd'hui), un petit club, très sélect, et cependant très humble, car fort peu connu en dehors du cercle étroit des initiés. C'est peut-être le plus petit club que l'on puisse imaginer, puisque ses membres se comptent sur les doigts d'une seule main. Ils sont en effet cinq, pas un de moins, pas un de plus. C'est le club des commissaires de l'air qui ont été, au temps où le drapeau français flottait sur Alger, officiers des affaires algériennes, chefs de Sections administratives spécialisées (SAS), c'est-à-dire administrateurs militaires de territoires vastes comme deux ou trois communes.

Militaires, ils l'étaient et le symbole parfaitement connu de leur autorité sur les populations du bled algérien était, outre la tenue de combat, dite « treillis », le képi bleu

de ciel, frappé au centre d'une étoile et d'un croissant d'or. Militaires, ils l'étaient aussi parce qu'ils avaient l'obligation de recruter un *maghzen* de trente *moghaznis*, soldats supplétifs armés de fusils Mauser, qui servaient à des tâches très diverses :

- protection rapprochée du chef de SAS et du *bordj*¹ ;
- construction sommaire servant de point d'appui central à l'activité de la SAS ;
- patrouilles à pied ou à cheval sur le territoire de la SAS – qui approchait souvent les 40 km² de surface –, afin de glaner les renseignements sur les mouvements des rebelles ;
- participation aux opérations de pacification, déclenchées par les unités opérationnelles du secteur ;
- construction des villages de regroupement pour les populations placées sous la protection de la SAS ;
- remplacement des instituteurs dans les écoles communales ;
- construction de pistes et de routes dans les massifs montagneux, pour atteindre les hameaux isolés ;
- évacuation sur la sous-préfecture des malades et blessés civils ayant besoin d'une hospitalisation, etc.

Mais ces jeunes officiers étaient aussi des administrateurs au sens le plus habituel et le plus juridique du terme. Ils avaient en charge comme « délégués spéciaux » la mairie de deux ou trois communes. À ce titre, ils présidaient le conseil municipal, et avaient participé évidemment au recrutement de ses membres, recrutement d'autant plus délicat que la politique française se faisait

plus incertaine au niveau gouvernemental. Tous, ils avaient entendu des notables musulmans de leur circonscription, venus les voir au *bordj* pour leur poser cette question capitale : « *Mon lieutenant, resteras-tu ici ?* » Sur la réponse affirmative que la SAS resterait, et que le lieutenant resterait aussi, lui-même ou un de ses successeurs, ces notables repartaient silencieux, mais ayant accepté de continuer à siéger au conseil municipal, malgré les menaces de l'appareil politico-militaire des rebelles.

Gestion des finances...

Nos chefs de SAS avaient aussi la haute main sur les budgets communaux qu'ils géraient directement selon les directives de la sous-préfecture, et par des contacts journaliers avec les secrétaires de mairie, qu'ils conseillaient ordinairement. Ils géraient aussi la Section communale d'application du plan de Constantine (SCAPCO), dans chacune de leurs communes. C'était une subvention d'État pour des travaux agricoles de remise en culture, pour des opérations de forestage, d'adduction d'eau ou de réfection des routes et des pistes.

Le travail administratif terminé pour la journée, nos jeunes officiers au képi bleu se détendaient utilement en faisant du renseignement par des tournées à pied et sans arme dans les villages. C'était l'occasion de « palabres » avec les chefs de famille, ou parfois même avec les veuves des rebelles. On les invitait à boire le thé (les trois verres traditionnels) sous la *khaima*, vaste tente tissée en poils de chameau, ou dans le *gourbi*, petite maison en pisé, d'une seule pièce, ayant pour





Photos Gustave Jourden

seule ouverture la porte en face de la cheminée d'angle, et qui sert la nuit de chambre à coucher pour toute la famille, alignée au sol sous les couvertures, côte à côte, comme sous une tente.

... et respect des coutumes

Assis en tailleur sur un coussin placé sur le sol en terre battue, le dos appuyé au mur de pisé, ils sirotaient doucement le liquide sucré et brûlant en écoutant les paroles prudentes que leurs nouveaux amis prononçaient dans la pénombre du *gourbi*. Ils tendaient toute leur attention pour comprendre ces quelques mots prononcés à voix basse, et y répondre soit en kabyle, soit en arabe selon les régions. C'était le moment où ils devaient faire appel à toutes les connaissances acquises à Alger, pendant le grand cours des «Affaires algériennes», des lèvres du colonel Coudino ou du commandant Deluc ou du capitaine Ben Hamza, leurs professeurs d'arabe et de kabyle. Les commissaires de l'air qui portèrent alors pendant trois ou quatre ans le képi bleu et les pattes d'épaule rouges, selon la tradition de l'armée d'Afrique, empruntée par les SAS aux Affaires indigènes du Maroc et aux Affaires sahariennes, ne furent pas les seuls officiers de l'Armée de l'air à servir de cette façon originale.

Le corps des officiers des Bases a fourni plusieurs chefs de SAS, dont certains ont accédé par la suite au grade de colonel dans leur corps d'origine².

Mais, dira-t-on, qui sont les membres de ce fameux petit club, *Feuille d'acanthé et képi bleu*, dont vous nous parlez? La réponse est simple: il s'agit, dans l'ordre chronologique d'entrée au Service des affaires algériennes, des officiers suivants:

1.- Marc Chervel. Polytechnicien, commissaire de l'air rattaché à la promotion 54, qui fut l'ancien ayant ouvert la voie.

2.- Daniel Abolivier, de la promotion 55, qui a servi en Grande Kabylie comme chef de la SAS de Tamazirt; il est actuellement président de l'Association des anciens de SAS.

3.- Michel Fropo³, de la promotion 55, qui a servi dans la région de Tlemcen, comme chef de la SAS de Tameksalet.

4.- Francois-Xavier de Vivie de Régie⁴, de la promotion 56, qui a servi dans l'est constantinois, comme chef de la SAS d'Aïn-Zana.

5.- Gustave Jourden, de la même promotion, qui a servi comme chef de la SAS de Loudalouze, dans la région de Cherchell.

Trois d'entre eux ont eu la terrible mission de procéder à la dissolution de leur SAS après le 19 mars 1962, date du cessez-le-feu. Dans le langage du commissariat, les opérations de liquidation ont une signification purement administrative. Pour les officiers des affaires algériennes, elles ont été accompagnées de drames humains qui les ont marqués à vie.

L'auteur de cet article, ancien des SAS, a voulu, en évoquant cette période difficile,



apporter sa part à la rédaction de l'histoire du commissariat. Mais pour ceux qui désireraient connaître mieux ce que fut l'aventure exaltante des SAS, avec ses humbles gloires et ses tristesses cachées, un livre – *Képi bleu, une*

SAS, un autre aspect de la guerre d'Algérie – a été écrit par Guy Vincent, ancien chef de SAS (ouvrage édité par l'association «Jeune Pied-Noir», BP 4 91570 Bièvres). Sa lecture est vivement recommandée à tous. ■

1- Fortin ou lieu fortifié.

2- Qu'il soit permis au rédacteur de cet article de saluer particulièrement la mémoire de l'un d'entre eux, tué au combat à la tête de son *maghzen* lors d'une opération de ratissage dans la région d'Alger, le 10 septembre 1958. Il s'agit du sous-lieutenant Claude Faure, né à Béziers le 5 janvier 1931, de la promotion 54-Héliot. Il est, semble-t-il, le seul officier de l'Armée de l'air, mort au champ d'honneur, comme officier des Affaires algériennes, chef d'une SAS. L'École de l'air – qui a honoré la mémoire de son camarade de promotion, le sous-lieutenant Pierre Campagnole, tué au combat en Algérie le 3 mars 1957, dans les commandos de l'air et qui a donné son nom au champ de tir, célèbre chez les poussins –, semble avoir oublié la mémoire du sous-lieutenant Faure, qui est, lui aussi, mort pour la France en Algérie.

3- Décédé le 25 janvier 2014.

4- Décédé le 14 juin 2003.

La “Julie”

Jean-Paul Salini (48-Brachet)

Cette nouvelle est écrite en hommage à mes camarades du transport. Ils ont connu, au cours de leur carrière, bien des aventures et j’ai souvent pensé que j’étais, moi chasseur, par rapport à eux, une sorte de fonctionnaire. Le personnage d’Anatole est directement inspiré par une figure du transport qui a réellement existé et que les anciens reconnaîtront. L’histoire m’a été racontée par un transporteur, mais j’ignore si elle est vraie.

La “Julie” avançait dans un grand bruit mécanique. Il y avait les tôles torturées, le souffle asthmatique des moteurs désaccordés et les bruits dus à la vitesse et aux écoulements des filets d’air sur les ailes et le fuselage. On entendait des râles, des hennissements, puis d’un seul coup de longs sanglots suivis d’un bruit de scie à bois. Et de temps en temps des vibrations qui s’enflaient, s’enflaient et disparaissaient sans que l’on sache pourquoi. Tous ces bruits résonnaient douloureusement dans la tête d’Anatole.

Le moteur droit chauffait comme d’habitude. Il chauffait toujours, le moteur droit, et ça faisait le désespoir de Mimile, le mécanicien, qui cherchait depuis plus d’un an la raison de cette conduite suspecte qui échappait à toutes les raisons techniques. Il avait tout essayé, Mimile, et il en rêvait même dans son sommeil. Il s’en était même ouvert à Anatole. Mais Anatole s’en foutait. Il se foutait de tout, Anatole. Il lui avait dit :

« Les moteurs, c’est normal que ça chauffe. Tu mets de l’essence et tu fais brûler. Tu veux quand même pas que ça te fasse des glaçons ? »

– Mais celui-là, il chauffe plus que les autres.
– Et alors ?

– Alors ! Alors ! Un de ces jours, il va nous péter dans les doigts.

– Eh bien ! Il nous en reste deux.

– Mais on ne tient pas l’altitude sur deux moteurs.

– Non, mais on plane loin. Et on peut choisir l’endroit où on se crashe. Ça ne te dirait pas de faire un peu de tourisme ? »

Pour Mimile, Anatole, ce n’était pas un gars très sérieux. Un héros, ouais, et tout le reste, avec la réputation terrible du gars qui était de tous les coups durs. Pendant la guerre, avant les accords d’armistice, lorsqu’il y avait un poste à ravitailler, perdu dans le brouillard et entouré de Viets à la détente facile, on envoyait Anatole. Il partait sur sa Julie, quelquefois seul, sans équipage, avec un seul largueur qui, dans sa cale, n’en menait pas large. Il franchissait des cols noyés de pluie, il tournait dans des vallées sans fond, il hissait péniblement son avion poussif au long des pentes vertigineuses, il passait à travers des pluies de projectiles et il larguait ses containers de munitions ou de bouffe auxquels il avait ajouté sa marque personnelle, à savoir un carton de pastis. Mimile avait pour lui à la fois de la crainte, car on ne savait jamais ce qui allait se passer dans cette tête, de l’admiration et même une sorte de dévotion. Ils allaient toujours en paire. Mimile, c’était le petit gros et Anatole la grande perche maigre. Le barman de l’escadrille les avait surnommés “Pils et Oberpils”, deux marques de bières lorraines qu’il leur servait d’aussi loin qu’il les voyait, avant même qu’ils n’en aient exprimé le souhait.

Pour l’heure, Anatole tenait le volant du manche entre ses mains, mais il avait abandonné le palonnier et il avait mis ses pieds sur le tableau de bord. Il s’apprêtait à une petite sieste car la Julie n’était pas bien véloce et le moindre trajet prenait des heures. Depuis vingt minutes qu’ils avaient dé-

collé, ils avaient à peine atteint 6000 pieds. Encore un petit effort et ils atteindraient les 7000 pieds qui les mettraient au-dessus des plus hauts sommets de la route. Anatole alors passerait le manche à son copilote avec comme consigne de tenir le cap et de le réveiller dans une heure. Mais pour l’heure, il luttait avec un mal de tête tenace et l’impression que tous les diables de l’enfer étaient enfermés dans sa calotte crânienne. Et l’estomac ! Ça n’allait guère non plus du côté de l’estomac, des aigreurs suspectes s’y développaient qui ascensionnaient vers sa gorge. Et il y avait ce refrain qui revenait sans cesse, qui lui martelait la tête, un vrai supplice qui ne le quittait pas :

« *Lo humo de ayer*

Ya se me paso

Este es otro humo

Que hoy empiezo yo. »

(La cuite d’hier/Elle m’est passée/Ça c’est une autre cuite/Que je viens de recommencer.)

Elle avait de drôles de chansons, Juanita. Et son choum était vraiment dégueulasse. Dégueulasse mais décisif ! Comment expliquer autrement qu’il ait fini sa nuit dans le lit de cette passionaria à moustache ? Il n’avait de cette aventure que de vagues souvenirs. Oui ! Il avait crié : « *¡Abas Franco !* » et « *¡Olé !* ». Et puis ils avaient joué à la corrida. Il fonçait comme un sourd, à quatre pattes, et elle gueulait : « *¡Ho ! ¡Là ! ¡Toro !* » en lui balançant une serviette à travers la gueule. Forcément, comme il n’y voyait plus rien, il avait





Un Junker 52, surnommé affectueusement la "Julie".

tout renversé dans la turne. Après... après, il ne se souvenait plus. Drôle de fille! Et qu'est-ce qu'elle foutait, cette Espagnole, dans un quartier de Cholon? Bon sang! Quel mal de tête! Vivement qu'on arrive à 7 000 pieds. Ça lui ferait du bien de dormir.

À la droite d'Anatole, il y avait Georges. Une présence volumineuse. Un vrai fêlé, celui-là! Toute son attention fixée sur le volume de ses biceps et la mensuration de ses mollets ou de ses cuisses. En ce moment même, il pesait de toute la force de sa main droite contre sa main gauche pour le plus grand bien de ses pectoraux et il poussait de tout son poids sur le palonnier où son pied gauche combattait son pied droit pour la plus grande gloire des triceps de ses cuisses. La ferveur et la constance avec lesquelles il entraînait son corps à toute heure du jour lui avait conféré une silhouette particulière. Cet entraînement avait porté ses fruits. Il ressemblait à un gorille et il en avait la démarche, les genoux pliés et les bras écartés parce que le volume des muscles sous ses aisselles l'empêchait d'allonger ses bras le long du corps. Et ses biceps énormes, trop serrés par les manches courtes de sa chemisette, l'obligeaient à tenir constamment les bras à demi fléchis.

L'équipage était complété par "Étincelles", le radio. C'était un gars maigre, de taille moyenne, avec une face de rat. Un nez long et fin surmontant des dents de rongeur, bien apparentes. Il était confiné, loin des autres, dans un petit espace où il était assis en sens contraire de la marche et où il s'occupait de besognes mystérieuses. À peine l'avion décollé, il se précipitait sur une petite manivelle située sur la paroi devant lui et il commençait à la tourner dans le sens

inverse des aiguilles d'une montre. À l'aide de cette manivelle, il déroulait deux cents mètres de fil métallique qui lui servaient d'antenne radio. Pour permettre à cette antenne de jouer pleinement son rôle, elle était lestée à son extrémité par un saumon de plomb qui, dans le vocabulaire du bord, s'appelait une "couille". Le principal travail du radio consistait à dérouler les deux cents mètres de fil après le décollage et à les réenrouler à temps avant l'atterrissage. Ce qu'il faisait entre ces deux moments, tout le monde l'ignorait. Mais il arrivait qu'Anatole se souvenait d'avoir été autrefois pilote de chasse. Il avait été viré de cette noble corporation pour on ne sait quelle peccadille, mais il en avait conservé l'esprit agressif. Il se lançait alors dans des évolutions brutales à basse altitude qui épouvantaient son équipage et étonnaient la Julie, habituée à des émotions moins éprouvantes. Étincelles, prévoyant le pire, se dépêchait de rentrer l'antenne. Mais il avait beau mouliner à toute vitesse il arrivait hélas que, trop tard! le saumon de plomb restait accroché à quelque cime d'arbre ou à quelque rocher. C'était là la source de graves dissensions dans l'équipage. Étincelles, furieux, venait voir Anatole: « *Avec tes jeux de con, j'ai encore perdu une couille!* » À quoi l'autre répondait, avec un calme olympien: « *Ça m'en touche une sans faire bouger l'autre.* »

Phrase obscure sans doute, mais qu'il utilisait souvent et qui laissait supposer que cet événement, pour regrettable qu'il fût, allait rejoindre les autres, la grande quantité d'autres qui le laissaient, lui, Anatole, indifférent.

Toute cette équipe – Anatole, Mimile, Georges et Étincelles –, était au service de la Julie.

La Julie avait vu le jour quelque part en Allemagne dans les années 1931. À l'époque, c'était un des avions modernes qui marquait la renaissance de la *Luftwaffe*. Son nom allemand était Junker 52. En fait, avant même d'être produite, c'était déjà un vieux clou. Elle n'avait pas de train rentrant, pas d'hélice à pas variable et sa vitesse de croisière était de 200 km/heure. Elle emportait royalement 14 parachutistes équipés. Ceci étant, elle avait vu l'ascension d'Hitler, elle avait participé à la prise par les parachutistes des forts belges que l'on pensait impenables, elle avait transporté en Crète les troupes qui avaient chassé les Britanniques et elle avait ravitaillé les troupes allemandes encerclées à Stalingrad. C'était l'avion préféré des chasseurs alliés, tant russes que britanniques ou américains car, lorsqu'elle était vue, elle était condamnée. Elle avait alimenté ainsi les scores de nombreux chasseurs débutants parce qu'elle allait lentement, qu'elle virait mal et qu'elle n'était pas défendue. Cette Julie-là, pourtant, avait survécu à toutes ces aventures mais avait été retrouvée sur le terrain de Friedrichshafen, où elle était cachée sous le toit d'un hangar qui s'était effondré à la suite d'un bombardement. C'était un Français, un mécanicien en maraude, qui s'était glissé dans l'enchevêtrement de ferraille et qui l'avait reconnue.

« *Tiens! Une Julie!* » (C'était le nom que les Français donnaient au Junker 52.) Et il avait ajouté aussitôt: « *Elle est presque neuve.* »

Il y avait dans un coin de l'avion toute une documentation soigneusement rangée. Toute la vie de la Julie était là, dans ces papiers: sa date de fabrication, ses heures de vol, les réparations, les affectations successives, les notices d'utilisation, les consignes de maintenance, tout rangé avec une minutie et une exactitude germaniques. L'heureux découvreur considéra avec mépris toute cette documentation écrite en lettres gothiques. « *C'est écrit avec des pattes de chien tout ça! Ces Boches, ils ne peuvent pas écrire comme tout le monde.* »

Il envoya tout le paquet aux ordures et ce fut une Julie toute neuve et toute vierge qui changea de nationalité et qui entra dans l'Armée de l'air française. On lui fit un beau dossier. Elle fut rebaptisée "Toucan", nom officiel, jamais utilisé par les équipages qui lui préféraient "Julie". Immatriculation: Papa Victor. Heures de vol: zéro.

Elle accusait pourtant sa fatigue et son ▶



► âge. Les tôles de ses ailes avaient été changées plusieurs fois et selon leur ancienneté et leur oxydation, elles étaient de couleurs plus ou moins claires. De longues traînées d'huile bavaient en arrière des moteurs le long du fuselage et des ailes. Toutes les surfaces transparentes étaient jaunies de vieillesse. Toutes les articulations des portes étaient oxydées. Et ce qui accentuait encore son âge, c'était son allure. Trimoteur ! Il y avait longtemps qu'on ne faisait plus de trimoteurs. Cet avion-là avait un moteur central, ridiculement petit au bout du fuselage et deux autres aussi petits sur les ailes. Ils étaient carénés de façon consternante et ils animaient des hélices à deux pales qui paraissaient minuscules et plus destinées à refroidir les moteurs qui étaient derrière qu'à participer à la propulsion. Il y avait, au pied de chaque pale d'hélice, un petit tuyau qui dépassait de l'axe. C'était le système de dégivrage des pales d'hélice. On envoyait par ce tuyau un liquide de dégivrage qui était censé dégivrer les hélices lorsque c'était nécessaire. Mais l'expérience montrait que le liquide était dispersé par le courant d'air et qu'il allait se perdre dans la nature. Lorsque, miracle ! il consentait à dégivrer les pales, il le faisait selon des lois qui étaient connues de lui seul. De gros glaçons étaient projetés sur le fuselage, cependant que les pales déséquilibrées par un dégivrage dissymétrique entamaient une valse macabre et transmettaient à l'appareil tout entier des frémissements inquiétants. Les pilotes évitaient de s'en servir.

Mais le plus drôle et le plus désuet sans doute était le fuselage. Il était de section carrée, comme un autobus dont le toit serait plat, avec des hublots rectangulaires très petits et il était fait en tôle ondulée, comme

les toits des bidonvilles. Sur ces tôles apparaissaient, très gros, d'énormes boulons, qui servaient sans doute à assurer la surface du fuselage sur le bâti intérieur. Ces gros boulons n'étaient pas hexagonaux, comme le sont les boulons ordinaires. Ils étaient carrés !

Telle qu'elle était, la Julie rendait des services à l'Armée de l'air. Sa faible vitesse lui permettait de se poser partout, même sur un champ de patates. Elle faisait merveille dans le désert et dans la brousse. On l'utilisait pour ravitailler les postes isolés, pour larguer des parachutistes et même, au début de la guerre d'Indochine, on l'avait utilisée pour larguer des bombes et des touques de napalm. La Julie, bonne à tout faire, à condition de lui donner le temps ! Lorsque le mistral soufflait sur la Méditerranée, on ne pouvait pas l'envoyer d'Alger à Marseille. Un mistral de face à 120 km/h réduisait sa vitesse à 50 km/h au-dessus du sol. À cette vitesse-là, il fallait 20 heures pour faire le trajet et l'avion n'avait pas assez d'essence pour rester en l'air le temps nécessaire. Son plafond limité lui interdisait généralement de monter au-dessus des orages et elle se tapait joyeusement toutes les saletés météorologiques. Y avait-il une dépression qui traînait dans le coin, elle fonçait dedans et s'y secouait comme un saladier. Et pour la convoier de France en Indochine, il fallait quinze jours. Il est vrai que les équipages n'étaient pas pressés non plus. Ils traînaient aux escales, faisaient un peu de tourisme et finalement ils l'aimaient bien, leur Julie. Ils avaient de l'affection pour elle. C'était une vieille dame pas fragile du tout. Sans compter qu'avec elle, le carnet de vol se remplissait vite. La moindre virée durait

quatre heures.

L'armistice avec le Viêt-minh avait été signé depuis deux mois et son exécution était contrôlée par des commissions internationales où il y avait surtout des Américains. Anatole avait été chargé d'aller se poser à Da Lat pour y récupérer une de ces commissions. Da Lat, fameuse station d'altitude où les hautes personnalités d'Indochine allaient se reposer. C'était là que l'empereur Bao Daï avait sa résidence. C'est là qu'il entretenait ses maîtresses, chassait le tigre et montait ses combines louches qui avaient contribué pour une grande part à la défaite finale des Français. L'armistice l'avait mis hors de course et il s'était retiré à Cannes ou à Nice pour y jouir commodément de ses petites économies. Il n'avait jamais été très battant dans ce conflit et, avec la dégringolade, il avait enfin obtenu ce qu'il désirait : vivre peinard. Du coup, ses palais et ses installations avaient été mis à la disposition des différentes commissions qui préféreraient, bien évidemment, le climat de Da Lat à 1 800 mètres d'altitude à celui des champs de bataille encore chauds. Et c'est une de ces commissions qu'Anatole allait prendre en charge pour l'emmener quelque part sur le 28^e parallèle.

Anatole s'était battu pendant trois ans en Indochine et il avait été sévèrement secoué par la chute de Dien Bien Phu. Comme à la plupart des soldats du corps expéditionnaire, l'idée d'une défaite lui paraissait inconcevable. Combattant rendu à la paix, ça lui faisait tout drôle. L'idée que des étrangers, non combattants de surcroît, puissent venir "contrôler" des troupes françaises le hérissait un peu. Qu'est-ce que c'était que ces pékins ? Il se promettait de ne pas les saluer et de les transporter « comme s'ils étaient des sacs de patates ». « *Tu entends bien, Georges ! Des sacs de patates.* » Georges, le copilote, brusquement sorti d'une série de contraction des deltoïdes, regarda son chef avec étonnement. L'autre continuait, avec une mauvaise humeur qui s'enflait toute seule, favorisée par un mal au crâne qui n'avait pas dit son dernier mot. « *Des sacs de patates, je te dis ! Ils ne méritent pas autre chose ! Je vais leur faire voir, moi. Je vais les faire voler entre les arbres ! Ils se souviendront de moi, je te le dis et avant que l'envie les reprenne de monter dans un avion, il coulera de l'eau sous les ponts. Non mais !* » Cependant, il passait sa mauvaise humeur sur le manche à balai et l'avion était entré dans une danse lourde





et disgracieuse. Quelque chose comme la danse du ventre d'une princesse obèse dans un harem d'Orient. Étincelles cependant, à tout hasard, moulinait à toute vitesse sa manivelle pour mettre sa couille hors de danger et Mimile observait Anatole avec inquiétude. Lorsqu'il était comme ça, on pouvait s'attendre au pire. Georges, complètement indifférent à ce drame, avait déconnecté et, les deux poings sur la poitrine, il contractait ses deux biceps en comptant le nombre de ses respirations. Lorsqu'il en serait à 20, il envisagerait de mettre les mains sur les accoudoirs et de se mettre en suspension pour muscler ses triceps. Il espérait que d'ici là, Anatole aurait fini ses excentricités, car il est difficile de se maintenir en suspension sur les poignets dans un avion qui fait n'importe quoi.

La colère d'Anatole dura jusqu'à la verticale du terrain. Puis, ça lui passa un peu. Il fallait maintenant penser aux choses sérieuses. C'est à dire à l'atterrissage. Heureusement, les actions vitales étaient tout ce qu'il y a de plus simple. Réduire les gaz et sortir les volets. Pas de manœuvre de sortie du train puisqu'il ne rentrait pas, et pas de manœuvre de pas de l'hélice puisque ses pales étaient fixes. Anatole s'installa dans la vallée, face à la piste, dans le sens de la descente, avec les montagnes derrière lui. À quatre kilomètres de la piste, sur la droite, il eut un coup d'œil pour la maison du Breton. C'était un vieux plouc, quel âge avait-il? Quatre-vingt, quatre-vingt-cinq ans, qui habitait là avec ses quatre congais, des petites de 16 ans. Il ne s'emmerdait pas, le

vieux salaud! Sur ses murs, il y avait des têtes de tigres et de gaurs. Mais il ne chassait plus. Trop vieux! Il ne chassait plus que la boyesse. Anatole se promit de lui rendre visite, un de ces quatre. En saoulant le vieux, il pourrait certainement se payer une mignonne.

Le terrain était tout ce qu'il y a de plus simple. Une piste, élargie aux deux bouts pour que l'on puisse faire demi-tour après l'atterrissage et aller vers un *taxiway* qui la rejoignait en son milieu. Cinquante mètres de *taxiway*, pas plus, qui menaient à un parking assez grand pour accueillir deux avions de la taille de la Julie. À côté du parking il y avait, seule habitation, un bar qui servait aussi pour les opérations administratives d'arrivée et de départ. Il n'y avait pas de tour de contrôle.

La Julie prit sa place sur le parking. Il n'y avait personne, que Totoche qui était là, remuant la queue et l'arrière-train, ravi de revoir des amis. Tout l'équipage se réjouit à le voir, même Georges enfin réveillé de ses exercices et rendu aux réalités de la vie. Ils criaient tous : « *C'est Totoche! Bravo Totoche! Sacré Totoche!* » Totoche, c'était un chien, la mascotte de tous les équipages de transport à travers toute l'Indochine. Un chien bâtard assurément, jaune avec des jambes torsées, une gueule noire de four à charbon et, il faut le dire, pas très beau. Il avait l'humeur vagabonde, Totoche. De temps en temps, on le voyait sur un terrain, à la porte d'un avion, quémandant une place. « *Allez Totoche! Monte!* » Il montait et ne descendait de

l'avion que si le terrain d'arrivée lui convenait. Il s'en allait alors, deux jours, quatre jours, au gré de ses sympathies ou de ses amours. Pas beau certes, mais entreprenant. De la progéniture à Totoche, il y en avait dans tout le pays. Puis il revenait : « *Allez Totoche! Embarque!* » Il montait, ou il ne montait pas, selon sa fantaisie. On prétendait qu'à l'odeur, il savait que l'avion appartenait à tel ou tel terrain et qu'il choisissait en fonction de ses projets. Et c'était sans doute vrai. Il y avait aussi les sympathies individuelles, et celle qui reliait Anatole et Totoche était très grande. Anatole pensait vaguement qu'il aurait pu, dans une autre vie, être Totoche. Il y avait entre ces deux vagabonds de grandes affinités et Totoche fit à Anatole de grandes civilités.

En dehors de Totoche, personne. Anatole délégua Mimile aux nouvelles. En plus de ses fonctions de mécanicien, Mimile était la bonne à tout faire de l'équipage et il assurait cette tâche avec la résignation et l'acceptation toute naturelle des vieux serveurs qui ont trouvé leur place et qui en sont satisfaits. Il fit donc les 50 mètres qui le séparaient du bar et disparut dans l'entrée. Il ressortit presque aussitôt suivi d'une jeune Vietnamiennne qui conduisait par la main une bicyclette flambant neuve. Elle l'enfourcha aussitôt et pédala vers l'avion suivie par Mimile. Elle embrassa successivement tous les membres de l'équipage dans l'ordre hiérarchique : « *Bonjour Anatole, bonjour Georges, bonjour Étincelles!* » C'était Balle de Ping Pong, face lunaire, deux fentes pour les yeux, petits nichons et pas de fesses, propriétaire ou locataire, ou employée, on ne savait pas trop, du bar de l'aérodrome. Balle de Ping Pong, ce n'était pas son nom évidemment mais c'est ce qu'ils avaient trouvé de mieux pour le traduire du vietnamien. Tout l'équipage s'empressa autour d'elle, y compris Totoche qui, renflant l'ambiance, en conclut qu'elle était à la joie et qu'il convenait de participer.

« *Dis donc! Ping Pong! Tu en as, un beau vélo!*

– *C'est cadeau sergent pour moi.*

– *Eh bien, il s'emmerde pas le sergent!*

– *Sergent très gentil!*

– *Et au lit, il s'emmerde pas non plus le sergent.*

– *???*

– *Je veux dire: toi petite femme sergent. »*

Elle leva sa face ronde, ses paupières plissées laissèrent passer deux éclairs brefs et ▶

DR



- ▶ elle s'indigna de cette supposition blessante :
 « *Moi rien donné ! Moi tout neuf (tout neuf). Pas cassé.*
 – *Vélo aussi ! Tout neuf ! Pas cassé !* conclut Anatole qui concevait quelques doutes sur cette dernière affirmation. *Et les passagers ? Où ils sont les passagers ?*
 – *Passagers beaucoup boire, partir pipi puis partir photo !*
 – *Hé merde ! »*

Les passagers, lassés d'attendre, étaient allés faire quelques photos. Mais le bruit de l'avion les avait raliés sans doute, car on en vit un venir. Un tout petit, tout maigre, avec des béquilles démesurées qui, sur sa tête minuscule, le faisaient ressembler à quelque libellule. Dès qu'il eut aperçu l'avion, il s'arrêta et parut hésiter. Puis il se tourna vers l'arrière et héla ses compagnons. Il fut rejoint par un petit rondouillard et par un autre tout à fait obèse, celui-là. Ils s'arrêtèrent tous les trois et se concertèrent. Ils étaient tous habillés de façon uniforme, avec une sorte de saharienne kaki, un short assez long à la façon des Anglais et des casquettes rondes sous lesquelles figuraient des *Ray Ban*. Ils avaient tous, pendu à une bretelle, un étui à appareil photo qu'ils portaient sur le côté gauche. Ils étaient là, tous les trois, par rang de taille, avec le rondouillard au milieu. Un instant passa pendant lequel il ne se passa rien puis, d'un seul coup, ils se tournèrent les uns vers les autres et ils éclatèrent de rire. Anatole, un peu stupéfait, comprit que c'était la vue de la Julie qui leur procurait ce bonheur. Sans doute n'en avaient-ils jamais vu. Avec un ensemble parfait, ils dégainèrent leurs appareils photo et se mirent à se mitrailler les uns les autres mais en prenant toujours la Julie en arrière-plan. Ils poussaient maintenant des cris d'enthousiasme et se rappro-

chaient de plus en plus de la Julie. Toujours en mitraillant. Lorsqu'ils aperçurent enfin l'équipage, leur enthousiasme vira au délire. Le gros s'approcha d'Anatole, en qui il avait sans doute reconnu le chef, il lui tapa sur l'épaule, lui saisit les mains, le fit tourner et lorsqu'il fut dans la bonne position, il lui entoura le cou d'un geste protecteur. Il prit alors la pose pendant qu'un de ses complices les prenait en photo. Il céda alors la place à un de ses collègues et se mit à mitrailler avec la vitesse d'un professionnel. Pendant ce temps, le petit gros persuadait Mimile de l'immortaliser sur l'aile de l'avion à l'aide de sa propre caméra. Ils poussaient de temps en temps des grands cris d'extase et d'admiration. Jamais, jamais, dans toute leur vie, ils n'avaient vu un pareil avion. Cependant la Julie, nouvelle diva, conservait une posture modeste et se laissait adorer. Et Totoche, sensible comme toujours aux ambiances festives, courait de-ci, de-là, en aboyant de joie.

Anatole ressentit dans sa bouche un goût amer et ce n'était pas seulement les suites de la cuite de la veille. La Julie, c'était sa vie. Ils avaient fait mille choses ensemble, échappé à mille périls. Et tout ça, ces dangers, ces efforts, ces peines et ces deuils, voilà que pour ces étrangers, ça devenait une partie de rigolade. Merde ! D'accord, elle était vieille, la Julie. Mais il ne s'en était jamais rendu compte. Ils étaient heureux comme ça, tous les deux. Et puis quand même ! Ce n'était pas le Crétacé ou le Jurassique. C'était hier ! Ces deux petites rustines, là, juste sous le poste de pilotage, deux obus viets qui avaient bien failli mettre un terme à leur carrière, c'était il n'y a même pas trois mois. Et cet Amerlo de merde, là, le gros, qui se croyait au musée, il allait lui casser la gueule. Ça lui couperait l'envie de rigoler. Il lui revenait en tête

des tas de griefs. Il s'était bien battu, il avait donné sans compter et maintenant, il faisait partie d'une armée battue. Battue et désuète. Ils pouvaient rigoler ces cons d'Amerlos. Eux ils avaient des avions neufs, la pointe du progrès et ils en avaient en pagaille. Ils ne savaient plus quoi en faire des avions. Ils dégoulinèrent de fric. Et nous, nous avions quoi ? Des tacots désuets, de vieilles bécane, avec des moteurs qui vibraient tout ce qu'ils savaient, qui s'essoufflaient en altitude et qui ne fonctionnaient qu'à la condition de prélever des pièces de rechange sur l'avion d'à côté. Cannibaliser, ça s'appelait. Ils vivaient dans le confort et nous, nous vivions dans la merde. Tout bien décidé, il allait lui casser la gueule à ce gros.

Mais il est difficile de rentrer sans prévenir dans le lard d'un type qui est en train d'exploser de joie. Et c'est ce qu'il faisait, le gros. Heureux comme lui ce n'était pas possible. Il était maintenant copain, copain avec tout l'équipage. Mimile, même Mimile, ce traître, qui lui faisait faire le tour de l'avion, lui faisait les honneurs du bord. Dégueulasse !

Il se dirigea lentement vers le bistro. La petite Ping Pong le suivait. Toujours à vélo. Il était à prévoir que, nouvelle centaure, elle ne dessellerait pas avant longtemps. Elle ne consentit à quitter sa monture que pour lui préparer deux œufs sur le plat arrosés d'un peu de café et de "Niac Soda", mélange d'eau gazeuse et d'un cognac aux étoiles douteuses. Cela atténua un peu son mal de tête. Le "Niac Soda", en tombant dans son estomac, fit un grand trou et redémarra ses fonctions digestives. Il se mit à chanter :

« *La huma de ayer*
Ya se me paso... »

Et petit à petit, ses idées prirent un tour moins sombre. Et même, lorsqu'il quitta le bar, il avait comme un petit sourire. Un grand sourire même au bout de quelques pas. Puis, comme il se rapprochait de l'avion, il se força à reprendre un air morose. En entrant dans l'avion, il avait un air lugubre.

Les passagers étaient répartis sur des bancs qui couraient le long de la paroi de l'avion. C'est-à-dire qu'ils ne pouvaient pas regarder par les hublots. Vu la saleté de ceux-ci d'ailleurs, cela n'aurait pas changé grand-chose s'ils avaient été assis dans le sens de la marche. Ils attendaient patiemment l'arrivée du "captain", comme ils



disaient. Vu la température extérieure, il faisait assez chaud dans la cabine. Il entra sans dire un mot et se dirigea vers le poste de pilotage mais, juste avant d'y entrer, il se retourna vivement comme s'il avait oublié quelque chose.

« Mimile, dit-il!

– *Oui, chef !* »

Il y avait au plafond de l'avion et courant de l'avant jusqu'à l'arrière, un câble métallique. Ce câble servait aux parachutistes qui y accrochaient la sangle d'ouverture automatique. Lorsqu'ils sautaient par la porte arrière, cette sangle était retenue à bord et cela déclenchait automatiquement l'ouverture du parachute. Anatole faisait aller et venir ce câble métallique entre ses mains et contemplait Mimile d'un air sévère:

« Alors ?

– *Alors quoi chef ?*

– *Tu le vois bien quand même! Il n'est pas tendu.*

– *C'est-à-dire que...*

– *Tu as encore oublié de retendre le câble.*

– *Mais chef !*

– *Si tu veux notre mort, tu n'as qu'à le dire. Je te l'ai dit mille fois qu'il fallait tendre ce putain de câble. En quelle langue faut-il te le dire? Mais tu t'en fous! Dis-le-moi que tu t'en fous! Hein! Dis-le moi! Viens par ici! »*

Les deux hommes s'en furent dans le poste de pilotage. De loin, les passagers assistèrent à une discussion animée entre le pilote et le mécanicien, puis entre le mécanicien et le radio. Seul le copilote Georges ne disait rien. Finalement, Mimile revint dans la cabine avec une énorme caisse à outils. Il coupa le câble, le raccourcit, le munit d'un ridoir et entreprit de le tendre. Aux questions que lui posaient les passagers: « *Hé! Boy! What's the matter?* », il ne répondait pas, renfrogné et absorbé par son travail. Ce fut le radio qui expliqua dans un anglais sommaire. « *The plane very old. Avion très vieux. The plane this way, the tail this way. La queue partir derrière. Good bye the tail!!!* »

Il écartait les bras. Le bras gauche en faisant des vagues indiquait la direction vers laquelle naviguaient les moteurs, les ailes et la cellule. La main droite faisait des cercles qui suggéraient la mise en vrille de la queue qui s'en allait en tournoyant vers sa liberté retrouvée. L'écartement des bras suggérait un divorce définitif. Mais il avait quand même un sourire optimiste qui mettait bien en évidence ses dents de rongeur.

« *The cable! Very tight. Bien tendu. Tail do not go. Plane old, but cable tight. Bien tendu. Plane strong! La queue rester avec avion.* »

Il accompagnait sa démonstration d'une contraction de biceps, comme dans un concours de culturisme. Puis comme ça ne lui paraissait pas assez démonstratif, il ajouta en mobilisant le bras du copilote: « *Strong comme Georges.* »

La température dans la cabine avait monté de plusieurs degrés. L'inquiétude aussi. Le seul tranquille c'était Totoche, qui dormait, paisible, sous un banc. Cependant, Anatole surveillait le travail de son mécanicien. Celui-ci travaillait avec conscience, figolant avec soin ses épissures et les protégeant avec des surliures qui n'auraient pas déshonoré un trois-mats cap-hornier. Quand ce fut fini, Anatole lui dit brutalement:

« *Et les boulons? Tu les as vérifiés les boulons?*

– *Beuh! Bi!* répondit l'autre.

– *Vérifie-moi les boulons tout de suite.* »

L'autre sortit de sa caisse une énorme clé à molette, passa par la porte et entreprit de serrer les boulons carrés qui faisaient le tour du fuselage de l'avion. Cependant, il faisait de plus en plus chaud et Anatole eut la bonté d'autoriser ses passagers à sortir. Ils purent ainsi profiter de la vue de Mimile faisant des efforts désespérés pour serrer tous les écrous avec une clé qui ne paraissait guère adaptée à cette tâche. Pendant ce temps, derrière la queue de l'avion, Georges, torse nu, finissait les cinquante dernières pompes d'une série qu'il avait commencée avant le premier embarquement.

Cependant, Anatole ne paraissait toujours pas satisfait. Il tournait autour de l'avion, donnait des coups de pieds aux pneumatiques, inspectait les moindres recoins. À un moment donné, il s'approcha d'un moteur, se fit apporter le tabouret qui était prévu dans le lot de bord pour pouvoir y accéder et grimpa dessus. Puis il tapota sur l'hélice et se tint ainsi l'oreille penchée, les yeux clos, écoutant le bruit que cela faisait avec la même attention qu'un accordeur de piano. Il recommença plusieurs fois toujours attentif, puis, à l'adresse de Mimile:

« *Et je parie que tu n'as pas gonflé les hélices!*

– *C'est-à-dire que...*

– *Y'a pas de "c'est-à-dire". Gonfle-moi les hélices tout de suite.*

– *Mais je n'ai pas de pompe, chef !*

– *Demande à Ping Pong de te prêter celle de son vélo.* »

Ainsi fut fait. Ping Pong prêta sa pompe avec la plus grande réticence. Mimile sortit la grande échelle, car le moteur central était à une hauteur considérable et juché à six mètres de haut, il enfonça le tuyau de la pompe dans les orifices de dégivrage des hélices et il pompa frénétiquement.

L'avion était enfin prêt. La température avait maintenant atteint un chiffre considérable. Les passagers furent invités à remonter dans l'avion mais il semblait bien que leur enthousiasme initial n'était plus aussi vif. Le gros transpirait et le rondouillard respirait avec difficulté. Le petit maigre avec sa tête de libellule voulait même renoncer mais les deux autres lui imposèrent le silence.

Anatole monta à bord le dernier, souriant et souverain. Il se dirigea vers le poste de pilotage. Au passage, il dit à Étincelles:

« *Pas la peine de sortir ta couille, Étincelles. Nous allons voler à basse altitude.*

– *Mais on aura chaud,* répartit l'autre.

– *Ça ne fait rien. On boira mieux à l'arrivée.* »

Il s'assit sur son siège. Il saisit le volant à pleines mains. Ça faisait des années et des années qu'il volait mais il éprouvait toujours la même satisfaction à prendre le manche, à tripoter ses interrupteurs, à faire ses procédures, à mettre en route, à se sentir le cul bien enfoncé dans son fauteuil. Il lança, l'un après l'autre, ses trois moteurs, essaya ses commandes, puis ses freins. L'avion se mit à rouler lentement sur le *taxiway*. Il n'avait plus mal à la tête maintenant. Il se sentait bien, tout à fait bien. La vie était belle. Il eut un sourire et imagina une sorte de petit discours. Comme dans les avions civils: « *Messieurs les passagers, le commandant de bord et son équipage vous souhaitent la bienvenue. Nous atteindrons notre destination si Dieu le veut et quand il voudra. En attendant, il vous reste à découvrir la façon dont nous volons, la Julie et moi. Ne vous étonnez pas si, de temps en temps, vous voyez les feuilles des arbres pardessus et le ciel à l'envers. J'espère que vous conserverez un bon souvenir de votre vol.* » ■

Il ajusta ses lunettes et ferma les yeux un instant pour mieux sentir la communion qui le liait à sa machine. Tout était bien. Il poussa les manettes à fond pour le décollage et lâcha les freins. ■

Culture d'entreprise et génération "Z"

Bruno Mignot (83-Fleischel)

Avec Internet et toutes les autres formes d'interconnexions informatiques, faut-il s'inquiéter des nouvelles manières de travailler qui attendent nos jeunes et donnent déjà lieu à diverses dérives? Notre camarade s'inquiète, tout en faisant la part des choses.

Des années noires et de l'équilibre de la terreur précédant la chute du mur de Berlin, ils ne connaissent rien. Des attentats du 11 Septembre, ils ont vaguement entendu parler. En revanche, du *world wide web*, ils connaissent tout. Ayant appris à marcher avec une souris, puis à parler avec un portable et enfin à naviguer avec une tablette, la génération née à partir de l'année 2000 est celle des *connected people*. Le mobile en permanence en main, "rédigeant" des SMS incroyablement vite et s'envoyant des photos éphémères *snapchat* à tout bout de champ, très attentifs à leur e-image et n'imaginant pas une seconde qu'ils puissent être en « zone non couverte », les adolescents d'aujourd'hui ne sont assurément pas nés sur la même planète que leurs grands frères de la génération "Y"; et leur vision du monde est très éloignée de la vision traditionnelle – pays, États, frontières, nationalités, ethnies – ou de celle de Marshall McLuhan quand il parlait du « village planétaire », plus de dix ans avant leur naissance. Les Y (Y reprend la forme des écouteurs tombant sur le thorax mais aussi la phonétique du Y à l'anglaise pour *why?*) se posaient beaucoup de questions: ce n'est pas du tout le cas des Z!

La génération Z – qu'on appelle aussi « génération Internet » – a aussi le surnom

de « génération silencieuse », car l'interlocuteur du "Z" n'est plus dans la famille, à l'école ou dans la rue, il est dans le cyberspace et chacun communique en silence. Le casque sur les oreilles, il est absent pour son entourage et déconnecté du monde réel, il « parle » bien davantage à son meilleur ami avec son Smartphone par « mdr¹ » et « lol² » interposés qu'en face-à-face, et vogue dans un univers virtuel qui lui est propre, un lieu où tout le monde est l'égal de l'autre, où tout le monde dispose d'un degré de sympathie intact, mais où une simple erreur peut parfois conduire à une lapidation numérique. Le contact physique, l'affrontement verbal, l'expression corporelle du rapport de forces ont peu à peu disparu pour laisser la place à une existence numérique égalisante, matérialisée par un "mur" Facebook, une vidéo

YouTube, un compte Twitter... L'immédiateté a pris la place de l'émotion, l'éphémère remplace le tangible et le contact *via* une application mobile est leur règle sociale. Comment penser alors à rapprocher en une même culture d'entreprise ceux qui, *a priori*, ne connaissent que l'individualisme?

À tort, on parle encore aujourd'hui des « Nouvelles technologies de l'information et de la communication » (NTIC) alors qu'elles ont déjà 25 ans! Les innovations en la matière ont néanmoins révolutionné le monde en moins d'une génération. Déjà, ces NTIC – dont Internet est le premier et le principal rejeton –, ont créé une première bulle concrétisée par les premiers sites Internet où l'on pouvait découvrir, tranquillement dans son fauteuil, ce qui se passait à l'autre bout de la terre. Ensuite, la mes-



sagerie est apparue, permettant de transmettre des informations très rapidement et même d'envoyer des documents simples dématérialisés. Puis la vitesse des processeurs et des routeurs a permis d'augmenter le volume des pièces jointes, de télécharger des fichiers de plus en plus lourds. L'arrivée du web 2.0 en 2003 a gonflé la bulle en apportant des services gratuits en ligne et en ouvrant la boîte de Pandore des réseaux sociaux. Depuis, l'agora est en ligne, la réputation est numérique, les échanges sont informatiques, les foires aux questions sont partagées et tout le monde s'y est mis, en particulier les quadras qui gardent cependant les pieds sur terre pour avoir connu l'ère avant web. Le conflit de générations semble patent mais est-ce vraiment le cas ?

Dans les entreprises comme dans les organismes publics, les mails ont pris le pouvoir sur le management direct d'hier. Dans les bureaux, les mails inondent les ordinateurs, les alertes sonores tyrannisent le connecté pour le prévenir de l'arrivée d'un nouveau message et la tentation est grande d'y répondre immédiatement : l'effet zapping du mail despotique a pris le relais de la télécommande télé à la maison. Car quel dirigeant n'a pas, à un moment ou à un autre, donné ses directives par mail, pensant qu'une fois le mail transmis, son travail avait été fait ? Quelle culture d'entreprise imaginer quand les dirigeants « managent » de moins en moins par la voix et davantage par le clavier ?

Chaque être humain connecté est entouré de sa propre bulle numérique qui tue chaque jour un peu plus sa capacité de réflexion. Or, la génération actuellement au travail a au moins 30 ans et est donc née avant 1985. Elle sait ce que les termes « management humain », « cohésion du groupe », « culture d'entreprise » et « esprit d'équipe » signifient, tout en s'étant bien adaptée aux NTIC. Au regard des traits de caractère que montre la génération Z, on peut légitimement s'interroger sur les valeurs qu'elle véhiculera quand elle arrivera aux commandes dans une quinzaine d'années.

L'avenir a toujours raison. Il se trouve que nos adolescents connectés vivent le monde différemment, ils le croient démocratique comme le web, partagent en permanence avec de parfaits inconnus, sont ouverts à la discussion, se dévoilent même



Les trois grandes peurs de la génération Y... *Aliam Vitam, alio mores*

avec une candeur parfois déconcertante et n'imaginent pas qu'à l'autre bout du canal puisse se trouver quelqu'un qui soit différent d'eux. Pour eux, Facebook n'est déjà plus seulement un endroit où on se montre pour exister, c'est aussi un lieu de partage de fichiers qui préfigure un bureau virtuel ! Passant plus de temps sur leur mobile ou leur tablette que sur leurs cahiers, ils voient le travail partout sauf dans un bureau hors du domicile ou du train, et c'est vraisemblablement une des problématiques de demain : comment dématérialiser le management, comment transformer l'entreprise ? Déjà, certaines banques et compagnies d'assurances n'ont plus de bureaux : le bureau à l'ancienne a-t-il encore un avenir, à l'ère de Skype, des téléconférences, des moyens de voir son correspondant au téléphone sur son ordinateur ou son Smartphone, de pouvoir lui permettre de consulter en temps réel un document Word en cours d'écriture ?

Ces innovations techniques ont profondément modifié les rapports humains et les rapports dans l'entreprise : elles laissent à penser que la culture d'entreprise est à recréer.

Traditionnellement, qui dit culture d'entreprise dit une certaine idée du « travailler ensemble ». Elle fait appel à des règles et des valeurs communes. Les armées constituent des références en la matière quand elles véhiculent et transmettent celles de loyauté, de désintéressement, d'abnégation... L'Armée de l'air privilégie quant à elle, sans délaisser les autres, le respect, l'intégrité, le service et l'excellence. Qu'elle soit publique ou privée, la culture d'entreprise rapproche, crée la cohésion du groupe autour d'un même projet et lui donne sa cohérence, comme le sont les aviateurs autour du projet, « *unis pour faire face* ». Un slogan, un logo, voire un uniforme, viennent parfois compléter le tout. Il y a donc autour de la

notion de culture d'entreprise une idée de standard, peut-être même de norme, et certainement une vision fédératrice agrégeant les hommes et les femmes en une même communauté tournée vers un même avenir. C'est tout le contraire des « valeurs » de la génération Z montante qui ressemble davantage à une somme d'intérêts particuliers qui ignore la notion d'intérêt général, pense au temps immédiat et n'anticipe rien. Faut-il dès lors en avoir peur ? Seront-ils prêts à se battre pour un idéal commun, comme la Patrie, autre que le leur ?

Paradoxalement, ce qui paraît à première vue un monde divisé en individualités est en réalité un monde partagé où tous jouent collectif ! La génération Z apprend à collaborer, à être vigilante sur son image, à se faire des amis, à discuter, à argumenter et à critiquer, sans être noyée dans la masse d'informations qui l'entoure. Le rendement d'une entreprise est lié à la qualité de son management : or, les Z se managent directement et gagnent un temps fou car ils savent très bien où trouver l'information ! Ils ont beau être appelés « silencieux », nos adolescents sont bel et bien les enfants de la mondialisation, jouant dans une immense cour de récréation qui sera demain celle de leurs activités professionnelles.

Pour pouvoir tirer tout le bien qu'ils apporteront au marché du travail dans dix ans, il faudra au préalable avoir reconsidéré les règles de management dans les entreprises et les organismes publics : il ne s'agit pas d'adapter le modèle actuel, dans une logique d'innovation incrémentale, mais de repenser totalement les actions et interactions entre dirigeants et employés qui ne seront sans doute plus colocalisés, dans une logique d'innovation de rupture. ■

1- « Mort de rire ».

2- « *Laughing out loud* » (« mort de rire »).

Deux histoires de “Q”

Alain Delahodde (65-Tricornot de Rose), avec la participation de Jean Raingeard (même promo), pour le dialogue, le casting et l'analyse du code Q.

« *Le Q gouverne le Monde.* »
Jean Labépoint, humoriste.

Ô prudes lecteurs, ne tournez pas trop vite la page, ces histoires de Q sont très convenables, même si elles ne manquent pas de piquant!

Ça commence par ce dialogue de pilotes de transport, à peine inventé:

« – T'as le *QFE* de Solenzara ?

– Non, j'ai le *QNH* régional, là-bas, c'est le *Fox Écho* à un pouïème près, de toute façon, Zara est *QGO* depuis ce matin!

– Cause *QFY*? En juillet?

– Non, rouge technique, un chasseur a fait “barrière” à contre-*QFU* et le pilote a pu se barrer à pied avant que ça crame complètement.

– Oh!? Un vrai coup de Q!

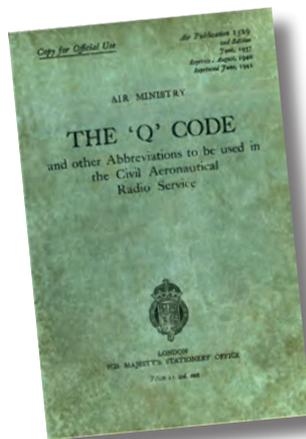
– Oui, collision en vol en dogfight, le leader a pu se poser ras du Q, mais le PI en numéro deux s'est pébroqué en mer. Il a été repêché par l'hélico après un *QKP 2*, car sa balise était naze!

– Ouais, une fois de plus, il n'aura pas su la brancher sous le coup de l'émotion... ou alors il y a eu du *QRM* dans le homing! Bon, et alors?

– Du coup le *QGP 1* sur le bon *QFU* a remis les gaz en cata et tous les taxis en l'air ont pris le *QDM* d'Istres, dareu-dareu... Depuis *QGO* longue durée.

– Bon, je vois. Je vais faire un *QDU* au *BAI*, car on n'est pas près d'y aller aujourd'hui! »

Eh oui, le code Q des aviateurs et leur langage codé m'ont toujours laissé perplexe. Non que j'en conteste l'utilité, bien qu'il paraisse désuet aujourd'hui, mais parce que j'ai souvenir que quelques-uns de mes camarades semblaient abuser de ce jargon hermétique pour tchatcher devant des néophytes! Je n'avais pas la même impression avec l'alphabet aéronautique, surtout après que Mort Schuman l'eut immortalisé avec son inoubliable *Allô Papa Tango Charlie*.



Air Publication 1529 de 1941.

Un Q qui code...

Le plus surprenant, c'est qu'à l'origine, le code Q était plutôt une affaire de marins puisqu'il a été créé en 1912 pour organiser et simplifier les communications maritimes qui se faisaient alors en Morse, dans un contexte de radiotransmissions précaires et aléatoires. C'est avec des questions claires que le travail des opérateurs pouvait se réduire à des réponses tout aussi claires, diminuant d'autant plus les risques de répétitions ou d'erreurs de compréhension qu'il était international.

Plus tard, complétant la liste de messages par des questions qui leur étaient propres, les aviateurs ont adopté le code Q pour sécuriser, à leur profit, les règles de transmission qui devaient leur permettre de communiquer entre eux et avec les contrôleurs au sol.

Au passage, on peut douter que toutes les entrées du code pour aviateurs aient pu passer en Morse – même si nos anciens navigateurs aériens manipulaient très vite

–, car les opérations des aéronefs sont plus rapides que celles des navires, tout le monde sait cela, ni même qu'elles aient toutes été utilisées, tant certaines questions sont anachroniques.

Même au roulage au sol, que penser, en effet, de *QED*: « *Puis-je m'aligner pour le décollage?* », ou de *QEB*: « *Comment tourner à la prochaine intersection?* » passés en Morse... en espérant une réponse en Morse?

Dès que la radiotéléphonie s'est généralisée, il a été heureusement plus simple de parler que d'émettre du code Q, sauf à obliger l'interlocuteur à compulsurer (rapidement) le répertoire ou à avoir une mémoire d'éléphant, car les codes sont très nombreux et rangés sans logique mnémotechnique. Une absence de logique très anglo-saxonne.

En pratique et par habitude, seuls certains codes usuels ont survécu, car ils sont en général plus courts à vocaliser que leur traduction littérale.

Par exemple, « *Quel est le QNH?* » est évidemment plus rapide à demander par la radio de bord que: « *Quel réglage altimétrique en millibars dois-je afficher pour que mon altimètre indique votre altitude géographique, si j'étais posé sur votre terrain?* »; ou, si l'on préfère faire son ingénieur de l'École de l'air: « *Quelle est la pression atmosphérique (en hectopascals), convertie au niveau de la mer selon les conditions de l'atmosphère standard?* ». Ou bien, pour s'amuser encore: « *Quelle est la pression barométrique corrigée des erreurs instrumentales, de température et de gravité et ramenée au niveau moyen de la mer (MSL ou Mean Sea Level) suivant les caractéristiques de l'atmosphère standard, s'il vous plaît?* » Dans de tels cas, vive le code Q!

On peut tout de même souligner qu'il n'y a que les francophones qui peuvent entendre



des allusions graveleuses et esquisser un sourire devant cette débauche de Q ou trouver vaguement amusant que la lettre Q s'énonce en Morse: « *Tata Tita* ».

Alors tant qu'à tenter de faire un plan Q, essayons de repérer les rares perles (vaseuses) qui sont bien dans l'*Allied Communication Publication - ACP 131(E)* de 1997, facilement accessible sur Internet, qui a repris les codes de l'*Air Publication 1529* de 1941, dont la couverture est présentée plus haut.

QAQ veut dire: « *Suis-je près d'une zone interdite?* »

QBC veut dire: « *Quelles sont les conditions dans votre zone?* »

Pas de quoi hurler de rire, certes. Il n'y en a guère plus, car énormément de codes restent inutilisés: pas de QNU, ni de QKK. Heureusement, pour la bonne tenue de notre cher *Piège*.

Mais si je pouvais comprendre qu'en vol, les aviateurs se servent du code Q, j'avais moins d'indulgence quand je les entendais se raconter des histoires de Q et crâner devant ma comprenette à retardement!

Il est vrai que la seule chose que j'avais vraiment retenue de ce code Q, c'est le QGO, dont l'annonce me faisait trop souvent comprendre que j'allais rentrer à Paris par le train!

... et un Q pour la (dé)mesure

Bien qu'affaire de télécommunications, le code Q est totalement étranger aux télécs, mais ces derniers ne sont pas en reste puisqu'ils ont un Q bien à eux; un Q qui est une caractéristique ou un label de qualité tellement utile qu'ils en ont fait une grandeur mesurable. Car on peut mesurer un Q autrement qu'avec un mètre de couturière. De quoi s'agit-il?

Nous sommes entourés de différents objets qui ne demandent qu'à entrer en résonance pour peu qu'on les sollicite: une vitre vibrant au passage d'un camion; un pot d'échappement pour certaines valeurs du compte-tours; ou encore le capot d'un aspirateur qui ne rate aucune occasion de ronfler quand on le débranche.

Pour les électriciens, et plus encore les électroniciens, ces circuits résonants sont indispensables pour leurs réalisations et font appel à une grande variété de composants électriques et électroniques pour réaliser des filtres très précieux, notamment



Le Q-mètre de la société Ferisol.

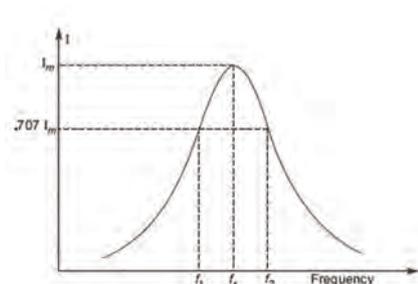


Le Q-mètre de ma couturière!

pour les transmissions ou les radars. Des réalisations qui occupent tout le spectre des fréquences, depuis les plus basses (dans les systèmes d'asservissement), jusqu'aux plus élevées (radars, satellites).

D'une façon générale, la réponse en fréquence de tout circuit résonant a l'allure d'une courbe en cloche et on définit l'acuité de cette résonance par une quantité, appelée Q, d'autant plus élevée que cette plage de résonance est étroite.

On peut donner trois définitions de Q,



toutes équivalentes:

- le quotient de la fréquence de résonance (f_r) par la plage de fréquences $\Delta f = f_2 - f_1$; fréquences pour lesquelles le carré de l'amplitude est réduit de moitié par rapport à son maximum, soit $Q = f_r / \Delta f$;

- le produit de la fréquence de résonance par le temps au bout duquel l'amplitude est divisée par 23 (pour être exact, par $e^\pi = i^{2i} = 23,140692\dots$) lorsque le circuit n'est plus alimenté;

- le quotient de l'amplitude à la résonance par celle utilisée pour exciter (c'est le mot qui convient!) le circuit. D'où le nom de « coefficient de surtension » parfois attribué à notre Q.

Maintenant qu'on a défini Q, il ne reste plus qu'à le mesurer. Et avec quoi voulez-vous qu'on le mesure? Avec un Q-mètre,

bien évidemment! C'est en s'appuyant sur la dernière de nos trois définitions que dans les années cinquante, la société Ferisol a conçu un Q-mètre qui a donné des maux de tête, dans les sous-sols du BDE, à de nombreuses générations de sous-bites télécs, principalement celles des promos des années soixante.

À l'époque des tubes à vide et des composants discrets, cet appareil était un excellent outil de conception et de dépannage qui n'a plus guère sa place aujourd'hui dans les laboratoires et ateliers, tant l'électronique a évolué. Mais il reste que l'électronique a toujours besoin de circuits accordés, lesquels se conçoivent et se mesurent aujourd'hui avec d'autres moyens, pourvu que ce ne soit pas dans l'atelier de ma couturière.

Voici, pour fixer les idées, quelques ordres de grandeur des meilleurs Q:

- ma voisine callipyge: Q # 165;
- circuit discret (bobine + condensateur): Q # 300;
- un diapason donnant le la_3 : Q # 15000;
- un quartz radio: Q > 100000;
- une cavité en niobium à 2 Kelvins: Q > 10^9 .

Avec ces chiffres, on réalise que le Q d'un circuit résonant mesure l'absence de pertes Joule, d'où ce Q exceptionnel d'une cavité hyperfréquence supraconductrice.

À noter que le Q des électroniciens est une grandeur sans dimension, ce qui n'est manifestement pas le cas de celui de ma voisine qui, à l'évidence, ne raisonne pas trop en matière de diététique.

Le Q des électroniciens est donc un quotient, assez intellectuel, il est vrai, mais ce n'est pas un Q.I.! De toute façon, il ne faut jamais s'asseoir sur le Q.I. des électroniciens. ■

Comment le CEAM se transforme en *Air Warfare Center*

Richard Reboul (83-Fleischel)

La réunion de l'ancien CEAM¹ avec le Centac Air donne naissance au nouveau CEAM², un *Air Warfare Center* (AWC) à la française, pour mieux préparer les forces et mieux adapter nos capacités aux opérations.

Parce qu'aucune opération militaire ne se conçoit plus sans aviation défensive, logistique ou d'assaut, l'Armée de l'air continue de participer à la victoire, dès le premier jour, sur les théâtres où elle est engagée aux côtés des autres armées, nationales comme coalisées. Malgré les incertitudes omniprésentes de l'engagement (occurrence des crises, évolution et durée de l'engagement, cadre juridique) et malgré leur multiplicité typologique (modes d'action, stratégies appliquées, adversaire, coalition), l'Armée de l'air continue à porter le choc là où il est nécessaire. Si le soutien de l'arrière est indispensable à la poursuite des opérations dans la durée et donc à l'obtention de l'effet militaire recherché, la capacité à créer le choc est l'apanage des forces de premières lignes. La capacité à délivrer ce choc nécessite que soient fournis, aux commandeurs et forces sur le terrain, une doctrine, des expertises tactiques du combattant et des matériels fiables, robustes et disponibles.

Dans ce paysage géopolitique et martial, une seule certitude : les opérations sont désormais intégrées. Garantie de la mise à disposition du commandeur des modes d'action efficaces, économes, souples et réactifs. Il faut donc savoir combiner les différents types d'action, voire basculer très rapidement de l'un à l'autre.

En outre, pour le soldat, la multiplicité des théâtres et les grandes elongations réclament une aptitude à se familiariser très vite à son environnement de combat. Il est donc absolument nécessaire de pouvoir l'en-

traîner à agir dans une très grande diversité de situations tactiques et lui apprendre à apprendre. Mais l'emporter réclame aussi de maintenir une aptitude « certifiable » du niveau adéquat, pour opérer dans des contextes aussi diversifiés. Le niveau tactique standard doit au moins permettre de revenir au niveau souhaité dans des délais compatibles avec l'engagement à venir.

Pourtant, l'asymétrie des engagements peut voir la capacité de choc réduite, voire annihilée, en raison finalement des règles d'engagement que le droit et la raison imposent. Le recours à des technologies abordables, « sur étagère », peut permettre aux forces coalisées de reprendre très rapidement le dessus sur leurs adversaires et à des coûts plus que modestes et dans des temps très courts, incompatibles avec le temps long des programmes. Il s'agit donc d'encadrer les pratiques d'acquisition de tels outils de façon à les rendre pérennes, tout en les conservant flexibles et interopérables avec les autres matériels et équipements. L'acquisition en « *urgent opération* » des capacités manquantes est bien une solution. Pourtant, elle ne garantit nullement la pérennité, dans les forces, d'équipements qui avaient été jugés non prioritaires en programmation.

Conserver notre réactivité dans ces circonstances impose donc de repenser la préparation de l'avenir pour pallier nos faiblesses. C'est pourquoi, dans le but de mieux préparer les forces et de mieux adapter nos capacités aux opérations, l'Armée de l'air crée cette année, à Mont-de-Marsan, un Centre d'expertise aérienne militaire (CEAM). Forme française d'un *Air Warfare Center*, il est situé au cœur d'un environnement opérationnel et aéronautique des plus favorables. Cette création ne remet pas en cause l'expertise et les prérogatives des commandements opéra-

tionnels et organiques ; elle vise seulement à leur offrir un outil plus compact, mieux intégré et plus innovant, entièrement tourné vers l'acquisition de capacités nouvelles.

Mieux préparer les forces

La contraction que connaît l'Armée de l'air raréfie *de facto* les expertises opérationnelles qui naissent et croissent au sein des unités de première ligne. L'enjeu, vital, est de les conserver dans la durée, de les cultiver voire de les enrichir. Pour n'être soumise à aucun effet de seuil, l'Armée de l'air a donc décidé de concentrer ces expertises au CEAM pour en faire un creuset préservé dans la durée. Cette concentration est favorable au développement de ces expertises dans la mesure où la proximité favorise l'échange, la réflexion et la compréhension des enjeux qui les ont vues naître. Mais pas d'enrichissement sans RETEX, et pas de prospective sans aptitude à nourrir les concepteurs de la doctrine de capacités offertes par de nouveaux équipements ou modes d'action. C'est pourquoi le Centre tactique (CENTAC) du CFA, déjà positionné à Mont-de-Marsan depuis sa création (cf. *Le Piège* n° 221, p. 44), rejoint l'AWC, lui apportant ainsi l'indispensable expertise doctrine RETEX qu'il détient déjà pour le compte de toute l'Armée de l'air.

Les opérations intégrées que l'on connaît désormais réclament une formation spécifique des forces de première ligne. Elle doit être nécessairement multiculturelle pour que la compréhension des leviers d'action soit la plus exacte possible. L'expertise tactique des forces de première ligne tient à la compréhension de ce que peut apporter l'ensemble des composantes en présence. C'est pourquoi l'AWC aura la responsabilité, sous l'autorité du CFA, de concevoir deux types de formation. La première, fondamentale, vise à



Un Rafale de Mont-de-Marsan lors d'un exercice en Norvège.



améliorer la compréhension de l'espace de bataille par les plus jeunes, avant même leur premier engagement armé. La seconde formation, d'expertise celle-là, s'adresse à des experts tactiques des unités de combat, choisis par le CFA. Ils auront vocation à alimenter l'AWC du RETEX des unités engagées, et à constituer un réseau multiculturel de référents chargés de la dispense des meilleures pratiques vers les combattants. La veille tactique et la prospective stratégique restent naturellement et respectivement l'apanage des commandements opérationnels et de l'état-major de l'Armée de l'air.

Les opérations peuvent priver les forces de la régénération organique indispensable à la conservation du savoir-faire constituant le haut du spectre des engagements auxquels nous devons être préparés. L'activité d'entraînement doit donc être valorisée autant que cela est possible. L'AWC a donc la mission de contextualiser l'entraînement des forces en créant les environnements nécessaires autant à l'acquisition des gestes techniques élémentaires que des aptitudes à gérer des situations extrêmement complexes et d'une versatilité avérée. Il devra donc, par exemple, non seulement continuer à mettre à la disposition des forces des environnements C2 réalistes mais également des champs de tir aux contraintes les plus lâches possibles, offrant des cibles et des cas de tir représentatifs, réalistes et compatibles d'opérations combinées.

Mieux adapter nos capacités aux opérations

Les capacités futures doivent être construites sur des hypothèses d'engagements probables. La prospective, en la matière, ne saurait à elle seule assurer l'Armée de l'air de la pertinence de choix programmatiques et doctrinaux sans qu'aucune expé-

rimentation ne soit conduite pour les avérer ou les remettre en cause. C'est pourquoi, fort de l'expérience acquise par le CEAM, en plus de quatre-vingt ans, dans la conception et la conduite d'expérimentations, l'AWC sera le *battle lab* de l'Armée de l'air. Pourvu d'expérimentateurs formés à cette discipline, il confrontera les doctrines et les fonctions d'équipements à venir à la réalité d'un terrain construit pour la circonstance, et à l'interaction d'opérateurs militaires, forts d'une expérience avérée pour rendre réalistes les simulations nécessaires aux démonstrations demandées.

Quant aux capacités résidentes, elles doivent être développées, mises au point et offertes aux commandeurs opérationnels. Elles apparaissent avec l'avènement de matériels ou d'équipements nouveaux, développés pour d'autres desseins, mais qui peuvent apporter des modes d'action nouveaux. Il faut pour cela que soient proposées à la fois de la documentation d'emploi tactique, que le CFA emploiera à des fins de formation, et une doctrine compatible des savoir-faire des opérateurs (C2 et tacticiens). Le CEAM et le CENTAC assurent déjà le développement de capacités résidentes. Le mariage des deux entités renforcera l'efficacité des recommandations émises vers les états-majors et facilitera les demandes des forces quant aux capacités souhaitées par elles à des fins opérationnelles.

L'application des lois de la guerre et les contraintes politiques réclament l'écriture, sous la responsabilité du CEMA, de règles d'engagement propres à chaque théâtre. Celles-ci sont changeantes en fonction des circonstances. Ces règles d'emploi, parfois contraignantes, poussent les centres d'expérimentations à imaginer de nouveaux dispositifs facilitant la tâche des forces de

premières lignes. En particulier, ces dispositifs permettent soit de réduire les temps d'intervention grâce à une meilleure compréhension de la situation tactique, soit à augmenter l'employabilité ou l'efficacité des armes employées. Dans les deux cas, seule la responsabilité du CEMA est engagée. Elle découle de la preuve raisonnable qui doit être apportée que les lois de la guerre sont appliquées. Elle découle également de son obligation de réduire au maximum les risques pris par les soldats qu'il envoie au combat. C'est pourquoi il est le seul apte à décider de la nécessité, ou pas, de disposer d'équipements nouveaux dont le niveau de fiabilité, de disponibilité et de sécurité sont les variables qui influenceront sur son choix. On sort là du cadre programmatique conventionnel puisque nécessité opérationnelle fait loi et que la vie des soldats engagés est en jeu dans l'immédiateté de l'engagement. L'AWC est déjà à même d'apporter les éléments nécessaires au chef militaire pour étayer son choix. Charge aux états-majors, ensuite, de demander aux acteurs programmatiques ordinaires que sont les industriels et la DGA d'apporter la preuve du niveau de sécurité et de fiabilité juste nécessaires. Cette nouvelle méthode, qui tend à se répandre, permet non seulement de réduire de façon drastique le « temps des programmes », mais également leur coût. Elle prévient la surenchère technologique et la surspécification. Elle est donc vertueuse pour toutes les parties prenantes et ne remet aucunement en cause la légitime place de chaque acteur. Elle tient surtout à l'esprit d'innovation présent à l'AWC, puisque sont rassemblés le creuset d'idées nécessaires à l'invention et l'unicité du ►

1- Centre d'expériences aériennes militaires.
2- Centre d'expertise aérienne militaire.

► commandement qui est de nature à apporter de façon volontariste l'innovation jusqu'aux acteurs des engagements.

En créant un AWC à Mont-de-Marsan, l'Armée de l'air se dote donc d'un outil économique, apte à mieux préparer ses forces et à mieux adapter ses capacités aux engagements actuels et futurs. Résolument tourné

vers les opérations, sa seule mission est d'apporter aux forces de première ligne les capacités opérationnelles dont elles ont besoin. Il a donc la mission de fournir des matériels et équipements fiables et disponibles, ainsi qu'une doctrine adaptée à nos capacités de commandement et aux savoir-faire des soldats engagés aujourd'hui et demain sur des théâtres par essence changeants. L'AWC

contribuera également à la formation des forces en mettant à leur disposition des environnements réalistes et contextualisés. Lorsque de nouveaux outils sont nécessaires, il est dès aujourd'hui apte à fournir aux commandeurs des solutions originales permettant l'économie de temps dans la conduite des opérations, mais également l'atténuation des risques encourus par nos soldats. ■

Sélection des pilotes

Marcel Poulet (52-Dartois)

Notre camarade revient sur le thème des méthodes de sélection du personnel navigant.

Dans l'article *Personnel navigant et santé mentale*, paru dans *Le Piège* n° 221 de juin 2015, Yves Ricard cite le docteur Jacques Brémond dont les travaux ont permis une évaluation des comportements: capacité d'analyse, esprit de décision, relationnel et professionnalisme. Afin de profiter de l'expérience de ce médecin de l'Armée de l'air, Air Inter avait fait appel à lui, dans la décennie quatre-vingt/quatre-vingt-dix, pour effectuer au mieux le recrutement de pilotes. Dans ce but et suivant ses conseils, une cellule avait été constituée. Elle comportait deux commandants de bord en tant que professionnels et Jacques Brémond comme psychologue. J'étais l'un des deux pilotes à qui cette mission avait été confiée. À la veille de l'arrivée de l'Airbus A320, notre tâche consistait essentiellement à déceler l'aptitude à travailler à deux en parfaite synergie.

Les commandants de bord assistaient à l'épreuve de groupe réunissant quatre à cinq candidats, puis aux entretiens individuels. De son côté, le docteur Brémond procédait à un questionnaire qu'il avait élaboré, suivi d'un entretien personnalisé. Puis les trois personnes se réunissaient

pour étudier les résultats des différentes épreuves, confronter leurs analyses et prendre la décision de retenir ou non les candidats. Les épreuves permettaient en général de parvenir à un avis partagé mais la confrontation était quelquefois mouvementée, les avis opposés. Les commandants de bord étaient influencés par la première épreuve éliminatoire effectuée sur simulateur avant l'évaluation des comportements.

Des erreurs possibles?

Avons-nous éliminé des candidats qui auraient donné toute satisfaction? Certainement, prétendre le contraire serait prétention, étant donné la fragilité de la connaissance des êtres humains. Mais je peux affirmer que tous les candidats retenus ont fait une carrière honorable à Air Inter et qu'aucun d'eux n'a, par suicide, précipité ses passagers vers la mort. Cette sélection avait été adoptée par l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) pour retenir les futurs élèves pilotes. Là aussi, j'avais été appelé à cette sélection. S'adressant à des étudiants, nous n'avions pas l'aide de l'épreuve sur simulateur. Ceci rendait primordiale et plus délicate l'évaluation des comportements. Là, nous avons dû nous tromper souvent, mais pas toujours! J'en veux pour preuve l'anecdote que je vais relater.

Quelques années après avoir cessé mon activité à Air Inter, je m'engage dans la

gestion syndicale de l'immeuble où j'habite. Lorsque je suis assez informé de ce travail, je prends la présidence du syndicat des copropriétaires. Ma première mission est de me présenter au directeur de l'agence qui dirige le syndicat. Un jeune homme m'accueille et dit me connaître. Son nom et son visage n'évoquent en moi aucun souvenir. Je lui demande:

« – Comment me connaissez-vous ? »

– Étudiant préparant les grandes écoles, je passais entre autres les concours de l'ENAC. Vous étiez l'un des deux commandants de bord conduisant l'entretien, intervenant après l'écrit du concours. »

Je me permets d'avancer :

« – Sans doute n'avez-vous pas été admis, puisque vous faites ce métier de gestionnaire ? »

– Non, vous m'avez éliminé ! »

Sa réponse me met mal à l'aise et laisse présager un rapport délicat au cours de notre future collaboration. Il doit ressentir ma gêne, car il poursuit :

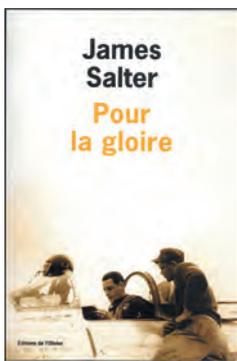
« Mais vous aviez raison, car malgré mon insistance pour vous affirmer que je rêvais de devenir pilote, je n'en avais pas vraiment envie et préférerais intégrer une autre grande école. Malgré l'enthousiasme que je manifestais, vous avez deviné la vérité et ne vous fait aucun grief. »

Notre collaboration fut dès ce jour toujours conviviale et fructueuse. ■



Chronique qui se voudrait littéraire d'un lecteur frustré

Bernard Norlain (60-Ferrando)



Pour la gloire :
un chef-d'œuvre
de fiction
romanesque
aéronautique.

Je n'ai jamais compris pourquoi notre revue, pourtant plébiscitée dans un récent sondage pour sa qualité, ne consacre que très peu de place à la littérature romanesque ayant pour thème central ou accessoire l'aéronautique. À côté des ouvrages du genre *Jusqu'au bout sur nos Messerschmitt* ou *Le Jaguar en opérations* qui ont une place légitime dans les chroniques et les recensions, il n'y a rien qui parle de l'aviation et de tout ce qui touche à l'air et l'espace comme figure centrale d'une fiction romanesque ou d'une réflexion philosophique. Tout se passe comme si, depuis Saint-Exupéry et peut-être Jules Roy - mais qui connaît Jules Roy parmi nous de nos jours? -, notre population si je puis nous qualifier ainsi, avait déserté ce pan essentiel de notre culture française. Il y a là, me semble-t-il, la conséquence d'un repli dans la technique qui caractérise notre comportement général. Ce qui se traduit aussi par l'absence de participation à la réflexion stratégique des militaires français en général.

Tout ceci pour dire que j'ai énormément apprécié que Gérard Simonnet (57-Ducray) ait dédié une page dans *Le Piège*¹ au romancier... américain, James Salter qui, dans le cadre d'une fiction romanesque, a merveilleusement écrit sur le métier de pilote de chasse. Le livre qu'il mentionne, son premier roman, *The Hunters*, ou *Pour la gloire* pour la version française, est largement autobio-

graphique et remarquable de par sa qualité littéraire et le style extrêmement ciselé de son texte. Écrit alors qu'il était encore en service, James Salter y affirme une écriture très personnelle, un sens du trait très précis qui d'emblée réussit à décrire une situation ou camper un personnage. Il fait ainsi du récit de la vie en escadron et de ses vols, dont bien des détails raviront les pilotes de chasse, une œuvre de pure littérature.

James Salter - qui vient de mourir à 90 ans... en faisant sa gymnastique -, aura été un auteur peu prolifique puisqu'il n'aura écrit que six romans mais qui constituent une œuvre somptueuse saluée par tous les critiques particulièrement en France ces dernières années. Je vous recommande ce qui est à mon avis son chef-d'œuvre *Un bonheur parfait*, où tout est à lire.

Puisque l'on en est là, je voudrais aussi évoquer un autre livre mais cette fois d'un écrivain français, livre paru il y a déjà cinq ans chez Gallimard et qui, à ma grande surprise, n'a fait l'objet d'aucune chronique dans ces pages. Je veux parler de Philippe Forest et de son livre *Le Siècle des nuages*. Ce titre est tiré d'un poème d'Apollinaire placé en épigraphe et qui décrit le thème de ce roman, celui « d'un tout jeune homme, amoureux du ciel ».

L'auteur, en effet, lie l'histoire de son père à l'histoire de l'aviation conçue comme l'aventure collective du xx^e siècle. Après avoir préparé l'École de l'air à Grenoble pendant la guerre, son père est envoyé à Maison-Carrée et de là part faire son pilotage aux États-Unis en 1943, devient instructeur sur place et termine sur P-47, trop tard pour participer aux derniers combats de la guerre. À son retour en France, il rentre à Air France et finira sa carrière comme commandant de bord sur un Boeing 747. Une vie entièrement consacrée à l'aviation. En faisant le récit

de la vie de son père, Philippe Forest fait le récit de l'épopée de l'aviation. La matière romanesque est constituée par l'insertion de l'intime dans l'histoire collective. L'aviation fut la passion de son père, ce fut aussi la passion du xx^e siècle. Magnifiquement écrit, ce roman suscite bien des réflexions sur la filiation, l'art du romancier, l'histoire, mais c'est d'abord un hymne à l'aviation et c'est pour cette raison qu'il mérite d'être signalé dans notre revue. Pour l'anecdote, on retrouve au fil du récit quelques personnages connus et nombreux de nos lecteurs seront amusés d'y voir évoqué, en particulier, le père Goube qui fut à l'époque aumônier des aviateurs aux États-Unis.

Pour les amateurs de physique quantique et les autres, l'auteur a publié en 2012 un livre intitulé : *Le Chat de Schrödinger*.

Enfin, pour terminer sur une note plus philosophique, vous pouvez lire ou relire Gaston Bachelard et son ouvrage *L'Air et les Songes - Essai sur l'imagination du mouvement*, où il écrit que « dans le règne de l'imagination, l'épithète qui est le plus proche du substantif air, c'est le substantif libre ».

Ou encore : « pour celui qui s'élève, l'horizon s'élargit et s'éclaire ».

Encore : « dans l'imagination humaine, le vol (est) une transcendance de la grandeur ».

On pourrait en citer à l'infini mais je terminerai par un poème de Nietzsche tiré du *Gai savoir* que Gaston Bachelard place dans son chapitre sur « Nietzsche et le psychisme ascensionnel » :

Ô! Merveille! Vole-t-il encore?

Il s'élève et ses ailes sont au repos?

Où est maintenant son but, son vol, son trait?

Est monté bien haut qui le voit planer!

Oh! Albatros, oiseau!

Un désir éternel me pousse dans les hauteurs. ■

1- N° 220 p. 16 : James Salter, *L'Aile et la Plume*.

Golf et Armée de l'air

Jean-Pierre Casamayou (70-Delfino)

Redevenu discipline olympique, le golf est inscrit aux prochains Jeux mondiaux militaires, avec la participation de deux aviateurs.

Longtemps considéré comme une activité élitiste et plutôt paisible, le golf est encore mal connu dans les armées. Sollicitant efforts physiques, marche à pied, adresse, coordination des gestes, concentration et mobilisation de l'esprit, la pratique du golf est un sport complet. Pratiqué à haut niveau, il demande des qualités physiques d'athlète.

Le monde sportif et le monde militaire ne s'y sont pas trompés. Aussi le golf redeviendra-t-il discipline olympique en 2016 à Rio, après de longues années d'absence. Il fut olympique pour la première fois lors des jeux de l'Exposition universelle de 1900 à Paris, jeux qui célébraient la renaissance des jeux modernes à l'initiative du Français Pierre de Coubertin. En 1904 à Saint-Louis, le golf est encore au programme, puis s'en est suivi plus d'un siècle de disette.

Le golf verra également des sélections nationales militaires s'affronter en octobre prochain en Corée du Sud, au cours des Jeux mondiaux militaires. Sorte de répétition générale des Olympiades, les prochains Jeux mondiaux militaires (6^e édition du 1^{er} au 11 octobre prochain) compteront 24 disciplines sportives dont le golf, avec une centaine de nations participantes. Sous l'égide du Centre national des sports de défense (Fontainebleau), les armées françaises enverront quelque 200 sportifs, dont certains de très haut niveau tel Florent Manaudou en natation, pour les représenter dans 17 disciplines.

En ce qui concerne le golf, il y aura une équipe de France militaire féminine avec deux joueuses et une masculine avec six joueurs, qui participeront à une épreuve en quatre tours (72 trous) sur le golf d'Andong. Ces joueurs, issus des trois armées et de la gendarmerie, ont été sélectionnés notam-



Un piégeard sera dans l'équipe de France de golf qui participera aux prochains Jeux mondiaux militaires.

ment à la suite des premiers championnats de France militaires de golf (encadrés par le CNSD) qui ont eu lieu à Metz du 30 au 31 mai 2015. L'Armée de l'air, vice-championne de France par équipe et en individuel, compte deux joueurs (dont un piégeard) dans la sélection¹.

Pour ceux qui méconnaissent ce sport, il faut souligner l'engagement sportif qu'il nécessite. Ainsi un parcours de 18 trous représente de l'ordre de sept ou huit kilomètres, soit une moyenne de quatre heures de marche sur un terrain généralement vallonné. Les muscles supérieurs sont largement sollicités par le mouvement de balancier du *swing*. Le bas du corps, au moment de l'impact, génère une puissance et une vitesse rarement atteinte dans d'autres disciplines sportives. Point positif pour le golf : le contrôle de soi qu'il exige. Des études scientifiques assurent que ce sport est un exercice idéal de coordination, de maîtrise du corps et du contrôle de l'équilibre.

Autre gros privilège : le golf se pratique au grand air, dans le silence, loin des villes et de leur pollution. Être sur un parcours de golf, c'est aussi être au cœur de la nature, au sein d'un environnement végétal et animal qui se déploie autour des obstacles d'eau, des bosquets ou du *rough*. Avant d'avoir frappé son premier *drive*, on a déjà évacué son stress. Idéal pour l'aviateur toujours « au taquet »!

Pour les seniors, catégorie à laquelle appartiennent bon nombre de lecteurs du *Piège*, c'est le sport idéal que recommande la faculté. « La concentration du joueur, ses efforts pour visualiser la balle ralentissent le vieillissement cérébral. Par ailleurs, le golf permet de conserver plus longtemps de la force et de la souplesse. C'est enfin un excellent moyen de prévention des chutes et de l'arthrose », diagnostique le docteur Olivier Rouillon, médecin-conseil auprès de la Fédération française de golf. Une étude publiée par le *Scandinavian Journal of Medicine and Science in Sports*² en 2008 a démontré que l'espérance de vie des golfeurs est augmentée en moyenne de cinq années.

Contre le vieillissement neurologique, la pratique du golf est donc fortement recommandée, puisqu'elle permet de continuer à effectuer des mouvements de grande amplitude et à faire travailler les muscles et les articulations. De même, elle permet de lutter contre l'obésité et les maladies métaboliques. Le senior sédentaire aura de quoi se dépenser (perte d'environ 1 500 calories sur un parcours, de 100 calories pour la frappe de six balles en une minute) et perdre son mauvais cholestérol. Enfin, les médecins assurent que les risques de blessures et de traumatismes sont très faibles.

Quel autre sport permet aux seniors de continuer à pratiquer longtemps une activité physique tout en s'amusant et en progressant?

L'Armée de l'air a la chance de posséder deux superbes parcours de 18 trous sur les bases aériennes de Salon-de-Provence et de Villacoublay. Alors n'hésitez pas à vous y rendre ! ■

1- Soutenez votre équipe ! <https://www.facebook.com/pages/Equipe-de-France-Militaire-de-Golf/1488511251371375> (page Facebook Équipe de France militaire de golf) et suivez les 6^e JMM : <https://www.facebook.com/mwg2015en> (page Facebook 6th CISM World Games Korea).

2- *Golf : a game of life and death – reduced mortality in Swedish golf players.* http://www.hydrogold.com/jgp/pdf/news_20080603_golf.pdf



Baptême de la promotion 2015-Pégoud

Le 3 juillet, le chef d'état-major de l'Armée de l'air Denis Mercier, entouré de Jean-Pierre Maggi, député des Bouches du Rhône (à sa droite) et de Nicolas Isard, maire de Salon-de-Provence, a présidé le baptême de la promotion « Sous-lieutenant Pégoud ».

Celle-ci se compose de 68 élèves : 62 EA (dont 8 jeunes filles) et 6 CSEA.



Rêves de gosses 2015

Aspirants Mettetal, Ratron et Keryvin (2013-Général Valin)



Le sourire des "baptisés".

Dans le cadre du projet de développement personnel inclus dans leur cursus académique, les auteurs ont participé au tour aérien « Rêves de gosse 2015 ».

Le tour de France en avion « Rêves de gosse 2015 » a été créé il y a dix-neuf ans par l'association des Chevaliers du ciel, présidée par M. Jean-Yves Glémée, dans le but de faire accepter, dès le plus jeune âge, les différences entre les enfants. En effet, ce tour aérien permet de rapprocher des enfants "extraordinaires" - touchés par la maladie ou issus de milieux défavorisés - et des enfants « ordinaires » autour d'un projet pédagogique encadré par des professeurs et éducateurs, plusieurs mois avant le tour. Les enfants se retrouvent donc plusieurs journées avant l'arrivée de la caravane du tour pour échanger, partager et faire tomber la barrière des différences. La finalité du projet pédagogique est bien sûr sa présentation durant une journée ainsi qu'un baptême de l'air dans l'un des avions de la caravane. Au programme pour les en-

fants: clowns, sculpteurs de ballon, maquilleuses et autres!

Nous avons donc participé à ce tour dans le cadre de notre projet de développement personnel à l'École de l'air. Nous avons déjà mis un pied dans le tour 2014 mais, faute de temps et de budget, nous n'avions participé qu'à trois étapes. Cette année, nous nous y sommes pris en avance pour trouver des sponsors à la hauteur du coût financier d'une telle opération et de la location d'un avion auprès d'un partenaire civil. L'organisation du tour prenait en charge (par le biais des frais d'inscription) la nourriture et le logement pendant toute la période du tour, ce qui nous a épargné une partie logistique importante. De plus, nos heures de vol étant en quantité trop faible pour effectuer des baptêmes de l'air (il en faut 200 au minimum), nous avons fait appel à l'adjudant Sabatier,

instructeur sur planeur à Romorantin, sans qui nous n'aurions pu effectuer de baptême.

Le plus grand défi à relever était celui des procédures administratives auxquelles nous ne sommes pas (encore) habitués. En effet, le tour se déroulait pendant une période académique de deuxième année, ce qui impliquait que nous soyons en service. De fait, l'avion civil devait devenir militaire le temps d'un tour de France! Nous avons heureusement été bien épaulés par les services de la base aérienne 701 et par le commandant Torres, brigadier de la 4^e brigade et tuteur de notre équipe.

Une fois tous ces obstacles franchis et après avoir retrouvé notre adjudant, nous nous sommes tous les quatre envolés le 14 mai 2015 de Montargis pour récupérer notre DR400 Régent et l'acheminer vers Narbonne, première ville étape du tour 2015. Après un avitaillement à Millau, nous avons rejoint la caravane composée de 28 avions dont un CASA de l'Armée de l'air, et retrouvé les mêmes visages que l'année passée, dont beaucoup d'anciens ou actuels aviateurs en congés! Le lendemain matin, l'organisation du tour nous attendait de pied ferme pour un briefing général du tour, des navigations entre les étapes et des baptêmes. Une fois les éléments bien clairs pour tous, les choses sérieuses commencèrent par une météo très venteuse: seuls quelques équipages habitués du tour et du terrain ont pris les airs pour effectuer les baptêmes.

De ville en ville

Après une nuit de sommeil bien méritée, nous prenons le rythme de croisière du tour. De l'hôtel, nous nous dirigeons vers le brie-



ving matinal de la navigation vers la prochaine ville-étape en passant au-dessus de châteaux ou autres endroits remarquables. Nous nous chargeons de la navigation entre les étapes, pendant que l'adjudant Sabatier se repose en place arrière puis, une fois arrivés, nous déjeunons rapidement pour assister au briefing des baptêmes de la journée qui permet de fixer, entre autres, le circuit à suivre. Enfin, les baptêmes commencent en début d'après-midi et ce jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'enfants dans le "sas baptêmes" (180 enfants par jour en moyenne!). L'adjudant Sabatier avait alors la mission d'effectuer les baptêmes pendant que nous nous occupions des enfants pour les installer convenablement dans l'avion. Une fois la journée terminée, nous dînions en compagnie des organisateurs de l'étape et des différents intervenants locaux. Puis, après avoir enregistré les horaires des bus du lendemain selon que l'on était pilote ou passager, direction l'hôtel pour récupérer de la longue journée!

Nous avons procédé ainsi pour chaque

étape du tour, sauf pour celle de Caen où nous avons été désignés "précurseurs" pour Melun, l'étape suivante. Les précurseurs partent la veille de l'étape concernée afin d'être sur place le jour J pour le cas où une météo trop mauvaise empêcherait le reste de la caravane de rejoindre à temps la ville-étape. C'est un bon moyen d'assurer la mission principale du tour: les baptêmes pour les enfants!

Hormis les étapes de Narbonne (météo et terrain délicats), Cazaux (à cause d'une panne de batterie) et Caen (notre équipage était précurseur pour Melun) l'équipage n°15 « École de l'air » a baptisé des enfants ordinaires et extraordinaires tous les jours

du tour. Au total, après une dizaine de jours passés à sillonner la France, l'équipage de l'École de l'air est bien rentré sur base le 24 mai 2015 après avoir baptisé 57 enfants - dont trois étaient accompagnés - et apprécié le sourire de tous les baptisés!

Grâce à cette participation, nous avons pu découvrir le monde associatif lié à l'aviation. Nous avons tous les quatre été impressionnés par l'organisation et la logistique mise en place pendant le tour. Nous avons aussi pu découvrir l'administration de l'Armée de l'air, les difficultés à trouver des sponsors et un avion civil qui devait devenir militaire! En somme, ce fut une expérience très riche, tant sur le plan humain que sur les plans aéronautique et académique. ■



Piqûre de rappel n°38

Lucien Robineau (51 - Jeandet)

Mais comment qu'y causent?

À propos de la contamination mutuelle des politiques et des journalistes: les premiers parlent aux seconds lesquels, ayant recueilli les précieux oracles, les répercutent sur les ondes, munis peut-être de la valeur ajoutée qu'y apportent ces professionnels du verbe. Exemples courants, dont chacun peut vérifier l'authenticité en ouvrant le poste: « Il y a des mesures qui devront être étudiées. ». « Il y a des sanctions qui vont devoir être prises. ». « Quand il y a une minute de silence, il y a une unité qui doit être commune. ». Et, sur le modèle de: « La reprise elle est là, la croissance elle arrive », monsieur Météo indique: « La canicule elle est là, le soleil va perdurer. ». Cette dernière assertion est certaine: on sait que le Soleil ne s'éteindra pas avant 4 milliards et demi d'années. Environ.

Supplément gratuit

Saint et saint. Un quidam écrivain a décidé qu'il fallait écrire Saint Exupéry, amputant notre ancien de son trait d'union au prétexte que ce signe est absent de sa signature. Quelle idée! La grammaire dit: « Le mot saint s'écrit avec une minuscule et sans trait d'union s'il s'agit du saint lui-même (évangile selon saint Jean). Lorsqu'il s'agit d'un nom de lieu ou de personne, il faut la capitale initiale à Saint et un trait d'union (le duc de Saint-Simon, la ville de Saint-Pierre, Sainte-Beuve et, naturellement, Antoine de Saint-Exupéry) ». Si Saint-Ex avait été canonisé, ça se saurait. ■

Visite du centre Aérocampus Aquitaine

Daniel Bastien (71-Blanckaert)

Le 21 avril, 25 membres, conjoints et amis de l'AEA, ont visité le centre de formation aux métiers de la maintenance aéronautique Aérocampus Aquitaine installé à Latresne, en banlieue bordelaise, qui fonctionne sous le statut pour le moins original d'une association de type loi 1901.

C'est le président de son conseil d'administration, notre camarade Denis Guignot (73-Marchal) qui a servi de guide pour une visite dense d'un site unique en Europe, en plein développement. Le nombre d'avions commerciaux en service dans le monde (15 000 actuellement) devant en principe doubler dans les 12 à 15 ans à venir, les besoins en techniciens de maintenance aéronautique devraient être très importants. C'est pour répondre à ce besoin, sous l'impulsion de la Région Aquitaine - une région à vocation aéronautique très marquée - que ce centre a été créé.

Un panel d'activités très variées

Malgré son statut particulier d'association, ce centre

est considéré, pour une partie de ses activités, comme le cœur d'un lycée professionnel reconnu par le ministère de l'Éducation nationale (qui y a d'ailleurs détaché des enseignants) et qui délivre des bacs professionnels (« maintenance aéronautique », « technicien aérostructure » ou « option systèmes - franco-allemand ») avec un taux de réussite de 100 %, et deux BTS « Aéronautique » (niveau bac + 3), avec un taux de réussite de 93 %. La scolarité y est gratuite. Les élèves visant le bac pro intègrent le centre au niveau de la classe de seconde, à la suite d'une sélection effectuée par l'Éducation nationale (sept demandes pour une place). Pour ceux visant le BTS, il y a environ 70 demandes pour une place. Avec 93 élèves en 2011, et 280 actuellement, le centre sou-



DR

haite pouvoir accueillir jusqu'à 400 élèves (tous internes) à l'horizon 2017. De nouveaux bâtiments d'hébergement sont d'ailleurs en cours de construction à cet effet. Une fois leur diplôme en poche, les élèves n'ont aucune difficulté à trouver du travail.

et a commencé à détacher des enseignants à l'étranger pour y prodiguer de la formation (Turquie, Chine, Qatar, EAU...).

D'autres organismes de la filière aéronautique (22 à ce jour) se sont installés sur son site. Parmi ceux-ci, citons un centre de formation de l'Institut de soudure qui propose diverses prestations aux industriels, allant de l'inspection à la formation, l'*Earthlab* franco-italien de Telespazio (Finmeccanica-Thalès), un centre opérationnel intégré pour la surveillance de l'environnement, mais aussi centre de R&D et de formation tourné vers l'exploitation des images obtenues à partir de drones ou de satellites, au profit de la viticulture, de la sylviculture et du suivi de l'évolution du littoral. Devraient prochainement

Le centre accueille également, dans le cadre d'un partenariat avec plusieurs organismes étatiques en charge de la formation professionnelle continue, des salariés et des demandeurs d'emploi à raison de 1 200 stagiaires par an. Y sont également formés des ouvriers d'État de la DGA. Dans le cadre de l'accompagnement à l'export (mais pas seulement), le centre forme aussi des stagiaires étrangers (formation de formateurs)



nement s'installer sur le site: un pôle de formation dédié aux hélicoptères avec Airbus Helicopters (ex-Eurocopter), premier hélicoptériste mondial; un centre de formation de la société SAFT (leader mondial des batteries d'accumulateurs de haute technologie dont le siège est à Bordeaux), ainsi qu'une structure de formation au pilotage des drones.

On notera que c'est désormais sur ce site que deux écoles concurrentes de formation du personnel navigant commercial (hôtesse de l'air et stewards) font passer les épreuves de sélection des candidats du grand Sud-Ouest et y assurent une partie de la formation; ces écoles ont par ailleurs décidé d'y construire des installations techniques spécifiques qu'elles ont prévu d'utiliser à tour de rôle.

Le fonctionnement

L'association Aérocampus Aquitaine est locataire du site qui avait été racheté en 2011 au ministère de la Défense par la Région Aquitaine avec une aide de l'État. Pour concrétiser le projet, un complément significatif de financement a été apporté par l'État au travers du programme d'investissements d'avenir. En contrepartie des formations "gratuites" délivrées sur le site, Aérocampus Aquitaine reçoit une aide de l'Éducation nationale et de la Région Aquitaine (50 % de ses besoins actuellement). Ce centre de formation fonctionne en mode collaboratif, avec des centres de formation des apprentis de l'industrie et l'AFPA (Association pour la formation professionnelle des adultes), ainsi qu'avec les 22 entreprises déjà installées sur le site. Depuis peu, Aérocampus a décidé de se positionner sur l'accompagnement à l'export (Rafale, hélicoptères). Elle sous-loue par ailleurs une partie de ses locaux (en particulier les salles d'un château, fleuron histo-



Les enseignants et les élèves ont à leur disposition une vingtaine d'aéronefs.

rique du site, dont les origines remontent au XIII^e siècle) pour des stages, sessions de formation ou séminaires divers et variés du secteur aéronautique et spatial (25 000 stagiaires par an), et "vend" divers types de formations données sur place ou à l'étranger.

Les moyens

Pour dispenser sa formation, le centre dispose de professeurs de l'Éducation nationale, comme déjà indiqué, mais aussi d'enseignants originaires de l'Armée de l'air, de la DGA ou d'Air France. Il fait ponctuellement appel à des vacataires extérieurs. Il dispose de moyens modernes d'enseignement, notamment dans les domaines du contrôle non destructif, des matériaux composites, de la soudure, mais aussi de l'hydraulique et de la conception assistée par ordinateur. Il dispose d'un simulateur d'Airbus A320 pour sensibiliser les élèves aux conditions d'utilisation des appareils dont ils seront chargés d'assurer la maintenance. Le centre dispose également d'une salle de réalité virtuelle augmentée, permettant de visuali-

ser en 3D (sur A380 ou B737) les séquences de démontage et de remontage de toutes les pièces et équipements sur ces types d'avion. Dans les ateliers, les enseignants et les élèves ont à leur disposition, pour pouvoir mettre en pratique les cours théoriques, une vingtaine d'aéronefs divers et variés allant des avions de tourisme aux hélicoptères, avions d'affaire, avions-école, de transport ou de combat.

L'avenir

Bien qu'installé sur un site de 26 ha, le centre commence à être à l'étroit et envisage une extension sur l'ancien site d'observation astronomique de Floirac, situé à quelques kilomètres de Latresne, où pourrait être développée une formation plus spécifiquement tournée vers le spatial. Un site labellisé « Aérocampus » va par ailleurs bientôt ouvrir à Dubaï aux Émirats arabes unis; ce centre utilisera le savoir-faire d'Aérocampus Aquitaine pour former de l'ordre de 400 techniciens par an.

Superbe réussite que ce centre qui, en moins de quatre ans, est

devenu un pôle de formation à la maintenance aéronautique de référence internationale. Les créateurs et les gestionnaires de ce centre de formation peuvent être légitimement fiers d'avoir mis sur pied, en si peu de temps, un outil performant qui forme des jeunes à des métiers recherchés dès aujourd'hui et qui le seront plus encore demain, et ce, dans un secteur particulièrement porteur. ■

1- Créé en 2011 par le conseil régional d'Aquitaine qui a fait de la formation un des axes de sa politique industrielle, suite à la décision de la DGA de se séparer de ce site où elle formait une partie de ses ouvriers d'État.

2- Qui fut à la tête du Commandement du Soutien des Forces Aériennes (CSFA) de 2009 à 2012, et qui exerce à la Région Aquitaine, en parallèle à ses fonctions à Aérocampus, celles de responsable du département « Aéronautique, spatial et défense » au sein de l'agence régionale « Aquitaine développement innovation ».

3- Pour le diagnostic des vignobles, la gestion optimale des fertilisants et autres produits phytosanitaires – ni trop ni trop peu – et la qualité des vendanges – ni trop tôt ni trop tard.

4- Dont le système CATIA de Dassault (Conception assistée tridimensionnelle interactive appliquée), utilisé par des milliers de sociétés à travers le monde.

Procès-verbal de l'assemblée générale du 17 juin 2015

L'assemblée générale de l'association des anciens élèves de l'École de l'air s'est tenue à l'École militaire, le mercredi 17 juin 2015 à partir de 17 heures 30

Cinquante (50) membres étaient présents, détenteurs de cent soixante-trois (163) pouvoirs, le nombre de membres titulaires présents ou représentés était donc deux cent treize (213).

Le président, Jean-Marc Denuel (77 - Rougier), déclare ouverte l'assemblée générale en souhaitant la bienvenue aux présents, moins nombreux que d'habitude du fait de la tenue du salon du Bourget.

Puis l'assemblée observe une minute de silence à la mémoire des 69 camarades dont le décès a été connu de l'association depuis la dernière assemblée générale.

L'entraide

*Philippe Leheup (72-Madon),
vice-président « entraide solidarité »*

Les statuts de l'association précisent en leur article premier qu'elle a pour buts, entre autres, de :

- venir en aide aux camarades en difficulté et à leur famille, qu'ils soient élèves ou anciens élèves de l'École;

- renforcer les liens de camaraderie et de solidarité entre les anciens élèves de l'École de l'air.

Pour le comité d'entraide, l'année 2014 a été marquée par la poursuite de ses activités, notamment la personnalisation de ses actions.

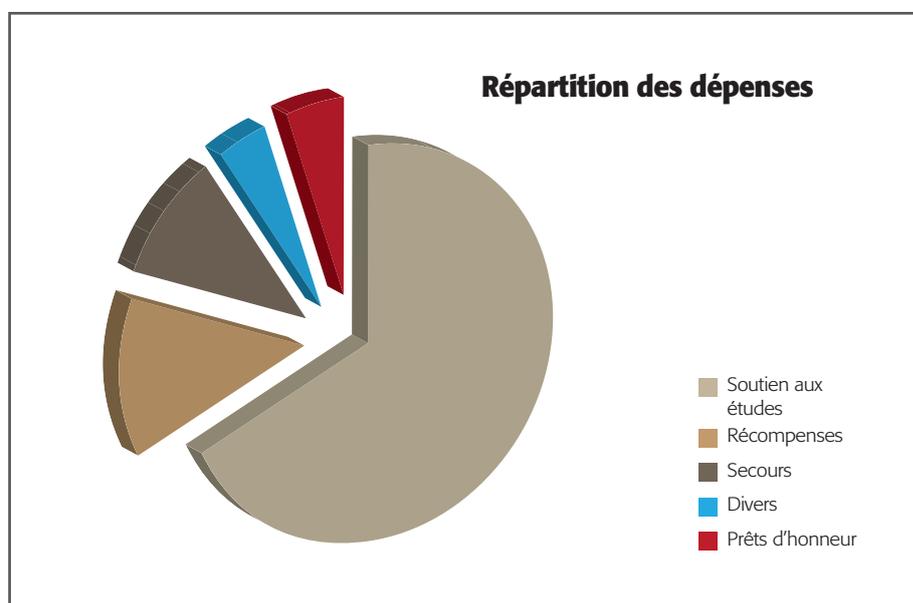
Au quotidien, le comité a en charge le soutien moral, administratif, social et financier des familles de camarades disparus et de camarades en difficulté conjoncturelle. Il s'appuie sur le réseau des délégués, réseau de proximité sur les bases aériennes et dans les régions où les situations particulières sont mieux connues, mais aussi au sein de chaque promotion où l'entente reste très marquée. Le contact personnalisé demeure le principe de base de notre action. Ainsi, une attention particulière doit être apportée aux veuves et aux camarades isolés.

Le comité poursuit également ses actions de sensibilisation auprès des différentes promotions en collaboration avec les autres comités et le président. De plus, le dialogue et la coopération se sont poursuivis, notamment pour les actions de reconversion. Les soutiens sont également menés en coopération avec d'autres organismes d'entraide, en particulier les Ailes brisées, la Fédéra-

tion des œuvres sociales de l'air (FOSA) et la Cellule d'aide aux blessés, malades et familles de la Direction des ressources humaines de l'armée de l'air (DRHAA).

En 2014, nous n'avons eu à déplorer aucun décès de membre répondant directement aux critères d'aide.

Ainsi au 31 décembre 2014, le nombre de personnes aidées financièrement est de 49,



dont 6 adultes, dont la fille handicapée d'un membre de l'association. Nous constatons une très légère réduction du nombre de personnes aidées (-1) et du montant financier.

Au titre de l'entraide proprement dite, 76 855 € ont été engagés pour 77 000 € budgétés.

Le soutien aux études des enfants de camarades décédés ou en situation critique en est toujours la part la plus importante. Pour les plus jeunes, 43 écoliers, collégiens, lycéens ou étudiants ont bénéficié de :

- 20 allocations de rentrée scolaire dans les cycles primaire et secondaire;
- 10 aides pour des séjours linguistiques ou voyages d'étude;
- 20 bourses d'enseignement supérieur.

En 2014, l'AEA a accordé trois prêts d'honneur. S'agissant de leurs encours, le comité d'entraide a poursuivi ses relances afin de mieux identifier les difficultés éventuelles des personnes ayant souscrit un prêt.

Pour mémoire, des prestations gratuites sont offertes aux veuves tels que abonnement au *Piège*, invitation au gala, participation à des manifestations locales.

Pour 2015, le budget d'entraide demeure le plus important de l'association. Pour le budget prévisionnel, ces allocations conduisent à proposer un montant de 77 000 €.

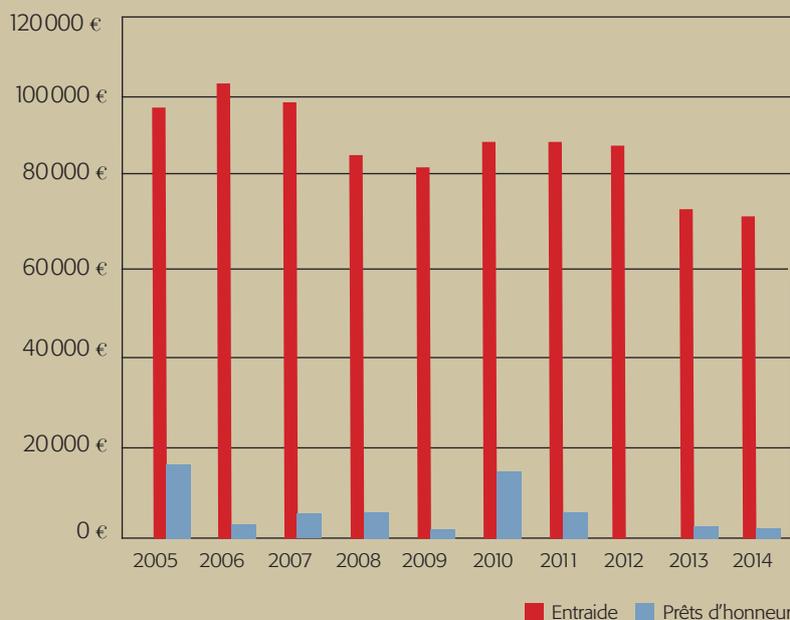
Ce début d'année a été marqué par le dramatique accident aérien d'Albacete (Espagne), l'association a aidé deux familles, celle du lieutenant-colonel Mathieu Bigand (2004) et celle du capitaine Arnaud Poignant (2012).

Comme vous l'avez noté, le comité d'entraide fait partager les remerciements qu'il reçoit dans *Le Piège* ou sur le site de l'AEA. Les membres du comité ont également eu le plaisir de rencontrer Claire Darmon, fille du capitaine Didier Darmon (85) décédé en service aérien commandé en 1992, en stage entreprise au sein de notre immeuble.

En conclusion, le comité d'entraide tente de connaître les détresses personnelles, en particulier les difficultés liées à un accident de la vie, ou les besoins conjoncturels d'aide morale, sociale, administrative, financière. Je tiens une nouvelle fois à souligner l'action décisive des membres qui œuvrent au sein du comité d'entraide : M^{me} Danielle Dumas (veuve du général Alain Dumas [60]), Claude Bérisset (63), Serge Piécoup (63) et Jean-Noël Rey (72).

Au sein de notre association, ce rôle d'alerte est à la portée de tous les membres, quels que soient notre situation et notre âge. Il est primordial de demeurer à l'écoute de personnes en souffrance, de demandes souvent difficilement exprimées.

Dépenses 2005-2014



La reconversion

Bernard Delcamp (66-Audemard d'Alançon),
vice-président « reconversion »

Au-delà du succès pérennisé de la journée d'information des officiers CAP2C organisée le 12 février 2015, dont j'ai rendu compte dans *Le Piège*, je voudrais insister sur le fait de la diversité des auditeurs Air : 18 EA, 24 AEMA, 6 OSC, 6 OR, qui représentaient le plus fort contingent (54/115). Les deux premières catégories font partie d'associations, les deux dernières sont orphelines, et cela devra être pris en compte dans le futur.

Cette année a vu l'entrée de nouveaux acteurs dans le domaine de la reconversion. Le Medef, s'appuyant sur le comité de liaison Défense-Medef, a constitué un groupe de travail « reconversion » dont les objectifs pour 2015 sont :

- créer un support numérique hébergé par le Medef, qui informerait les officiers sur la reconversion, dans le cadre d'une aide à la décision de départ;
- concevoir et organiser une offre de découverte de l'entreprise.

La DRHAA, elle, a créé une mission « mobilité externe », qui est intervenue lors de la journée d'information, et qui travaille en parfaite harmonie avec l'AEA.

Cette année a été celle de la maturité pour la MRO, qui a pris toute sa place dans le processus de départ de l'institution, jouant la complémentarité avec les associations d'officiers.

Cependant, malgré le nombre d'acteurs dans ce domaine, l'AEA reste l'interlocuteur privilégié pour nos camarades confrontés à des situations personnelles.

La prochaine journée d'information aura lieu le 11 février 2016.

Je profite de cette AG pour lancer un appel à l'ensemble des camarades exerçant dans le monde de l'entreprise pour mettre à jour leurs données dans la base, car c'est notre principal outil de recherche dans le cadre du réseau Mermoz, pour orienter nos camarades, et dans celui de l'organisation des ateliers de la journée d'information pour trouver des témoins. En ce qui concerne l'informatique, il vous en sera parlé, mais sachez que c'est une préoccupation pour le comité reconversion.

La vie associative

Carlos Martinez (79-Carof de Kervezec)
en l'absence de titulaire

Le poste de vice-président « vie associative » est vacant, et par conséquent l'animation de l'association à hauteur des ambitions affichées dans ses statuts est largement perfectible. La difficulté ici aussi est la ressource en bénévoles.

C'est ce qui explique notamment que les décisions prises lors des précédentes assemblées générales – pour ce qui concerne les actions en direction des bases aériennes – peinent à se concrétiser : il s'agit de la mise en place des correspondants base et des référents.

L'environnement est pourtant favorable – l'AEA est bien accueillie par les commandants de base malgré le niveau d'activité élevé (d'ailleurs, des référents ont déjà œuvré au profit de jeunes camarades en difficulté de progression professionnelle, preuve que le besoin existe) et des volontaires ont été identifiés pour une première installation.

Il reste à accompagner cette mise en place par un certain formalisme - désignation et lettre de mission, par exemple - auprès du commandement local, pour officialiser la situation. Par ailleurs, les délégués régionaux seront impliqués dans cette mise en place pour conserver la cohérence d'ensemble de l'action de l'AEA.

Les délégués régionaux: la plus grande part de l'activité de type « vie associative » est le résultat des actions des délégués régionaux, qui ont adapté leur rythme aux conditions locales rencontrées. Il s'agit en particulier du nombre d'anciens résidents, qui peut être très faible dans certaines régions, ou de la dispersion géographique de ces anciens. En outre, nos camarades retraités ne sont pas toujours plus disponibles que nos camarades en activité.

Nos délégués régionaux persévèrent, et leurs actions comme leur engagement personnel méritent notre reconnaissance et notre attention, en particulier lorsqu'il s'agit de leur trouver un successeur.

Actions vers les jeunes: elles se poursuivent afin d'insuffler le sens associatif à nos jeunes camarades et cela dès leur intégration à l'École de l'air, avec laquelle le partenariat reste fort. L'AEA continue donc à soutenir des projets « élèves » et à inviter les « première année » à l'occasion de la semaine parisienne et du gala. D'ailleurs, jeunes et anciens ont apprécié la mise en situation du gala 2015, preuve que le lien intergénérationnel est présent et ne demande qu'à être alimenté.

La suite de ces actions précoces est la fidélisation des jeunes promotions. L'association Ingénieurs et scientifiques de France (IESF), dont l'AEA est membre depuis longtemps, vient de publier une étude sur la fidélisation des jeunes promotions envers leurs associations, document qui va largement alimenter la réflexion de l'AEA sur ce sujet important et la manière d'impliquer les générations « intermédiaires ».

Audit de l'AEA: certains s'impliquent spontanément comme Franck Knafo (00), qui mène actuellement un audit de l'AEA dans le cadre d'une formation professionnelle de type MBA, dont les conclusions seront apportées à la rentrée prochaine.

Enfin, la vie associative passe aujourd'hui par une meilleure communication. L'AEA va donc investir dans un nouveau site Internet, plus ouvert, plus simple et plus souple d'emploi, spécifiquement conçu pour des associations d'anciens élèves, qui offrira toutes les ressources nécessaires aux besoins des membres. Une démonstration très concluante a été faite lors du dernier conseil

d'administration. Entre-temps, l'AEN et la Saint-Cyrienne se sont équipées de ce site.

Je souhaiterais mentionner pour conclure l'arrivée d'une veuve comme bénévole au secrétariat; c'est une piste à méditer, car il est probable que d'autres veuves ou conjoints de camarades pourraient souhaiter apporter leur aide de temps en temps à des tâches administratives pour lesquelles la main-d'œuvre manque cruellement, vous vous en rendez compte tous les jours.

Rapport financier

Gildas Ressayre (96-Saxcé), trésorier

Lors de l'assemblée générale annuelle, les comptes de l'association sont présentés aux membres de l'AEA et soumis à leur approbation au moyen d'un vote.

Ils sont établis sous la forme réglementaire d'un bilan et d'un compte de résultat, par un expert-comptable, dans le strict respect des règles applicables à la comptabilité des associations. C'est cette présentation réglementaire qui sera effectuée dans un premier temps.

Puis, dans un second temps, afin de rendre ces éléments accessibles à tous, une pré-

sentation simplifiée, sous forme de budget annuel, est extraite des documents comptables réglementaires, pour rendre compte des dépenses et recettes de 2014 et du budget 2015, également soumis au vote.

I- COMPTE DE RÉSULTAT 2014 un résultat déficitaire de 10851 €

Le compte de résultat mesure les résultats de la période, par l'enregistrement de l'ensemble des recettes (ou produits) et dépenses (ou charges).

Il faut rappeler, en préambule, que 2014 fut, comme 2012, et tous les deux ans, une année marquée par la parution de l'annuaire, donc avec des recettes structurellement plus importantes qu'au cours des années impaires. Pour faciliter la comparaison entre des exercices structurellement différents, les comptes de résultat des années 2011, 2012, 2013 et 2014 sont présentés.

Les **charges** atteignent 493 084 € et comprennent :

- des charges d'exploitation (tous les frais occasionnés par l'activité de l'AEA: entraide, gala, rayonnement, fonctionnement...) à hauteur de 494 134 €;

Compte de résultat de l'année 2014

Charges	2011	2012	2013	2014	Produits	2011	2012	2013	2014
Charges d'exploitation	419022	419889	365821	494 134	Produits d'exploitation	387 146	348 827	344 843	472 846
Charges financières	27 722	9 774	14 467	-1 146	Produits financiers	58 310	5 600	83 240	9 387
Charges exceptionnelles	563	0	35	96	Produits exceptionnels	0	0	0	0
Impôts	152	53	70	0					
TOTAL DES CHARGES	447 459	424 716	380 393	493 084	TOTAL DES PRODUITS	445 456	354 427	428 083	482 233
RÉSULTAT DE L'ANNÉE		-70 289	+47 690	-10 851					

Le résultat de l'année 2014, différence entre les produits et les charges, est donc déficitaire malgré des produits d'exploitation tout à fait satisfaisants (472 000 €, soit + 35 % par rapport à 2012, exercice structurellement comparable).

Les importantes dépenses engagées au cours d'une année marquée, pour les aviateurs, par de nombreuses commémorations, expliquent ce résultat (+ 19 % de charges d'exploitation entre 2012 et 2014, notamment du fait du gala).



- des charges financières (-1 446 € - la valeur négative étant le résultat d'opérations comptables tenant compte à la fois de dotations aux amortissements, des droits de garde et de la quote-part des opérations financières réalisées en commun);

- des charges exceptionnelles pour un montant de 96 €.

Les **produits** s'élèvent à 472 846 €:

- les produits d'exploitation, « pendant » des charges d'exploitation, atteignent 344 843 €;

- les produits financiers sont à hauteur de 9 387 € (intérêts et cession de valeurs mobilières);

- aucun produit exceptionnel n'est à signaler.

Néanmoins, l'analyse pluriannuelle du compte de résultat valide la stratégie d'ensemble de l'association incarnée par le plan de retour à l'équilibre qui agit à la fois sur les dépenses et les recettes.

C'est le cas notamment pour ce qui concerne le montant des cotisations que nous détaillerons lors de la présentation simplifiée.

II- BILAN 2014

un patrimoine diversifié et pérenne

Le bilan est l'inventaire du patrimoine au 31 décembre 2014. Pour mémoire, le patrimoine de l'association a connu en 2013 une diversification profonde suite à la réalisation du projet immobilier de l'AEA.

Pour faciliter la comparaison entre exercices, de la même manière que pour le compte de résultat, les bilans des années 2011, 2012, 2013 et 2014 sont présentés.

Pour ce qui concerne l'**actif** (qui incarne l'utilisation des fonds):

- l'actif immobilisé est de 14 000 €: ce poste correspond au matériel acquis pour équiper le local de la rue Nationale et diminué des amortissements;

- l'actif circulant, à un niveau quasi égal à 2013 (1,73 m€), traduit l'ensemble des flux financiers intervenus en 2014;

- les VMP s'établissent à 470 000 € environ;

- la trésorerie (247 000 €) est maintenue à un niveau permettant de faire face aux dépenses courantes de l'association, sans toutefois entretenir un stock trop important de fonds non utilisés.

Il n'y a aucune charge à répartir sur plusieurs exercices.

Pour ce qui concerne le **passif** (ou l'origine des fonds):

- les fonds propres et réserves de l'association ont été corrigés du montant du résultat de l'année conformément aux règles comptables;

- les provisions pour dettes sont nulles;

- les dettes s'élèvent à 482 000 €.

Passif et actif sont équilibrés.

Bilan de l'année 2014

Actif					Passif				
	Au 31.12.11	Au 31.12.12	Au 31.12.13	Au 31.12.14		Au 31.12.11	Au 31.12.12	Au 31.12.13	Au 31.12.14
Actif immobilisé	14 315	13 010	81 392	14 361	Fonds propres et réserves	1 297 605	1 227 315	1 275 005	1 264 154
Actif circulant	1 350 897	1 330 137	1 731 095	1 732 523					
Stock (bimbeloterie, cave...)	12 324	12 069	13 671	12 287	Provisions pour dettes	0	0	0	0
Avances, acomptes	11 611	39 706	25 670	23 228	Dettes et produits constatés d'avance	67 607	115 833	537 482	482 730
Usagers et comptes rattachés	38 246	18 824	17 674	45 748					
Créances, prêts d'honneur	41 003	30 963	204 844	292 404					
Charges constatées d'avance	3 791	2 541	1 880	2 558					
Valeurs mobilières de placement (VMP)	921 002	925 371	565 593	474 347					
Disponibilités (trésorerie)	322 920	300 663	267 155	247 342					
Charges à répartir sur plusieurs exercices	0	0	0	0					
TOTAL ACTIF	1 365 212	1 343 148	1 812 488	1 746 885	TOTAL PASSIF	1 365 212	1 343 148	1 812 488	1 746 885

III- EXÉCUTION BUDGÉTAIRE 2014 une gestion rigoureuse, qui a bénéficié des dividendes du plan de retour à l'équilibre

Au cours de l'exercice 2014, les dépenses ont été globalement maîtrisées (elles sont quasi égales aux prévisions).

Sans évoquer toutes les dépenses en détail, sachez néanmoins que:

- *Le Piège* a occasionné 41 477 € de dépenses;

- le site Internet a généré 5 100 € de frais;

- en matière de rayonnement, les dépenses atteignent 8 384 €, soit 1 600 € en deçà du montant prévu;

- cette année encore, l'AEA a apporté un soutien marqué aux élèves en contribuant à hauteur de 5 100 € à leurs projets (4L Trophy, Nuit des Aiglons);

- en matière de fonctionnement, les dépenses ont été un peu plus importantes qu'envisagé (51 210 € pour 45 000 € inscrits au budget). C'est dû, malgré une recherche permanente de maîtrise des dépenses courantes, aux coûts liés au nouveau local de la rue Nationale;

- aucun investissement n'a été réalisé en

2014 par souci d'économie. Des investissements sont en revanche envisagés pour 2015, nous y reviendrons.

Les recettes 2014 atteignent un total de 456 219 €. Dans le détail:

- le montant des cotisations s'élève à 122 105 €, soit 10 000 € de plus qu'en 2013 et 15 000 € de plus qu'en 2012. Cette belle somme marque un rebond par rapport à la tendance à la baisse observée lors des années précédentes. Ce rebond provient à la fois de la hausse (modérée) du montant des cotisations en 2013 et 2014 et de l'augmentation du nombre de cotisants.

Plus précisément, sans citer tous les chiffres:

- *Le Piège* aura rapporté 58 302 € contre 41 477 € de dépenses;

- les recettes de rayonnement ont été un peu plus faibles que prévu (8 544 € contre 10 000 €);

- le gala 2014 a rapporté 181 286 €. Ces recettes sont à mettre en perspective avec les dépenses engagées dans le cadre de cette édition (176 286 €). L'édition 2014 présente par conséquent un bénéfice de 5 000 €, modeste mais à relativiser dans la mesure où le gala 2014 a été exceptionnel, à l'image du spectacle donné à cette occasion;

Dépenses & recettes 2014

Dépenses (en €)	Budget 2014	Dépenses 2014	Recettes (en €)	Budget 2014	Recettes 2014
Solidarité	81 000	80 620	Cotisations	120 000	122 105
Entraide (dont soutien aux élèves)	77 000	76 865			
Aide à la reconversion	4 000	3 755	Reconversion	2 300	2 350
Communication	82 500	77 346	Communication	130 000	107 946
Régions	1 500	1 500			
Fonctionnement	45 000	51 210			
Salaires et charges	52 000	52 955			
Gala	180 000	176 890	Gala	195 000	181 286
Investissement	1 500	0	Dons et legs	0	22 429
Impôts et taxes	14 000	15 698	Autres recettes	0	20 103
TOTAL	457 000	456 219	TOTAL	447 300	456 219

- les dons et legs se montent à près de 22 429 €, niveau exceptionnel;
- enfin, des recettes complémentaires (dont par exemple un peu plus de 3 000 € de remboursements de prêts d'honneur) viennent compléter ce panorama.

En conclusion, pour l'année 2014, il faut retenir les grands éléments suivants:

- le résultat est légèrement déficitaire (10 851 €);
- le patrimoine est diversifié depuis 2013 et renforce la pérennité de l'association;
- la gestion s'est voulue rigoureuse et a bénéficié des dividendes du plan de retour à l'équilibre (cf. notamment les recettes de cotisations);
- la priorité de l'AEA reste la solidarité, avec un effort particulier vis-à-vis des élèves et des personnes fragilisées.

IV- BUDGET PRÉVISIONNEL 2015 un budget prudent et sincère qui tient compte des effets attendus du PRE

**Résolution n°1 :
le rapport financier 2014
est approuvé à l'unanimité**

Budget prévisionnel 2015

Dépenses (en €)	Rappel dépenses 2014	Budget 2015	Recettes (en €)	Rappel recettes 2014	Budget 2015
Solidarité	80 620	81 000	Cotisations	122 105	125 000
Entraide (dont soutien aux élèves)	76 865	77 000			
Aide à la reconversion	3 755	4 000	Reconversion	2 350	8 000
Communication	77 346	51 500	Communication	107 946	80 000
Régions	1 500	600			
Fonctionnement	51 210	52 000			
Salaires et charges	52 955	52 000			
Gala	176 890	100 000	Gala	181 256	130 000
Investissement	0	43 000	Dons et legs	22 429	0
Impôts et taxes	15 698	12 000	Autres recettes	20 103	49 100
TOTAL	456 219	392 100	TOTAL	456 219	392 100

Après une année 2014 qui a vu l'Armée de l'air souffler ses 80 bougies, 2015 sera un exercice plus classique, que ce soit pour les dépenses ou les recettes.

Le budget a été bâti de façon sincère, avec prudence et en tenant compte des effets prévisibles du plan de retour à l'équilibre décidé en 2012.

Pour les dépenses:

- les dépenses de solidarité (81 000 €) sont maintenues au niveau constaté en 2014;
- les dépenses de communication (51 500 €) tiennent compte de l'absence d'annuaire et du soutien toujours fort aux actions des élèves (5 000 € pour ce seul poste);
- 600 € seront consacrés au poste « régions », en concertation avec les délégués régionaux;
- les dépenses de fonctionnement (52 000 €) ont augmenté en 2014 en raison de l'installation du siège, mais un effort important sera néanmoins poursuivi afin de maîtriser ce poste en 2015: utilisation plus massive du courrier électronique, rationalisation des mailings...
- la formule du gala 2015 laisse entrevoir des coûts de 100 000 €;
- s'agissant des autres investissements, après une année 2014 blanche, 43 000 € sont envisagés, dont 40 000 € dans le cadre de la modernisation des outils informatiques de l'AEA (base de données, site Internet



de l'AEA). Il s'agit là d'un plafond de dépenses comme le principe en a été validé par le conseil d'administration.

Les recettes prévisionnelles sont les suivantes :

- Les recettes des cotisations (125 000 €) sont envisagées à nouveau en croissance grâce à l'augmentation du montant des cotisations au 1^{er} janvier 2015 et à une nouvelle augmentation espérée du nombre de cotisants. Au-delà de 2015, le montant des cotisations pour l'année 2016 fait l'objet de la résolution n° 3.

Concernant les recettes de communication, sans détailler toutes les lignes, 80 000 € ont été établis, en tenant compte de l'absence d'annuaire cette année.

D'autre part :

- les recettes de rayonnement (10 000 €) sont égales aux dépenses prévues ;
- les recettes de reconversion devraient être de l'ordre de 8 000 €, incluant une subvention de l'ARD ;
- les recettes du gala sont estimées à 130 000 € ;
- aucun don n'a été inscrit, en vertu du principe de prudence ;
- enfin, le poste « autres recettes » renferme les cessions d'actifs qui seront réalisées dans le cas où l'intégralité des frais de modernisation du site Internet devrait être assumée en 2015. L'installation du nouveau site est envisagée à ce stade à l'automne.

Avant de procéder au vote, il faut rappeler que l'association conserve ses priorités. Le plan de retour à l'équilibre contribue à une préparation sereine de l'avenir. Ainsi :

- la prévision budgétaire est construite de manière prudente et sincère ;
- solidarité et soutien des actions de vie associative demeurent la raison d'être de l'AEA ;
- la maîtrise des dépenses de fonctionnement reste une priorité, dans un contexte de mutualisation des efforts ;
- des investissements sont indispensables pour moderniser le site Internet de l'AEA et par là même inscrire l'association dans l'avenir.

En guise de conclusion, la résolution n° 3 vise à poursuivre en 2016 l'augmentation du montant des cotisations. Cette augmentation reste mesurée et permettra à l'AEA de consolider ses ressources, notamment dans la perspective de dépenses supplémentaires de personnel à l'avenir.

Point particulier : l'avenir de l'AEA

• *Présentation de l'avenir de l'École de l'air par*

Résolution n°2 :
le budget proposé pour 2015
est approuvé à l'unanimité

le GBA Francis Pollet

Le commandant de l'École de l'air présente les grandes orientations de l'École de l'air et les dispositions particulières mises en œuvre dès la rentrée 2015.

• *Groupe de travail (GT) « évolution de*

Résolution n°3 :
le montant des cotisations pour
2016 (normale à 48 €, réduite à
25 €) est approuvé à l'unanimité

l'AEA »

Pour envisager la façon dont l'AEA va évoluer suite à la transformation de l'École de l'air, il est proposé de constituer un groupe de travail, avec des membres permanents (trois pour l'instant) et des contributeurs volontaires, chargés de conduire l'étude et proposer les différentes options à l'assemblée générale qui décidera le moment venu.

Mandat du GT « évolution de l'AEA »

Objet : préciser l'évolution de l'AEA suite à la transformation de l'École de l'air.

Calendrier : installation du GT en 2015, présentation des options en AG 2016, mise en œuvre à l'été 2017.

Rapport moral

Jean-Marc Denuel (77-Rougier), président

Mes chers camarades,

Je voudrais vous dire tout l'honneur que je ressens d'être à cette place et le plaisir que j'éprouve de nous voir rassemblés, ici ensemble, en tant que membres de l'AEA,

Résolution n°4 :
le mandat du GT «évolution de
l'AEA» est approuvé à l'unanimité

pour cette assemblée générale 2015.

Merci à vous tous présents ce soir, que vous soyez d'active, en 2^e section ou en retraite, pour l'intérêt constant et toujours très amical que vous manifestez envers l'AEA.

La concomitance du salon du Bourget a empêché un grand nombre de camarades d'être parmi nous, mais je sais que la pensée y est. Je souhaite tout d'abord remercier tous les bénévoles réguliers ou de circonstance, pour le travail accompli souvent à l'ombre mais toujours à dessein. Avec une mention particulière pour M^{me} Danielle Dumas et son engagement de longue date, qu'elle poursuit aujourd'hui en tant que membre associée à cette assemblée générale.

Sans oublier les membres du conseil d'administration (qui a tendance à se dissoudre!),

dont certains sont encore en activité, comme notre trésorier ici présent. Nous savons tous quel temps et quelle énergie ils consacrent à l'AEA, qu'ils soient à Paris ou en province et tout ce que leur doit notre association.

Je souhaite également remercier le délégué général et son équipe, ainsi que le secrétaire général de l'AEMA, Bertrand Michaux, qui n'hésite jamais à apporter son aide, pour l'organisation de cette réunion.

La situation de l'AEA est saine, prometteuse, et doit continuer de s'adapter à un environnement qui change en permanence et rapidement.

Au cours de cette AG, plusieurs sujets essentiels ont été abordés. Je voudrais maintenant revenir sur quelques faits marquants de 2014, quelques perspectives et terminer sur quelques points d'appréciation et de préoccupation de l'AEA, aujourd'hui et demain.

Les faits marquants en 2014 : je souhaite en mettre quelques-uns en exergue.

• L'installation et le fonctionnement de l'AEA au sein de la « Maison des aviateurs » durant une année entière, qui a permis de valider les choix, ainsi que l'estimation de la charge financière annuelle correspondante.

• **L'entraide** reste l'axe majeur de notre action face aux deuils et accidents de la vie, et je veux remercier Philippe Leheup, Serge Piécoup, Claude Berisot, Jean-Noël Rey et Danièle Dumas pour leur engagement permanent. Le besoin d'écoute et d'attention constante n'est pas seulement l'affaire du comité d'entraide mais nous concerne tous. C'est pour cette raison qu'il nous faut faire état des témoignages concernant le rôle de l'AEA, en particulier auprès de nos camarades d'active, en profitant de divers stages et rencontres.

• **La reconversion**, qui représente un nouveau challenge à divers titres, est devenue une mission prioritaire pour l'AEA, compte tenu des réductions d'effectifs importantes prévues par le ministère de la Défense dans les prochaines années. Un rôle de lobbying est également dévolu à l'AEA : les piégards représentent une somme de valeurs morales et professionnelles qu'il faut faire connaître et reconnaître.

• **Le Piège** enfin, est un élément clé de la vie de notre association, pour lequel nous recevons régulièrement des éloges de tous les horizons. Un grand merci à la nouvelle équipe menée par Jean-Pierre Casamayou avec Alain Delahodde, Patrick Gillman et Hubert Tryer.

Les perspectives

L'avenir de l'AEA est une question pour laquelle un groupe de travail vient d'être créé, dont la réponse doit être à la hauteur de ce qu'attendent les anciens et les jeunes

membres. Une communication des travaux sera entretenue auprès de l'assemblée générale pour réussir l'accompagnement de notre école.

Le plan de réduction des déficits et de retour à l'équilibre montre des résultats probants, qui incitent à persévérer dans cette voie salubre.

Le soutien des jeunes en réorientation : il s'agit là d'un dossier sur lequel nous avons un peu tardé. La mise en place des référents « écoles » et référents « métiers » doit être formalisée au bon niveau par courrier aux destinataires appropriés.

Le gala 2014 était prestigieux et n'avait pas pour objectif premier de rapporter des bénéfices, reversés habituellement à l'entraide. Il s'agissait surtout d'un gala anniversaire, avec un spectacle exclusivement créé pour l'occasion par Xavier Gras, épaulé par notre camarade Hugues de Sacy, que je remercie sincèrement car cela a été une réussite.

Cette année 2015, la formule retenue a été modeste dans les tarifs tout en affichant un remarquable niveau de prestation. Les aspirants (EA, EMA et commissaires) se sont pris au jeu de la participation comme ont pu le constater tous ceux qui sont passés dans la haie d'honneur.

Le nouveau site Internet à acquiescer cette année apportera plus de facilités et de possibilités à tous les niveaux. Ce sera un outil pour chacun - et pas uniquement pour le siège, destiné à dynamiser la vie associative sous toutes ses formes.

Et quelques préoccupations

Le personnel mis à disposition par l'Armée

de l'air ne le sera probablement plus pour longtemps. Il faut donc s'y préparer, principalement en essayant de trouver les moyens de réduire la charge qui pèse sur le fonctionnement courant du siège; mais également par l'implication de bénévoles dans les tâches de secrétariat comme c'est le cas depuis le printemps avec Catherine Rohou. Comme elle, certaines veuves de camarades souhaiteraient probablement s'impliquer davantage dans le fonctionnement de l'AEA.

Recherche de bénévoles

Nos différents comités ont besoin de se renouveler. Certains des membres sont actifs depuis de nombreuses années et aspirent à une retraite pleine et entière. D'autre part, afin de rester pertinent et adapté à un public qui se renouvelle, il est nécessaire de renouveler et rajeunir les équipes à l'œuvre. C'est le cas du *Piège*, comme je viens de le mentionner. C'est également le cas pour la vie associative: son renforcement souhaité en province et à destination des élèves de l'École de l'air milite pour un renforcement du comité vie associative, qui aujourd'hui n'a pas d'animateur, et également pour l'identification de successeurs aux délégués régionaux qui souhaitent se retirer.

Pour cela, chacun d'entre nous doit se sentir concerné, pas seulement pour contribuer directement, mais aussi pour repérer les individus idoines et les encourager à faire signe au délégué général afin d'utiliser au mieux cette ressource humaine précieuse.

Conclusion

L'AEA est en bonne santé. Elle compte aujourd'hui 3 056 membres sur 7 127 officiers directs. C'est un taux d'adhé-

sion élevé, mais nous devons avoir des objectifs ambitieux et poursuivre les actions vers toutes les promotions pour encore augmenter le nombre de membres et peser du meilleur poids possible.

Elle est bien perçue par ses membres dont la fierté qu'ils éprouvent à son endroit est justifiée, car l'AEA est une association dynamique, même si la ressource humaine vient parfois à manquer, qui s'implique dans les défis et s'adapte à son environnement.

L'AEA de demain aura peut-être un nouveau visage, mais la qualité des jeunes qui entrent à Salon ne laisse pas de doute sur la pérennité des valeurs qui continueront de l'animer, et la présentation enthousiaste du général Pollet ne peut que renforcer ce sentiment.

C'est pourquoi je suis toujours aussi fier d'être le président de l'AEA, et heureux de vous rencontrer à l'occasion de cette assemblée générale qui a encore démontré la vivacité des motivations qui animent ses membres dans la réalisation des missions de notre association.

Je vous remercie de votre attention.

Jean-Marc Denuel
Président de l'AEA

**Résolution n°5 :
le rapport moral du président est
approuvé à l'unanimité**

L'ordre du jour étant épuisé, l'assemblée générale est levée à 20 heures.

Carlos Martinez
Secrétaire de séance

Jean-Marc Denuel
Président de l'AEA



Notes de lecture

Histoire du GLAM

Alain Bévilleard (68-Bigand)

Éditions Privat

15 x 22 cm, 539 pages, nombreuses photographies, 20 €



Auteur d'une très remarquable *Saga du transport aérien militaire* en 2008, notre camarade récidive avec l'histoire du GLAM (Groupe des liaisons aériennes ministérielles), une prestigieuse unité qu'il connaît bien pour l'avoir commandée de 1986 à 1988. Sous titrée « *Des ailes au service de l'État* », cette histoire évoque bien les missions du GLAM : transporter dans le monde entier les hautes personnalités de la République et des émissaires plus discrets, ramener en France nos soldats blessés en OPEX et otages libérés. Avec la précision et la rigueur qu'on lui connaît, Alain Bévilleard retrace les premières années de cette unité quand la nécessité de dédier des avions pour le transport des personnalités apparut dans les années d'avant-guerre. Puis les années de guerre qui virent une unité spécifique se constituer, avant

son installation sur la base de Villacoublay en 1945. Les lecteurs du *Piège* en ont eu la première dans le numéro 221.

Au fil des pages on découvre les avions et hélicoptères utilisés par le GLAM, les missions connues ou moins connues, des dizaines d'anecdotes racontées par leurs acteurs qui révèlent la face cachée de certaines hautes personnalités : présidents de la République, Premiers ministres ou simples ministres. Jusqu'à la dissolution de l'unité en 1995, véritable « *coup de poignard* » selon l'auteur. Ce « traumatisme » passé, Alain Bévilleard revient sur la reconstitution du GLAM sous une autre forme plus « ramassée », avec les mêmes missions mais avec des appareils plus modernes.

Outre la découverte d'une unité plutôt discrète, cette *Histoire du GLAM* est une plongée dans l'histoire de l'Armée de l'air et de la République, remarquablement illustrée par de passionnants témoignages et des dizaines de photos et dessins tirés des journaux de marche de l'unité.

L'envol du Qatar

Yvon Goutx

(EMA73-Max Guedj)

Éditions Lavauzelle

15 x 22,5 cm, 407 pages,

55 photos, 29 €

Déjà auteur d'un livre de souvenirs *Le ciel est mon désir* (cf. *Le Piège* n° 221) dans lequel il raconte son itinéraire de pilote de chasse, notre camarade Yvon Goutx revient ici sur la fin de



sa carrière militaire en se focalisant sur les trois années passées au Qatar comme attaché de défense. Sous titré « *Regard d'un chasseur blanc au pays de l'or noir* » cet ouvrage raconte la vie quotidienne, les heures et malheurs d'un attaché de défense isolé dans un petit émirat perdu dans les sables de la péninsule arabique. Sauf que ce petit émirat allait faire parler de lui en devenant un acteur géopolitique majeur de la zone et un redoutable investisseur financier, notamment dans l'économie française.

Dans ce « pavé » de plus de 400 pages écrites serrées, l'auteur nous raconte par le menu sa préparation au métier d'attaché, ses différents métiers de diplomate, « d'espion » officiel et négociant d'armes. Il se délecte en nous racontant, la diplomatie officielle et secrète, les soirées protocolaires, les cocktails, les visites officielles, les événements qui vont bouleverser l'émirat (un coup d'État et contre coup d'État raté), etc. C'est un récit au jour le jour, voire minute par minute, où tout est rigoureusement détaillé,

les situations, les interlocuteurs. Au passage on reconnaîtra des dizaines d'aviateurs, de militaires qui sont abondamment cités. Bref un livre qui fourmille de détails et qui donne des éléments pour mieux comprendre l'envol du Qatar.

Moi, René Tardi, prisonnier de guerre au Stalag II B

Jacques Tardi

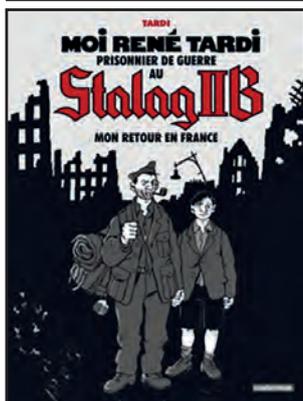
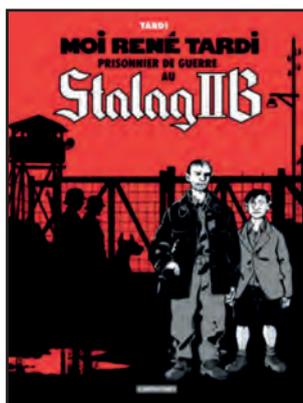
Éditions Casterman

Une bande dessinée en deux tomes, 24 x 32 cm, 190 et 140 pages, 25 € chaque tome

Dans son article « *Opération Revival: la dernière grande évasion* » (p.18 de notre précédent numéro), Michel Pochoy évoque le deuxième de ces deux livres : « *Mon retour en France* ». Ce qui nous a donné l'idée de lire les deux.

Une lecture que nous ne pouvons que conseiller fortement, et même très fortement, à tous nos camarades, de toutes promos ; celles qui ont connu la défaite et/ou la victoire comme celles qui n'en ont connu que les récits oraux et écrits.

Que de livres ont été écrits par des acteurs qui ont fait la guerre du bon côté, qui ont eu l'occasion d'agir, d'être actifs, de prendre des risques... mais combien de livres sur les non-acteurs : ceux qui n'ont eu d'autre choix que de subir parce que faits prisonniers aux premiers jours de ce catastrophique printemps 1940. Subir l'humiliation de la défaite et d'avoir été trompé sur le rapport de force ; subir l'internement en stalag ▶



▶ après d'interminables marches forcées; subir des conditions climatiques atroces; subir la faim et l'hygiène rudimentaire des camps; subir des travaux bien peu valorisants; et enfin, subir à nouveau d'innombrables et interminables marches forcées pour fuir l'avancée russe. Tout cela, en ne pouvant compter que sur la méchanceté - quand ce n'est pas la cruauté - des geôliers et gardiens.

Le sergent-chef René Tardi est pilote de char - un H39 - quand commencent ses mésaventures qui dureront plus de cinq ans. Il a tenu un carnet très détaillé de ces années que son fils a restitué en BD de façon originale et particulièrement parlante. Une parole que le plus grand nombre de nos humiliés, du moins ceux qui ont réussi à survivre, ont préféré garder pour eux, et ces pages difficiles qui nous font comprendre pourquoi: il est si peu valorisant de raconter ce qu'on subit.

Dans ces conditions on comprendra l'antimilitarisme, quand ce n'est pas l'anticléricalisme, que pouvait ressentir notre personnage; il reflète par-

faitement le sentiment d'avoir été abandonné de tous, des politiques, de la hiérarchie, comme du "Très-Haut".

Cette bande dessinée de qualité parle mieux qu'un long discours, et répare - à elle-seule - une grande injustice. Elle parle pour ces dizaines de milliers de prisonniers qui n'ont pu que se taire pendant cinq ans... et qui ont continué à le faire une fois revenus.

Un long printemps d'exil

De Petrograd à Saïgon, 1917-1946

Olga Ilyina-Laylle et Michel Jan (59-Estienne)

Éditions Point (série Aventure)

18,5 x 13 cm, 330 pages au format 10,80 euros



Michel Jan, notre camarade sinologue, et Olga Ilyina-Laylle ont reçu le Prix de la société des explorateurs 2015 pour ce livre. Il récompense une grande aventure humaine, celle d'Olga qui a connu 29 ans d'errance, de souffrances, mais aussi de rencontres amicales ou amoureuses. Olga nous fait connaître certes son histoire personnelle mais aussi le destin de ses compatriotes russes et surtout l'histoire si peu connue de l'Indochine pendant la Seconde Guerre mondiale. Une histoire qui nous fait comprendre ce qui se passera par la suite au Vietnam. Elle en est bien consciente, puisqu'elle écrit en 1946: « Dans ce décor devenu si familier, Dieu seul sait alors combien de nouveaux drames vont éclater ».

Obligée à sa naissance de fuir la révolution de 1917, elle est entraînée dans une fuite collective de l'aristocratie russe qui la conduit en Mandchourie. Pressentant que l'occupation japonaise va mal tourner, elle fuit seule en 1930 vers la Corée, puis la Chine et l'Indochine où elle se trouve durant la Seconde Guerre mondiale. Un long, douloureux et riche parcours que nous pouvons suivre grâce aux cartes jointes en fin d'ouvrage.

Olga connaît les brutalités japonaises et de nombreux drames l'attendent, mais elle surmonte ces épreuves avec courage, rejette la nostalgie de « ses illustres aïeux » évoqués dans les récits de ses parents. Sa jeunesse, sa combativité la poussent à « toujours à oublier les moments sombres, à se libérer de l'angoisse et espérer une vie meilleure ».

« Depuis ma naissance, j'ai vécu dans l'œil d'un cyclone qui me cerne, m'accompagne et suit ma trajectoire. Sous une forme ou sous une autre - révolution, guerre - qu'elle soit civile ou non - invasion ou occupation- la terre tremble autour de moi ». C'est ce témoignage riche en détail que Michel Jan rapporte dans ce très beau livre qui mêle petite et grande Histoire.

Kalinou et l'île du diable

Marius Le Fèvre

Éditions Édilivre

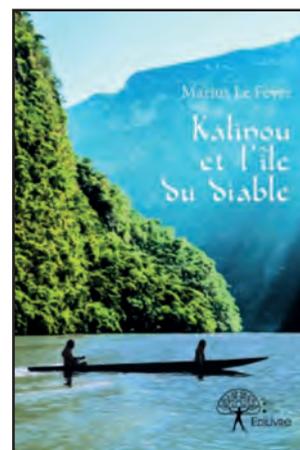
175 Bd Anatole France - 93200

Saint-Denis

Tél: 01 41 62 14 40 - Courriel:

client@edilivre.com

53 pages - 10,00 €



Que voici un joli petit conte que nous donne Marius Le Fèvre (54 - Hélio), aussi sympathique et bien écrit que le précédent « Béni et le château de Bouha-Mama ».

Alors que ce dernier se passait au Sahara, pratiqué par l'auteur au début de sa brillante carrière dans les activités spatiales, l'histoire de « Kalinou et l'île du diable » se passe en Guyane française que notre conteur a bien connue, notamment lorsqu'il était à la tête du Centre spatial de Kourou.

C'est très facile à lire, aussi bien par des enfants que par des adultes et, sans vouloir attenter à la modestie de l'auteur, à la lecture de ces aventures, on ne peut s'empêcher de penser à celles du Petit Prince! Et comme dans tout conte qui se respecte, il s'en dégage une morale, en l'occurrence un éloge de la - saine - curiosité!

À lire de 7 à 77 ans et même plus!

Le prochain conte se passera, ... pourquoi pas aux Pays-Bas ?

Solutions des mots croisés de la page 57

Horizontalement: I - Trou madame, II - Routine - Ap.
III - Âtres-Dope, IV - Nas - Scampi, V - Stériliser.
VI - Fi - Ivan - Me, VII - Ovines - Do, VIII - Réac -
Sains, IX - Séfarade, X - Elhait - EM.
Verticalement: 1 - Transforme, 2 - Rotative, 3 - Course -
Iasi, 4 - Ute - Rincer 5 - Missive - Ra, 6 - An - Classai,
7 - Dédain - Art, 8 - OMS - Dia, 9 - Mappemonde,
10 - Epeire - Sem.



Carnet

Affectations

- Le général d'armée aérienne du corps des officiers de l'air **Denis MERCIER (79)** est nommé commandant suprême allié "Transformation" de l'OTAN à Norfolk à compter du 30 septembre 2015.
- Le général de division aérienne du corps des officiers de l'air **Pierre-Jean DUPONT (83)** est nommé commandant supérieur des forces armées en Guyane et commandant de la base de défense de Guyane - Cayenne - à compter du 1^{er} août 2015.

Promotions

Au grade de général de division aérienne pour prendre rang du 1^{er} août 2015:

- Le général de brigade aérienne du corps des officiers mécaniciens de l'air **Christian GODARD (79)** nommé inspecteur adjoint à l'inspecteur de l'Armée de l'air - Paris.
- Le général de brigade aérienne du corps des officiers des bases de l'air **Bernard DUPLAND (80)**, nommé adjoint au directeur des ressources humaines de l'Armée de l'air - Tours.

Affectations et élévations

- Le général de corps aérien du corps des officiers de l'air **Antoine CREUX (79)** est nommé inspecteur général des Armées - Paris - à compter du 1^{er} septembre 2015. Il est, pour prendre rang de la même date, élevé au rang et appellation de général d'armée aérienne.
- Le général de division aérienne du corps des officiers de l'air **Vincent CARRÉ (83)** est nommé chargé de mission auprès du chef d'état-major des Armées à compter du 1^{er} septembre 2015. Il sera nommé sous-chef d'état-major "plans" de l'état-major des Armées à compter du 21 septembre 2015. Il sera, pour prendre rang de la même date, élevé au rang et appellation de général de corps aérien.
- Le général de division aérienne du corps des officiers des bases de l'air **Philippe ADAM (78)** est nommé major général de l'armée de l'air - Paris - à compter du 1^{er} septembre 2015. Il est, pour prendre rang de la même date, élevé au rang et appellation de général de corps aérien.

Élévations

- Les rang et appellation de général de corps aérien sont conférés dans la 1^{re} section des officiers généraux de l'Armée de l'air pour prendre rang du 16 septembre 2015 au général de division aérienne du corps des officiers de l'air **Emmanuel du PONT de ROMÉMONT (79)**.

Nominations et affectations

Au grade de général de brigade aérienne pour prendre rang du 1^{er} août 2015:

- Le colonel du corps des officiers de l'air **Thierry COMBEL (83)**, nommé sous-directeur affaires générales de la direction des ressources humaines de l'Armée de l'air - Tours.
- Le colonel du corps des officiers de l'air **Christophe VUILLEMIN (84)**, nommé sous-directeur gestion des ressources de la direction des ressources humaines de l'armée de l'air - Tours.

- Le colonel du corps des officiers de l'air **Jean-Pascal BRETON (84)**, nommé directeur du centre d'études stratégiques aérospatiales (CESA) - Paris.
- Le colonel du corps des officiers de l'air **Pascal DELERCE (85)**, nommé commandant de la brigade aérienne opérations du commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes - Lyon.
- Le colonel du corps des officiers mécaniciens de l'air **Patrice BOISJOT (82)**, nommé commandant de la brigade aérienne des systèmes d'armes aériens du commandement des forces aériennes - Bordeaux.
- Le colonel du corps des officiers mécaniciens de l'air **Philippe TOUBIN (82)**, nommé directeur du service interarmées des munitions - Paris.

Promotions au titre du congé du personnel navigant

- Au grade de général de division aérienne pour prendre rang du 9 septembre 2015, le général de brigade aérienne du corps des officiers de l'air **Hugues NÉRET (79)**.

L'AEA leur adresse ses félicitations.

Votre nouveau délégué général à l'AEA



Jean-Pascal Delcourt vient d'être nommé au poste de délégué général de l'AEA et succède à Carlos Martinez (79-Caroff de Kervec), qui est resté à ce poste pendant 3 années.

Né à Auby dans le Nord, il intègre l'École de l'Air à l'issue de ses classes préparatoires effectuées à l'École des Pupilles de l'air (EPA) de Grenoble. Breveté pilote de chasse en 1987, il débute sa carrière au 3/3 "Ardenne" à Nancy-Ochey.

Il assume par la suite des responsabilités au sein du groupement-école (GE) 314 et de l'école de pilotage de l'armée de l'air (EPAA) de Cognac, de la Division des vols de l'École de l'air, ainsi que de l'École de guerre, participant à la formation de nombreux piègards à différents niveaux de leur carrière.

Par ailleurs, il a participé à la communication du ministère au sein de la délégation à l'information et à la communication de la défense (DICoD) de 2003 à 2006. Sur le plan international et d'état-major, il a commandé les éléments « Air » en Nouvelle-Calédonie de 2008 à 2010 et le bureau « pilotage-management de l'information » de 2010 à 2014 à l'EMAA. Breveté du collège interarmées de défense (CID) en 2000, totalisant 3700 heures de vol, Jean-Pascal Delcourt a participé à l'opération Alysse (Southern Watch). Marié, il est père de deux enfants.

Sa bonne connaissance des besoins de jeunes générations d'anciens élèves de l'École de l'air et des évolutions de l'armée de l'air constituent des atouts pour les réflexions actuelles de l'association. Ses affinités pour la communication permettront aux plus anciens de trouver en permanence une oreille attentive à leurs demandes.

Carnet (suite)

► Naissances

- Calixte, petit-fils du Commandant et M^{me} **Guy POTAUX (56)** le 1^{er} juin 2015
- Marcel, fils d'Alexandre et Claire POLLET, petit-fils du général et M^{me} **Serge SOULET (81)** le 8 août 2015
- Norah, fille de Raphaël et Caroline, petite-fille du colonel et M^{me} **Jean-Paul LEMAIRE (66)**, petite-fille du colonel et Madame **Eric FULLENWARTH (76)** arrière-petite-fille du général et M^{me}† **Charles DURAND de PRÉMOREL (38)**

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

Mariages

- Christophe TRYER, fils du général et M^{me} **Hubert TRYER (67)** et M^{lle} Bénédicte DUSSOUBS le 4 septembre 2015
- Romain, petit-fils du général† et M^{me} **Gérard BONNEVIE (52)**, et M^{lle} Laure AMADOR le 15 août 2015
- Marie-Camille ALLARD, fille du général et M^{me} **Olivier ALLARD (75)** avec Monsieur François-Régis de REBOUL, petits du colonel et de M^{me} M^{me} **Paul de REBOUL (45)** le 13 juillet 2015.

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

Décès

- Lieutenant-colonel **Michel LE GOFF (53)** le 28 mai 2015
- Général **Pierre ROCHE-BRUYN (47)** le 6 juin 2015
- Général **Edmond CONILH de BEYSSAC (50)** le 9 juin 2015
- Colonel **André CARBLANC (53)** le 23 juin 2015

- Colonel **Jean MOTHE (52)** le 30 juin 2015
- Lieutenant-colonel **Michel CLEROT (54)** le 17 juin 2015
- Général **Roger ANTIPHON (43A)** le 10 juillet 2015
- Lieutenant-colonel **Robert VINCENTI (45)** le 20 juillet 2015
- Général **Jean de CARPENTIER (57)** le 12 août 2015
- Général **André JESTIN (52)** le 16 août 2015
- Général **Hubert AUGUSTIN-NORMAND (40)** le 20 août 2015
- Lieutenant-colonel **Maurice VALLAT (59)** le 21 août 2015
- Capitaine **Yves PIROT (50)** le 27 août 2015
- Commandant **Boris ZELEZNIAK (98)** le 28 août 2015
- Lieutenant-colonel **Claude MIEGEVILLE (57)** le 1^{er} septembre 2015
- Général **Daniel SAINT-MACARY (42)** le 4 septembre 2015
- M. Joseph-Antoine "Georges" CAÏTUCOLI, père du général **Bruno CAÏTUCOLI (84)** le 3 juin 2015

- M^{me} Maryse SALLAN épouse du colonel† **Lucien SALLAN (56)** le 16 juillet 2015
- M. Paul POIRET fils du lieutenant-colonel et M^{me} **Christian POIRET (79)** le 13 août 2015
- M^{me} Liliane Mentré, épouse du général (2S) **Roland Mentré (EA49)**, le 05 septembre 2015

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

Ordination

- Ordination sacerdotale d'Augustin LAURENT-HUYGUES-BEAUFOND, frère Marie-Augustin, O.P, fils du capitaine **Cyrille LAURENT (80 - mort en SAC le 21 juillet 1989)** le 27 juin 2015 en l'église du couvent dominicain de l'Annonciation.

Mots croisés

Paul Platel (1949 - de Seynes)

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

Horizontalement: I - Pour Louis XIV, ce n'était pas un jeu érotique. II - C'est le train-train - Ouvre l'appétit. III - Chauds en hiver - Est parfois héroïne. IV - Pris dans une nasse - Sent la crevette. V - Rendre improductif. VI - Dédaigneux - Le quatrième a été terrible - Pour bibi. VII - De la race des chèvres - Dans la gamme. VIII - Contre le progrès - En très bon état. IX - A quitté l'Espagne en 1492. X - Offrirait un siège - Donneur d'ordres.

Verticalement: 1 - Complète un essai. 2 - Organe de presse. 3 - Plantigrade céleste - En Roumanie. 4 - Une partie de la flûte - Le faire à l'œil est agréable. 5 - Une lettre littéraire - Sous sol. 6 - Le quarantième ne m'intéresse pas - Mis en ordre. 7 - Méprisant - La BD l'est devenue. 8 - S'occupe de la santé de tout le monde - Prélude à un virage à gauche. 9 - C'est toute la terre. 10 - On la trouve sur la toile - Fils d'ivrogne.

Solutions page 58



© Sam Edwards / Caia Images / GraphicObsession • AGPM Vie - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes régie par le Code des assurances - SIRET 330 220 419 00015 APE 6511Z - Rue Nicolas Appert 83086 TOULON Cedex 9 - Téléphone 04 94 20 25 93 - Télécopie 04 94 20 25 93 - Internet www.agpm.fr - *32 22 depuis la France métropolitaine (appel gratuit depuis un poste fixe) à compter du 01/10/2015 coût d'un appel géographique et le + 33 4 94 61 57 57 depuis l'étranger (Drom, Pom inclus) et le + 33 4 94 61 57 57 depuis l'étranger (Drom, Pom inclus) • A15C143 • LE PIÈGE

MON ÉPARGNE ?

BIEN TROP CAPITALE
POUR LA CONFIER
AU HASARD.

ASSURANCE VIE
Plan ÉPARMIL

3,05% Taux de rendement net 2014**

Contactez votre conseiller

32 22*

agpm.fr

Je confie mon assurance-vie
à un **GRUPE D'ASSURANCE MUTUALISTE**
et **D'ÉTHIQUE MILITAIRE.**



LA SOLIDARITÉ EST DANS NOS GÈNES

ASSURANCE, ÉPARGNE, SANTÉ, PRÉVOYANCE

AGPM

** Avant prélèvement des contributions sociales.



Rafale - Dassault Aviation



Bell & Ross
TIME INSTRUMENTS

NEW BR03-94 RAFALE · Chronographe officiel du Rafale · Boîtier 42 mm en Céramique · Édition Limitée à 500 pièces · Bell & Ross France: +33 (0)1 73 73 93 00
Boutiques Bell & Ross Paris · Rive Droite : Le village Royal, 25 rue Royale, 75008 · Rive Gauche : Le Bon Marché, 24 Rue de Sèvres, 75007 | e-Boutique : www.bellross.com

Téléchargez l'application BR SCAN pour en savoir plus 