

le piège

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





BASE ARRIÈRE

Parce que protéger ne s'improvise pas,

Unéo facilite, pour ses adhérents, l'accès à des soins de qualité à des coûts maîtrisés : des réseaux de soins regroupant des professionnels de santé qui pratiquent le tiers payant mais aussi des tarifs encadrés et négociés.

Des services, notamment en optique et en dentaire, qui limitent le reste à charge et permettent ainsi à chacun de se soigner près de chez lui, au juste prix.

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

Le mot du CEMAA



Nous vivons une période où les horizons se brouillent. Mondialisation des échanges légaux et illicites, continuum entre sécurité intérieure et extérieure, guerres dites “hybrides”, résurgence d’une barbarie venue du fond des âges...

Les officiers de l’Armée de l’air vivent et opèrent dans ce monde. Ils y commandent et conduisent des opérations, des avions et des hommes. Le succès de leurs opérations, de la bande sahélo-saharienne au Levant, en passant par leur action permanente sur le territoire national, apparaissent comme des balises dans une société en quête de repères. Nous sommes tous admiratifs devant cette démonstration à la fois éclatante et silencieuse d’excellence et de don de soi.

Les aviateurs partagent le respect, l’intégrité, le sens du service et l’excellence que nous nous transmettons fidèlement depuis les exploits de Guynemer. L’as est l’auteur de notre cri de ralliement « *Faire Face !* », repris à l’unisson par toute l’Armée de l’air au travers du plan stratégique éponyme tracé par mon prédécesseur, le général Denis Mercier.

Guynemer n’incarne-t-il pas déjà cet esprit fédérateur, lui, l’élève mécanicien devenu élève pilote, le sous-officier devenu capitaine? C’est aussi le sens de la dernière évolution du Piège. L’École de l’air du XXI^e siècle rassemble désormais tous les officiers aviateurs, quel que soit leur recrutement, au sein du berceau des valeurs qu’ils défendront tout aussi indistinctement au cours de leur carrière.

Ces idéaux nous galvanisent, nous permettent de surmonter les difficultés, de privilégier l’efficacité au confort, de nous transformer pour toujours mieux servir la France. Ces idéaux sont ceux de l’Armée de l’air, mais ils trouvent un écho dans la fraternité d’armes qui caractérise nos opérations interarmées. Ces valeurs sont en effet également partagées au sein de l’ensemble des armées, directions, et services.

Dans le contexte sécuritaire et social actuel, la nation attend de nous davantage que des missions réussies. Aujourd’hui, plus que jamais, elle a besoin de cet alliage étrange entre servitude et grandeur militaires qui pousse Vigny à s’exclamer: « *Ce qu’il y a de plus beau après l’inspiration, c’est le dévouement. Après le poète, c’est le soldat.* »

J’ai la faiblesse de croire et la force d’affirmer, chers piégards, que vous êtes faits des deux bois, unis pour « *Faire Face* »!. ■

André Lanata (81 – Rossi-Levallois)

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

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 2016 : hors abonnement à
la revue *Le Piège* : 48 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)
René de Gaudemaris (71)

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 : *Remise des poignards à la
promotion 2015* (© O. Fortin/Armée de l'air)

Éditorial

Lorsqu'il a écrit ces lignes pour *le Piège* et les piégeards, le général André Lanata, chef d'état-major de l'Armée de l'air depuis le 21 septembre 2015, ne savait pas que notre pays serait ébranlé quelques jours plus tard par de sanglants attentats.



Elles s'inscrivent pourtant complètement dans cette odieuse actualité. Le chef d'état-major y trace notamment une ligne entre l'avenir, le présent et le passé pour rappeler que les aviateurs en général et singulièrement, les officiers issus du Piège, s'adaptent au rythme des transformations du monde dans lequel ils continuent de servir la France, nous laissant « admiratifs devant cette démonstration éclatante et silencieuse d'excellence et de don de soi ».

Sans oublier les poussins de la 2015 qui ont au fond des yeux, je peux en témoigner, la même flamme que celle qui brillait dans les nôtres lorsque nous avons, comme eux, reçu à genoux le poignard d'officier symbolisant notre engagement. La nouvelle promotion unique est impressionnante de cohésion et tous sont déjà transformés par l'apprentissage de la solidarité et des vertus du combattant.

Sans oublier non plus les anciens qui, du haut de carrières diverses façonnées par des responsabilités toujours plus importantes ou par la mise en œuvre de décisions toujours plus exigeantes, partagés entre maîtrise des risques et réussite de la mission, savent bien que la solidarité est nécessaire pour se dépasser; qu'elle suppose la confiance: confiance en soi, confiance dans le chef, confiance mutuelle; et que la confiance, en la matière, naît des vertus du combattant: respect, discipline, rigueur, humilité...

À l'heure où le mot "solidarité" s'écrit sous toutes les plumes pour lutter contre la barbarie et pour la liberté, il nous revient peut-être de simplement témoigner auprès de nos enfants, de nos proches, de nos concitoyens. Témoigner de notre expérience, bien sûr, mais aussi et surtout faire comprendre que la solidarité ne vaut que par l'engagement partagé, et aider à bâtir la confiance en vantant les vertus qui nous ont été inculquées. Parce que la liberté ne se décrète pas: elle se gagne et se mérite au quotidien.

En attendant, je vous propose quelques lignes de silence pour rendre un dernier hommage aux victimes de ces horribles attentats, et plus particulièrement à Madeleine, fille de Jean-François Sadin (69 - Tariel), tuée au Bataclan.

...

Merci. ■

Jean-Marc Denuel (77 - Rougier)



Le mot du CEMAA

Éditorial

Actualités

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

Histoire

- 7 - Mon commandement de l'École de l'air
M. Saint-Cricq (42)
- 10 - Bataille terrestre ou bataille aérienne: l'emploi de l'aviation française en 1940
O. Lapray (91)
- 15 - Des racines, des ailes et des hommes. Petite histoire des écoles de l'air
C. Brun
- 18 - Albert Caquot: son action pour l'aéronautique militaire de 1914 à 1918
S. Chaponnois
- 20 - Missions spéciales ou adieu cul des vaches, adieu clairs de lune
M. Masson (71)

Récits

- 26 - Missions secrètes en HD-321
J-R. Coudon (EMA48)
- 29 - De la véritable origine de l'expression "chasseur intelligent"
D. Bastien (71)
- 30 - Le Fouga CM-175 Zéphyr ou l'apprentissage du vol lent
G. Belon (EN62)
- 33 - Opérations "portes ouvertes" au-dessus de la mer Rouge
G. Dreysse (65)
- 34 - Une aventure extraordinaire: la traversée de l'Himalaya à moto
A. Esmilaire (63)

- 37 - Conte de Noël
P. Ouvrard (71)

Idées

- 38 - Projet *Smart Base* pour une base aérienne connectée et ingénieuse
J. Rode (83)
- 40 - Que signifie la puissance aérienne aujourd'hui?
L. Labaye (73)
- 43 - Un avion léger ISR de combat pour étoffer notre capacité d'action
N. Derely (79)
- 46 - L'imagination
J-P. Salini (48)
- 49 - Performance économique et sociale dans l'entreprise
P. Madrange (88)

Vie des régions

- 52 - Les troubles du rythme cardiaque
D. Bastien (71)

Vie de l'AEA

- 54 - Quelles réponses pour l'AEA face à ses nouveaux défis?
F. Knafo (00)
- 57 - Entraide
P. Leheup (72)

Vie de l'École

- 58 - Remise des poignards à la première promotion unique
L. Saniol (15)

Vie des promotions

- 60 - 14^e retrouvailles des commissaires de la 55
J. Bouillaud (55)
Week-end en Bretagne
B. Delcamp (66)

- 61 - Pour vous faire aimer la Norvège
M.-A. de Longeville (59)

- 62 - Le demi-siècle de la 65
J. Canton (65)

- 63 - Les 45 ans de la Delfino en Périgord noir
J.-P. Casamayou (70)

Reconversion

- 64 - La création ou la reprise de sociétés: des alternatives dans la démarche de reconversion
J-F. Hummel (84)

Notes de lecture

- 66 - Les livres
- 68 - Carnet



L'AEA et le comité de rédaction du *Piège* vous présentent leurs meilleurs vœux pour 2016.

Agenda

Jeudi 14 janvier 2016, à l'École militaire

- 18h00: premier conseil d'administration AEA de la nouvelle équipe élue lors des élections du dernier trimestre 2015.
 - 19h30: vœux et galette des rois, moment de convivialité de début d'année, inscription sur le site de l'AEA ou par e-mail.
 NB: suite au renforcement des mesures de sécurité dû aux récents attentats, l'accès des véhicules privés a été interdit sur le site de l'École militaire. Sous réserve d'un allègement de cette mesure, peu probable à ce stade, il est donc nécessaire de prendre ses précautions en conséquence.

Jeudi 11 février 2016

de 08h00 à 18h00 au Cercle national des armées, 8 place Saint-Augustin 75008 Paris : journée de reconversion des officiers. L'AEA et l'AEMA organisent une journée d'information et de sensibilisation sur la reconversion dans le secteur civil et les démarches liées à ce projet. Cette journée organisée en coordination avec l'agence de reconversion de la Défense s'adresse aux officiers de tout recrutement qui quitteront le service dans les deux prochaines années ou qui s'interrogent sur cette éventualité dans une perspective plus lointaine. Voir programme et modalités d'inscription en page 65.

Vendredi 10 juin 2019

Gala de l'AEA et l'AEMA. Le gala 2016 aura lieu au Théâtre du merveilleux (53, avenue des Terroirs de France, 75012 Paris). Mélange de réel et de virtuel, vous vivrez sur le site des Pavillons de Bercy une expérience insolite et inoubliable. Spectacle total utilisant les inventions scientifiques et technologiques de l'ère industrielle naissante (projections d'images, optiques, éclairages...) pour produire des effets fantastiques destinés à émerveiller. Moment de convivialité accompagné des saveurs et des odeurs du monde entier, cette invitation au rêve sollicitera vos cinq sens et un sixième dédié à l'imaginaire. Réservez cette date dès aujourd'hui dans vos agendas!



Brèves



• **Le 1^{er} octobre 2015** a eu lieu le traditionnel pot de rentrée de l'association à l'École militaire. Environ 80 piégeards de tous âges ont pu échanger autour d'une coupe. Cette manifestation, qui suivait le premier conseil d'administration de la saison 2015-2016, a été l'occasion pour le président Jean-Marc Denuel (77) de présenter Jean-Pascal Delcourt (83), nouveau délégué général, remplaçant de Carlos Martinez (79). Il a également rappelé les principaux défis à venir, notamment celui des évolutions initiées à l'École de l'air (2015 est la première année d'une promotion unique constituée d'élèves de recrutements direct ou indirect) qui auront des conséquences sur l'association. Des réflexions sont menées au sein d'un groupe de travail regroupant des membres de l'AEA et de l'AEMA.

• **Le 2 octobre**, les 4 associations des grandes écoles militaires (AX, Saint Cyrienne, AEN et AEA) se sont réunies pour un ravivage de la flamme à l'arc de triomphe afin de cé-

lébrer le souvenir de nos anciens. Une délégation d'élèves de l'École de l'air s'est déplacée pour l'occasion.

Ensuite, une conférence sur « Les nouveaux armements de la Première Guerre mondiale et les nouvelles tactiques qui en ont découlé » s'est tenue dans l'amphithéâtre de la banque HSBC, qui a offert un cocktail aux participants de la cérémonie.

• **17 octobre**: participation de l'AEA à la messe de souvenir des Ailes-Brisées à la cathédrale Saint-Louis des Invalides.

• **5 novembre**: soutenance de la thèse de Franck Knafo (00-Auber) dans le cadre de son *Executive Master of Business Administration* portant sur « L'association des anciens élèves de l'École de l'air: quelle réponse face aux nouveaux défis », en présence du président et du délégué général de l'AEA. (voir article en page 54).

• **18 novembre**: réunion du groupe de travail sur le devenir de l'AEA.

• **30 novembre**: comité financier de l'AEA.



Courrier

Élections du conseil d'administration 2016

Conformément aux statuts et au règlement intérieur de l'association, a eu lieu le scrutin pour le renouvellement de 9 membres du conseil d'administration de l'AEA. 1 178 membres ont participé à l'élection.



La commission de dépouillement réunie le 7 décembre 2015, a déclaré 12 votes nuls, portant à 1 166 le nombre de votes exprimés.

Sont élus au titre d'un second mandat Marc Gosselin (95), Didier Joly (77), Laurent Lherbette (87), Jean-Christophe Pastor (03), Virginie Peccavy (02), et au titre d'un premier mandat, Dominique Clavier (81), Carlos Martinez (79), Nicolas Naudin (84) et Laurence Pidault – conjoint de Yves Pidault (84), décédé.

Ces nouveaux élus siégeront dès le 14 janvier, date du premier conseil d'administration 2016, en compagnie de Jérôme Blanc (92), Guilhem Brouard (04), Pierre Carotti (92), Alain Delahodde (65), Bernard Delcamp (66), Jean-Marc Denuel (77), Francis Hubert (82), Philippe Leheup (72), Claude Loron (82), Bruno Mignot (83), Sébastien Rabeau (92) et Gildas Ressayre (96).

Le président de l'AEA remercie les adhérents qui ont répondu à l'appel des urnes ainsi que l'ensemble des candidats, élus ou non, pour leur profonde motivation. Il félicite les nouveaux membres du conseil d'administration et les encourage dans leurs futures fonctions.

À quand des "marraines" de promo?

Je suggère que l'on donne à des promotions de l'École de l'air le nom de Caroline Aigle et de Valérie André. Ces deux noms méritent de passer à la postérité. Évidemment il y a des objections. Elles ne sortent pas de l'École de l'air (Saint Exupéry et Guynemer et un tas d'autres parrains non plus) et ce sont des femmes. Mais je crois que le Piège s'honorerait en saluant ces deux pionnières. Je vous si-

gnale en passant que Valérie André est le premier général femme de l'histoire (si on met de côté Jeanne d'Arc dont le cas est un peu particulier). En revanche je crois qu'il y a eu des femmes pilotes de chasse dans l'armée de l'air soviétique (mais elles n'étaient pas leaders d'une patrouille de voltige).

J'estime en outre que le journal du Piège devrait permettre aux anciens, qui ne sont pas tenus au silence, de dire ce que les officiers encore en service ne

peuvent pas dire tout haut. C'est une question de stratégie politique qui mériterait d'être débattue. Mais ceci est une autre question. Cordialement.

Jean Paul Salini (48-Brachet)

NDLR: Ce dernier point mérite effectivement d'être soulevé, sinon débattu. La rédaction du *Piège* n'est pas contre la publication d'idées personnelles ni contre la publication d'idées autres qu'officielles, pourvu qu'elles ne fassent que débat et non polémique. La revue est indépendante de la hiérarchie, elle s'autorise à s'en faire l'écho ou à exprimer des opinions contraires, pourvu que le comité de rédaction les juge pertinentes. Il reste que, par sa nature, une publication trimestrielle se prête mal au débat.

À quand un basier comme parrain de promo?

Étant délégué de promotion, c'est au nom de toute la promotion 54 - Commandant Héliot que j'interviens pour apporter quelque complément à la note n° 2 de l'article intitulé *Feuilles d'acanthé et képis bleus*, publié pages 28 et 29 dans *Le Piège*, numéro 222, de septembre 2015.

Dans cette note, il est indiqué, ou rappelé, que le sous-lieutenant Claude Faure a été tué au combat lors d'une opération de ratissage dans la région d'Alger, le 10 septembre 1958. « 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. »

La promotion 54 - Commandant Héliot a tenté à plusieurs reprises d'obtenir que le nom d'un de ses membres morts au champ d'honneur - ils sont cinq -, soit donné à une promotion, en souhaitant tout particulièrement que le nom retenu soit celui d'un officier du corps des bases. Elle a eu connaissance des procédures appliquées dans le choix et la désignation des parrains de promotion. Si, malgré les démarches collectives ou individuelles, aucun nom proposé par elle n'a été retenu, elle le regrette mais n'en tient rigueur à personne.

Elle souhaite que ces noms soient maintenus dans la liste des candidats proposés au choix des poussins.

Louis Maître (54-Héliot)

Histoires de Q (suite)

Jean Raingeard (65-Tricornot de Rose) a sans doute fait un oubli de taille en ne mentionnant pas le QRN dans la liste des Q les plus pratiqués par nos très anciens camarades pilotes. Merci à notre ami Jean Canton



► (même promo) de nous rappeler que Franquin et Greg étaient des familiers du langage aéronautique.

(QRN = êtes-vous troublés par des parasites?)

Nous laissons nos lecteurs redécouvrir dans leurs vieux albums ce code Q que tous les télecs devraient connaître!

Alain Delahodde (le télec qui n'avait pas lu Franquin!)

Quelques réactions au toilettage de la maquette du Piège

«... Il y avait quelque chose qui m'avait frappé en ouvrant le n° 222. J'ai mis du temps à comprendre ce que c'était. La couleur moyenne est devenue triste. Pourquoi? J'aimais bien le bleu – bleu azur –, l'insigne du Piège est bleu. À Salon le ciel est bleu. Le titre maintenant est noir, la couleur est grise. Les titres de tous les articles sont noirs. Chaque photo, dans les anciens numéros, était encadrée ou soulignée en bleu. Maintenant point. J'ai compté la proportion de photos couleur, sur le 222 = 22; sur le 221 = 37. C'est un hasard... peut-être.»

Noël Bureau (54-Héliot)



« Artisan de la précédente maquette du Piège avec l'équipe qui m'entourait alors à l'AEA, je découvre aujourd'hui la nouvelle présentation de notre revue et

tiens à féliciter ceux qui en sont les auteurs. Bravo, un peu de changement fait du bien. »

François de Vaissière (69-Tariel)

« Le 15 octobre, j'ai eu le plaisir de découvrir notre revue des anciens élèves de l'École de l'air. Surpris par la nouvelle livrée et la nouvelle maquette annoncées par notre président dans son éditorial, j'approuve vivement ces changements.

Bien évidemment, tous les abonnés ne seront pas de cet avis! »

Louis Maître (54-Héliot)

Littérature aéronautique romanesque

Merci à Bernard Norlain (60-Ferrando) pour sa belle *Chronique... littéraire d'un lecteur frustré* (Piège n° 222 – p43). Certes, notre revue publie peu d'articles littéraires, même sur l'aviation, mais le Piège est surtout composé de textes proposés par ses lecteurs, et le comité du Piège (mal nommé « de rédaction ») accueille avec joie toute contribution littéraire, en particulier sur l'aviation.

Donc: YAKA!

En tout cas, *Le Ciel de John*, petit roman 100 % aéronautique d'Éric de Barberin-Barberini (20 ans d'Armée de l'air, pilote de chasse ORSA), publié en 2007 à la Société des écrivains, a fait l'objet d'une note de lecture dans *Le Piège* n° 191 de décembre 2007.

Jacques de Soultrait (54-Héliot), ancien de l'équipe du Piège

NDLR: Faut-il comprendre que notre ancien de l'équipe pense que le comité de rédaction ne fait que de la lecture?

La lecture de la *Chronique qui se voudrait littéraire d'un lecteur frustré* de Bernard Norlain m'a surpris.

L'auteur de l'article écrit: «... Je voudrais aussi évoquer un autre 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*. »

À l'automne 2010, j'avais lu ce livre et j'avais été enthousiasmé. Je pensais qu'il allait obtenir le Goncourt. J'avais par la suite proposé ces quelques lignes à la rédaction du Piège qui ne les a pas publiées mais qui, néanmoins, a signalé la sortie du livre dans le numéro 206, page 63.

Louis Maître (54-Héliot)

NDLR: À elles seules "ces quelques lignes" reçues en recension prenaient presque la moitié des deux pages dont nous disposions pour promouvoir dix livres. En encadré, nous avons consacré au *Siècle des nuages* une place comparable à celle donnée aux autres livres.

La guerre, ou la parole inaudible?

Je fais partie des 66% de lecteurs du Piège très satisfaits de celui-ci. Le n°221, avec les articles de Jean-Claude Favin-Lévêque (67-Péronne) et Diane Gérialdi (97-Tourangin), a déclenché ma réflexion sur la guerre que je vous livre ici.

« La guerre est toujours la continuation de la politique par d'autres moyens » (cf. article de Diane Gérialdi). La politique consiste à organiser les relations entre les hommes et pour ceci la parole reste l'outil primordial. L'évolution darwinienne a donné à l'homme l'usage de la parole. Les "autres moyens" ne sont pas biologiques donc non darwiniens.

Ces autres moyens sont, comme le dit Konrad Lorenz (cf. article de J.C. Favin-Lévêque), les armes, qui prennent alors la place de la parole. Au départ les armes de chasse et les armes de guerre sont les mêmes, seule leur destination les distingue.

L'arme de guerre est, par définition, à usage interne et exclusif à l'espèce humaine. L'usager peut être un soldat, un mercenaire, un résistant, un terroriste, un bandit ou un assassin.

Le chasseur est hors-sujet. Le chasseur-cueilleur en tant que tel disposait de la parole et d'armes inventées pour la chasse. Cependant rien n'empêche leur usage contre ses semblables si la parole devient inaudible ce qui, avec la multiplicité des dialectes, devait arriver souvent.

On aperçoit là l'intérêt d'une langue unique dans une société. Qui veut s'en affranchir peut être soupçonné de chercher le conflit armé.

L'état de guerre n'empêche pas l'usage de la parole pour désorganiser l'adversaire. Ce n'est plus la parole biologique mais des dérivés artificiels tels que des écrits ou des images plus ou moins cryptés qui deviennent des armes de guerre. Généralement l'échange de paroles avec l'ennemi est fortement déconseillé par les chefs comme on l'a vu dans les tranchées en 14-18. Si l'on s'en tient à la définition de la guerre comme continuation de la politique il faut bien admettre que cet état belliqueux assez répandu doit correspondre à une évolution darwinienne, non achevée comme la voudraient les pacifistes. En quelque sorte une parole inachevée.

L'homme n'est pas encore doté biologiquement de ce verbe mais rien ne l'empêche d'y remédier. Pour cela il dispose de son cerveau. L'homme est donc responsable de son choix, la guerre ou la parole, jihad ou jicé, c'est selon...

Dans tous les cas mieux vaut être prêt à la guerre et fourbir ses armes.

Jacques Humblot

(55-Gouachon-Noireaut)



Mon commandement de l'École de l'air

Maurice Saint-Cricq[†] - (42-Commandant Tricaud)

Le récent décès du général Saint-Cricq (cf. p. 67) nous donne l'occasion de ressortir ce remarquable témoignage recueilli à son domicile de Pélissanne, en mai 1995, par Franck Ferrand et par Hugues de Sacy (61-Moulin), alors chef du service historique de l'Armée de l'air.

C'est le général Philippe Maurin, dont j'étais le chef de cabinet, qui au moment de son départ du service actif m'a nommé au commandement de l'École de l'air et je suis arrivé à Salon en novembre 1969. Très heureux d'y être mais ayant tout à découvrir car, pour moi, l'École de l'air était mon école d'origine mais si peu¹ que j'avais vraiment tout à apprendre, et en particulier le contenu de l'enseignement dont je ne savais rien, vraiment rien de rien.

Je suis nommé à l'École de l'air en novembre, alors ma religion était faite: la seule chose à faire c'était de ne toucher à rien, sauf quelques détails, de regarder et de réfléchir pour l'année suivante. En effet, changer quelque chose en cours de route, c'est affreux et je m'en suis tenu là. Il faut que je vous dise tout de même que le général Maurin m'avait donné des directives qui étaient de laisser tomber un petit peu les études par trop scientifiques et de mettre l'accent sur le domaine opérationnel et il tenait en particulier à ce que le pilotage commence aussi tôt que possible, dès la deuxième année à l'école. Étant donné que je n'avais aucune idée préconçue, je lui ai répondu que j'allais étudier la chose tout en précisant qu'il n'était pas question de tout bouger en cours d'année.

Le général Maurin s'en va et, dans les huit ou quinze premiers jours de son mandat, si je puis dire, le général Gauthier, le nouveau chef d'état-major, débarque. C'était, lui, un ancien de l'École de l'air et le premier ancien à en avoir pris le commandement. Je lui fais un amphi pour lui dire les directives que j'avais reçues et comment j'envisageais de les appliquer. Il me dit:

*« Vous n'avez rien compris!
- Bien, mon général, que faut-il comprendre? lui ai-je répondu.
- Ce n'est pas du tout cela qu'il faut faire, c'est tout à fait l'inverse, il faut mettre l'accent au contraire sur un enseignement scientifique du plus haut niveau possible, amateloter votre enseignement avec l'Université, avec d'autres grandes écoles, de manière à ce que l'on sache que l'École de l'air se situe à un niveau élevé au point de vue scientifique et technique. Quant au pilotage, c'est une plaisanterie, tout le monde sait piloter, ce n'est rien du tout, vous verrez. »*

Me voilà nanti de ce truc-là, aussi net que je vous le dis mais tout aussi vague. J'ai alors dit au chef de cabinet, le général Chesnais – de ma promotion et qui me succédera à Salon –, que ce serait bien qu'il m'envoie des directives écrites. Il en est d'accord et me promet de lui en parler.

Huit jours se passent, rien! Je rappelle Chesnais qui me dit que le chef estime qu'il

m'en a assez dit. Cela m'embêtait, alors je me suis fait mes propres directives. Je les ai rédigées et envoyées au général Gauthier en lui disant que j'avais mis en forme ce que j'avais retenu de ce qu'il m'avait dit et en lui demandant de me dire si c'était bien cela. Il m'a rappelé pour me dire:

« C'est parfait, il n'y a pas une virgule à changer, c'est tellement bien que je vais les faire signer au ministre. »

Je lui ai répondu que ce n'était peut-être pas du niveau du ministre mais il avait l'air d'y tenir. Finalement le ministre lui a renvoyé les directives pour qu'il les signe lui-même. Ce papier mémorable est dans les archives de l'école, il est le seul qui ait jamais existé de directives pour l'enseignement de l'école, il est le seul et unique car, depuis, il n'y en a jamais eu d'autre². J'en suis assez satisfait. J'ai repris tout ça et on a modifié les errements en vigueur pour essayer d'élaguer ce qui paraissait du remplissage pour rester sur l'essentiel, essayer aussi ►



DR

Pour l'apprentissage du pilotage, le général Saint-Cricq a introduit très tôt dans le cursus scolaire des pré-stages sur avion léger.

► d'avoir des liens avec l'Université de Marseille, la plus proche, ce qu'on a fait, avec Polytechnique mais un peu différemment car ce n'est pas le même niveau de toute manière, mais on le fait parce que cela fait bien, et avec d'autres écoles encore. Quant à l'apprentissage du pilotage, nous avons quand même développé, avec l'accord du général Gauthier, une espèce de pré-stage sur des avions légers, appelé stage de pronostic. J'avais en effet vraiment mauvaise conscience de laisser croire à des jeunes pendant deux ans qu'il n'y avait pas de problème à devenir pilote alors qu'il y a tout de même un certain pourcentage de virés en cours de stage. Aussi, dès les premiers mois, ce pré-stage sur avions légers permettait, avec des moniteurs confirmés, de faire un pronostic. Il y avait ceux pour qui il n'y aurait pas de problèmes, ceux pour qui il y avait un doute et ceux pour qui le pronostic était défavorable.

Mais on ne tient pas compte de ce pronostic, on laisse l'élève choisir lui-même. Contrairement à mes espoirs, très peu croient en ce qu'on leur dit, ils croient qu'ils seront quand même assez forts. Malheureusement il est, je crois, presque sans exemple qu'un élève avec un pronostic défavorable ait réussi son pilotage. C'est assez facile à voir, il suffit d'une dizaine ou d'une quinzaine d'heures de vol. Celui qui n'est pas lâché à l'issue de ces séances ne sera jamais un pilote de Concorde ou de Mirage, ce n'est pas possible. Et ceci est resté.

Une autre chose me tenait beaucoup à cœur : séparer la journée en deux, c'est-à-dire mettre les études scientifiques, mathématiques et autres, le matin et réserver tous les après-midi aux activités sportives et éventuellement militaires. Cela a été une révolution dans les emplois du temps et on voit bien qu'on ne peut instituer cela en cours d'année. Il a fallu y travailler pour lancer le tout l'année suivante. Je crois que c'est resté maintenant.

J'ai développé les sports dans toute la mesure du possible et forcé les gens à faire du sport. Je crois que c'est très salutaire car les sports d'équipe sont une excellente chose, ils sont très formateurs et, j'en reviens à mon dada, le rugby³ est la meilleure école quand on est scolaire ou universitaire. Après, quand on est professionnel, non. C'est un sport de brutes pratiqué par des gentlemen ou des jeunes gens bien élevés, pas par des gros bras, c'est autre chose. Mais c'est vrai, pour l'avoir pratiqué en scolaire,



Le général a favorisé la pratique du rugby à l'école.

je peux dire à coup sûr que c'est un truc formidable.

En dépit d'un court temps de commandement de deux ans, je peux rapporter beaucoup d'anecdotes. Un soir, tard, nous habitions Lurian, mon chien se met à aboyer. Je me lève et je vois des gens, des poussins et même leur brigadier, qui passaient par-dessus le mur d'enceinte. C'était très gentil, ils venaient me faire une sérénade. Nous leur avons payé le champagne. Ils avaient fait ça sur un pari, un pari idiot : ils voulaient voir comment allait réagir le général. Cela s'est bien passé, avec un général en pyjama, mais c'était très bien.

Il y a le mur aussi, qui est une tradition. Une fois dans l'année, chaque promotion décide de faire un "mur géné", c'est-à-dire qu'ils font le mur et font une sortie avec une activité aussi spectaculaire que possible, de bon goût de préférence, ce qui n'est pas toujours le cas. Ensuite il y a les sanctions normales mais ils le savent, c'est la règle du jeu. Un jour, je reçois un coup de téléphone du délégué militaire départemental (DMD) qui me dit qu'il trouve regrettable que je ne l'aie pas prévenu.

« De quoi, mon colonel ? lui dis-je.
- Il y a une manifestation prévue à Tarascon, organisée par les élèves de l'École de l'air dont je ne suis pas prévenu et à laquelle je ne suis même pas invité !
- Mon colonel, je m'en excuse, mais moi non plus je ne sais pas de quoi il s'agit. »

J'ai fait regarder et c'était le "mur géné" qui était en préparation et assez astucieux, dois-je dire. Ils avaient décidé d'inaugurer une statue de Tartarin à Tarascon. Ils avaient préparé un socle avec la complicité des commerçants qui étaient fanas et avaient préparé un pot. La statue, ce devait

être un gus à poil, recouvert d'un drap. Elle devait être dévoilée sous des projecteurs. Le maire de Tarascon était tout content et avait dû en parler avec le DMD qui trouvait étonnant qu'une pareille manifestation, d'une telle importance, puisse se dérouler ainsi. Je n'ai rien dit, bien sûr, mais à présent que le jeu était faussé par une imprudence, il me fallait tout de même réagir. Ainsi, à l'heure supposée du "mur géné", c'est-à-dire peu après la tombée de la nuit, je fais rassembler tout le monde et nous sommes partis en marche de nuit. Mais comme, malgré les apparences, j'ai un cœur d'or, il y avait des cars qui les attendaient à une dizaine de kilomètres. Pour ma part, je ne suis pas allé à Tarascon car, tout de même, je trouvais cela à la limite du mauvais goût, mais ils ont été amenés au banquet qu'ils avaient préparé entre eux. Ils étaient un peu mortifiés mais je leur ai dit que c'était tant pis pour eux, qu'ils avaient un peu dépassé les bornes et commis une imprudence. Comment voulaient-ils que je réagisse ?

Il y en a eu d'autres, moins astucieux, dont un, alors que j'étais encore chef de cabinet du CEMAA. En pleine nuit les élèves sont allés dans le village de Lançon, je crois, faisant mine de chercher partout. Les gens se sont émus, demandant ce qu'il se passait. Ils leur répondaient qu'un Mirage IV avait perdu une bombe atomique. Les autorités préfectorales prévenues ont averti le cabinet du ministre qui s'est retourné vers le cabinet du CEMAA. Cela a pris l'ampleur que vous pouvez imaginer. Là, c'était vraiment trop !

Parlons aussi des bahutages. De mon temps, pour n'y être resté que très peu de temps, je n'ai connu de l'École de l'air que les bahutages. Je les trouvais stupides, franchement stupides et inutiles, pas formateurs du tout, sinon pour faire des antimilitaristes. C'est d'ailleurs de cette époque-là que j'ai





acquis un esprit assez critique. Je trouve cela ridicule quand c'est poussé un peu trop loin et, lorsque j'étais à la tête de l'école, les bahutages ont été interdits, sauf ceux qui étaient déposés et approuvés par l'administration car conformes à des directives générales, et c'est comme cela, à ce que je sache, que cela se passe toujours aujourd'hui. Il est normal qu'il y ait une sorte de prise en mains des jeunes par les anciens mais tout cela doit être strictement contrôlé afin d'éviter tout débordement. Je me souviens d'un garçon de ma promotion qui était fait pour être militaire comme moi pour être archevêque – encore que je me serais peut-être débrouillé pour être archevêque – et qui est devenu fou au bout d'un mois, à tel point qu'il était agité de tremblements, tout coururé et on l'a démissionné parce qu'il devenait vraiment cinglé. Quand on en arrive à ce point-là, ce n'est pas possible, c'est stupide et de mauvais goût, par-dessus le marché. Voilà ce que je pense des bahutages : on n'est pas aux Beaux-Arts !

Revenons aux grandes lignes des réformes introduites. Il s'agissait donc de porter l'accent sur l'amélioration et le relèvement du niveau des études scientifiques et techniques. L'introduction du système des valeurs, connu dans l'Université, et le contrôle des connaissances par des gens extérieurs, en particulier des professeurs de faculté, y ont contribué. Nous y avons beaucoup travaillé et je pense que c'est toujours d'actualité, avec des améliorations bien sûr. Il y a eu aussi la tentative d'intéresser les élèves à des recherches et c'est ainsi que nous avons instauré – bien que cela existât un peu avant mon arrivée, mais cela a été confirmé et développé – des groupes d'élèves bâtissant des projets d'ordre technique, encadrés, bien entendu.

En particulier, nous avions demandé à

un ingénieur (de mon temps c'était à l'ingénieur général Faisandier) de venir parrainer un projet et faire travailler les élèves dessus. Cela les initiait à l'élaboration du projet d'un matériel donné en leur faisant toucher du doigt les divers éléments à prendre en considération. C'est ce genre d'approfondissement des domaines scientifiques et techniques qui a été l'objet de tous nos efforts mais au prix de la suppression d'un certain nombre de choses inutiles.

Une autre chose encore, tout à fait indispensable, l'anglais obligatoire et éventuellement une autre langue qui était l'allemand. Depuis, nous avons en permanence à Salon un officier anglais, un officier allemand et un officier américain. Dans la continuité de cet effort porté sur l'anglais, un échange de six mois avec l'École de l'air de l'*US Air Force* à Colorado Springs a été institué. On sélectionne une demi-douzaine d'élèves de chez nous en deuxième année, maîtrisant l'anglais, et on les envoie passer un semestre à Colorado Springs, mélangés à une promotion de cadets. On reçoit en échange le même nombre d'Américains. Ils sont intégrés à la promotion tout en admettant qu'ils ne peuvent suivre exactement les mêmes cours, dans les mêmes conditions. En général nos élèves à Colorado Springs ne se débrouillent pas mal, aux méthodes près. Les Américains, pour prendre un raccourci, on leur demande de savoir se servir de la calculatrice, peu importe s'ils ne savent pas effectuer l'opération "à la main". C'est toute une philosophie que nous avons du mal à adopter entièrement mais qui est typiquement américaine.

Les cours d'histoire n'étaient pas au programme. Ils ont été introduits après mon passage. On peut toujours introduire des tas de choses, comme dans les programmes scolaires. Mais si on introduit quelque chose, il

faut en même temps enlever autre chose car surcharger, c'est très facile, il n'y a qu'à le dire ou l'écrire, mais cela ne suffit pas. Bien sûr que l'histoire est intéressante, en particulier l'histoire militaire de l'aviation. Le général Lissarague avait beaucoup plaidé pour cela et il avait raison mais j'avais un peu résisté parce que je me disais que c'était intéressant mais qu'on avait eu assez de mal pour mettre tout ce qu'on voulait mettre ; s'il fallait mettre encore autre chose, il aurait fallu rétablir des cours l'après-midi et, moi vivant, ici, l'après-midi, on n'y touche pas ! ... et en plus je ne suis pas resté assez longtemps. L'histoire, en effet, a été ajoutée plus tard. Quand, chef d'état-major, je suis venu à l'École de l'air, il y avait de l'histoire mais plutôt au cours de conférences de culture générale, je crois, sans en être certain.

On peut faire beaucoup de choses, des cours de maintien, des cours de danse, des tas d'autres choses, toutes utiles. Le savoir-vivre, par exemple, c'est fondamental. On est gêné parfois, à voir le comportement de certains, de savoir qu'ils sont issus de l'École de l'air. La composition sociale de nos promotions est beaucoup plus diverse que celles de Coëtquidan ou de l'École navale. Je crois que c'est un enrichissement mais qui se paye peut-être par un manque d'homogénéité. Qu'est-ce que cela peut faire ?

Pour conclure, je dirais que ce temps à l'École de l'air a été passionnant mais qu'il faut se méfier de vouloir tout changer rapidement, car on a vite fait de mettre le désordre et si j'avais un conseil à donner à un ministre de l'Éducation nationale, je lui dirais : « *Allez-y doucement, très très doucement, sinon le désordre est tout de suite au coin de la rue.* » ■

NDLR : cette transcription, effectuée par Hugues de Sacy, s'est attachée à conserver le plus possible le style du langage parlé ainsi que le déroulement de l'interview et à restituer au mieux la pensée de la personne interviewée. Ce qui a parfois impliqué une réécriture des phrases parlées qui, sans cela, auraient été totalement illisibles.

1- La promotion 1942 s'est vue dispersée dès le mois de novembre quand les Allemands ont envahi la zone non occupée de la France.

2- Rappelons que ce témoignage date de 1995

3- Né à Pau, le général avait parlé au début de son témoignage de sa passion du rugby.

Bataille terrestre ou bataille aérienne : l'emploi de l'aviation française en 1940

Olivier Lapray (91-Koenig)

Actuel commandant de la base de Nancy-Ochey, l'auteur reconsidère la bataille de France avec son vécu de commandant d'escadron.

« **N**ous avons perdu la guerre faute d'aviation. Nous l'avons perdue pour d'autres causes, mais celle-là, dans sa tragique évidence, obsède l'esprit des hommes de France. [...] Pourquoi n'avions-nous pas une aviation de bombardement ? Comment avons-nous été abusés sur nos ressources et nos réserves en août 1939 ? Pourquoi les enseignements fournis par la campagne de Pologne ont-ils été ignorés ou méconnus ? Comment se peut-il que le général Georges, dans sa note du 14 septembre 1939, ait omis de marquer le rôle décisif de l'aviation d'assaut et de bombardement dans le facile triomphe des armées allemandes ? »

Alors que la France vient de déclarer la guerre à l'Allemagne, son armée se prépare à recevoir le choc à l'Ouest. Les forces aériennes qui connaissent un sous-équipement notable tant sur le plan quantitatif que sur le plan qualitatif attendent encore le résultat des différents plans d'équipement, dont le numéro V de 1938 prévoit un ultime renforcement et la production d'appareils plus modernes. Mais les prototypes français tardent à être mis au point et, sur les 1 900 appareils prévus à la mi-1939, à peine 450 ont été livrés. Au final, à part ceux achetés aux États-Unis, ce sont encore majoritairement des avions dépassés par leurs homologues allemands, tant en performances qu'en armement, qui équipent les différents groupes à la veille de l'attaque allemande. À titre d'exemple, le fameux chasseur Dewoitine D-520, aux performances au

moins équivalentes à celles du Messerschmitt Bf-109E, déjà prévu dans le plan de 1936, ne sera produit en série qu'en novembre 1939. Au-delà de ce sous-équipement, les différents gouvernements successifs ont voulu donner à leur force aérienne une vocation avant tout défensive. À ce titre, le plan V donne la priorité des efforts à l'équipement de la chasse. Ayant presque oublié les bombardiers d'assaut, l'aviation française du 10 mai 1940 est essentiellement composée d'appareils de chasse (48% du parc aérien pour ce que l'on nommerait aujourd'hui la défense aérienne), d'observation et de reconnaissance ; les bombardiers ne représentent que 21% des appareils, et encore les bombardiers stratégiques sont-ils complètement obsolètes.

Des moyens aériens saupoudrés

Mais, il faut chercher ailleurs la véritable cause de la défaite de l'armée française et de ses forces aériennes en particulier. Sans véritable concept d'emploi clair et efficace, l'Armée de l'air est inféodée aux forces terrestres et esclave de principes d'organisation dépassés, hérités d'une conception périmée des opérations. Ses moyens d'agir ont été saupoudrés à l'échelle des corps d'armées terrestres et ses capacités d'allonge, de réactivité et de mobilité oubliées dans la manière de concevoir et de conduire les opérations. Asservie aux concepts de manœuvres terrestres, l'arme aérienne s'est trouvée en-

gagée dans une guerre pour laquelle elle n'était en mesure d'apporter aucune plus-value alors même que l'adversaire avait, quant à lui, adapté sa doctrine aux possibilités fournies par le milieu aérien et aux capacités techniques de ses aéronefs.

En 1940, l'Armée de l'air est très jeune. Le ministère de l'Air a été créé en 1928 et ce n'est qu'à partir de cette date que la création d'une Armée de l'air indépendante est envisagée. Un premier projet de loi de création est refusé en 1929 du fait de la forte opposition de l'Armée de terre et de la Marine à toute indépendance de l'arme aérienne. Les deux armées ne conçoivent pas que puissent être confiées de manière autonome à cette nouvelle armée des missions de défense aérienne et d'appui des forces de surface. Chacune veut conserver à sa main ce qu'elle considère comme des forces d'appoint lui appartenant.

L'Armée de l'air est finalement créée en 1934 mais, suite au compromis trouvé avec les chefs d'état-major de l'Armée de terre et de la Marine, ses forces sont scindées en deux entités : d'une part les "Forces aériennes réservées" de l'Armée de l'air, et d'autre part les "Forces aériennes de coopération" dont le contrôle opérationnel et le commandement tactique lui échappent totalement, ne lui laissant que le soin du soutien technique et logistique. Depuis septembre 1939, le général Vuillemin est le commandant en chef de ces forces aériennes.





Me 109 de la JG77 à Döberitz en 1939.

L'organisation territoriale est tout aussi complexe. Il existe en métropole quatre zones d'opérations aériennes (ZOA Nord, Est, Sud et Alpes) calquées géographiquement sur les groupes d'armées terrestres auxquels elles sont subordonnées et une Zone de l'intérieur dépendant directement du ministre de l'Air. Dès lors, deux chaînes parallèles voient le jour. Les forces réservées sont sous la tutelle directe du général Vuillemin et se composent essentiellement d'unités de chasse pour la défense aérienne du territoire (DAT) et la couverture de la région parisienne en particulier, avec des groupes de reconnaissance et de bombardement stratégiques. L'aviation de coopération (chasse et bombardement) et les forces terrestres anti-aériennes affectées aux différentes armées du front leur sont subordonnées. Déjà cantonnés dans leur ZOA, les avions de coopération sont en plus répartis par armée. Même si par la suite, le 22 février 1940, le général Marcel Têtu prend le commandement de l'ensemble des forces de coopération, son rôle ne consiste pas à combiner ni même coordonner l'action de ses unités mais plutôt de puiser, le moment venu et en fonction des demandes de l'Armée de terre, dans l'aviation réservée pour mettre à disposition des moyens supplémentaires au profit exclusif des forces terrestres. L'emploi de l'arme aérienne va ainsi être limité à l'appui direct défensif de la bataille au sol sous la tutelle du général Georges, com-

mandant en chef du front Nord-Est. Les groupes de chasse (GC) notamment vont être disséminés au gré des corps d'armée et leurs Morane, Bloch, Curtiss et autres Dewoitine, utilisés au compte-goutte au détriment du principe même de concentration des moyens. En effet, bien qu'organisés en escadres, les différents groupes de chasse sont, pour moitié, affectés en propre aux forces de coopération et dispersés le long du front puisque au sein de chaque ZOA, chaque armée terrestre dispose de "son" groupe, comme elle dispose de "ses" appuis terrestres.

Manceuvres de destruction

Ainsi, par exemple, le GC I/5, celui-là même qui comptera dans ses rangs les plus grands as de la bataille au premier rang desquels le lieutenant Marin la Meslée aux seize victoires confirmées (et quatre probables), opérant déjà uniquement en ZOA Nord, n'est en fait que le groupe organique de la II^e armée. À ce titre, il doit en couvrir la zone d'opérations, sous les ordres du colonel Roques, commandant les forces aériennes et les forces terrestres anti-aériennes de la II^e armée terrestre. La mission du GC I/5 est la couverture sur alerte des bases de Mourmelon, Saint-Dizier, Plivot et Suippes, la couverture *a priori* de la voie ferrée joignant Vitry-le-François, Blesmes et Revigny ainsi que toute autre mission au profit de l'armée terrestre et seulement en dernier lieu

de participer à d'éventuelles manœuvres de destruction avec le groupement aérien auquel il est rattaché organiquement et qui ne seront jamais programmées.

« C'est, en effet, dans l'emploi de nos forces aériennes par le haut commandement que s'est manifestée, au cours de la campagne de France, l'infériorité de l'Armée de l'air par rapport à la Luftwaffe [...] comment une doctrine d'emploi moderne, élaborée et développée par l'Armée de l'air à partir de 1933, fut abandonnée par la suite parce qu'elle n'était pas conforme aux conceptions des grands chefs de l'Armée de terre, conception dont les événements de 1940 devaient prouver l'anachronisme et l'inefficacité². »

Après la création de l'Armée de l'air en 1934, le général Denain, son chef d'état-major général et Pierre Cot, ministre de l'Air, entreprennent d'établir une doctrine d'emploi. Le champ d'action de ses aéronefs et les missions pouvant lui être confiées sont en effet sans rapport avec ceux et celles de l'Armée de terre. Cette doctrine a donc légitimement pour but premier de pouvoir retirer, en cas de besoin, les forces aériennes

1- Anatole de Monzie, ancien ministre des Travaux publics de 1938 au 5 juin 1940, *La Saison des juges*, Flammarion 1943, p 129-131, cité par Patrick Facon in *L'Armée de l'air dans la tourmente 1939-1940*, Economica 1997, p 1. Le général d'armée Georges commandait le front nord-est lors de la bataille de France.

2- Pierre Cot (ancien ministre de l'Air de 1933 à 1937), « En 40 où étaient nos avions? », *Icare* n°57, 1971, p 43-51.



Unique exemplaire de Curtiss H-75 en état de vol.
Cet appareil a été crédité de 234 victoires et 87 probables.

non indispensables et inféodées à l'Armée de terre et à la Marine dans le but de participer de manière concentrée à des opérations aériennes - ou du moins faire face à celles de l'ennemi - et obtenir ainsi l'efficacité maximale. Le général Weygand, alors chef d'état-major général de l'Armée de terre, s'oppose formellement à ces vues estimant qu'« il n'y a pas de raison d'admettre une conception nouvelle et défectueuse isolant de l'Armée de terre, une arme qui fait partie intégrante de ses grandes unités et doit travailler intimement avec elle³ ». Un temps en pourparlers et en négociations, opposant les partisans d'opérations aériennes indépendantes menées dans le but d'acquérir la supériorité aérienne et ceux de la stricte coopération avec les forces terrestres dans la bataille au sol, cette doctrine sera finalement mise en sommeil et sombrera dans l'oubli. Comme s'il y avait nécessairement opposition entre acquisition de la supériorité aérienne et appui-feu d'une part, bombardement dans la profondeur et intérêt militaire d'autre part.

« Une des questions les plus controversées à l'époque était celle des dotations organiques, c'est-à-dire de l'affectation permanente, à une grande unité terrestre, d'unités d'aviation déterminées, comme en 1914-1918 ! Voulant appliquer le principe indiscutable de l'économie des forces, l'Armée de l'air, déjà insuffisamment numériquement, voulait abandonner les dotations organiques au profit de la formule des groupements adaptés, constitués en fonction de la mission, solution infiniment supérieure dans son principe et permettant à une Armée de l'air manœuvrière de concentrer ses efforts au point voulu et le temps nécessaire⁴. » Et l'ancien ministre de l'Air, Pierre Cot, de renchérir que « toutes les missions confiées à nos aviateurs, au cours de la campagne de France, étaient de la même nature que celles dont leurs

anciens avaient été chargés, en 1918⁵ ».

Faisant fi à la fois des capacités techniques des aéronefs et des prémices des conceptions russes, italiennes et surtout allemandes relayées par les attachés de l'air en poste à l'étranger, les moyens aériens français resteront relégués aux seules missions d'appui direct à l'échelle du corps d'armée. L'exemple le plus frappant est celui de la chasse. « Certes notre aviation de chasse était restée dans la grande tradition de ses succès incomparables de la Première Guerre mondiale, grâce à des chefs exemplaires tels que les généraux de Marancourt et d'Harcourt, et à des exécutants qui vivaient dans le culte de Guynemer. Encore ne s'agissait-il, selon l'expression consacrée, que de "chasse pure", c'est-à-dire d'une aviation exclusivement conçue, ou presque, pour l'attaque des forces aériennes adverses, au hasard des rencontres dans le ciel, sans ordre spécial d'urgence, par patrouilles de quelques appareils, généralement trois, six ou neuf, quand ce n'était pas par avion isolé. Notre commandement de l'air avait ainsi délibérément ignoré la richesse des possibilités d'emploi que pouvait offrir une aviation de chasse dotée d'un matériel extrêmement manœuvrable et servie par des exécutants d'une qualité exceptionnelle⁶. »

Des concepts d'emplois différents

Des combats aériens de la Drôle de guerre, durant laquelle les forces terrestres ne sont pas encore engagées, émerge déjà clairement la différence de concept d'emploi des deux forces aériennes allemande et française. Face à une Armée de l'air sur le qui-vive sur l'ensemble des frontières du Nord, du Nord-Est et de l'Est, la *Luftwaffe* envoie des groupes de chasseurs chargés d'obtenir la supériorité aérienne temporaire pour permettre la pénétration d'avions de reconnais-

sance ou plus simplement pour tester leurs adversaires. Dans le même temps, le commandement français, en sus des appareils en alerte au sol, envoie des patrouilles en l'air au jugé. Chaque groupe de chasse envoie donc ses patrouilles simples (3 avions), doubles ou triples, soit au mieux 9 avions, dans sa zone d'action limitée à celle de l'armée qu'il est chargé de couvrir. Suivant les zones certains groupes sont littéralement sous-employés tandis que d'autres sont régulièrement opposés à des forces bien supérieures en nombre. Ainsi faut-il la lucidité de leur commandant de groupe et un mois de temps depuis la déclaration de guerre pour que les pilotes du GC I/5, basé à Suippes, qui n'ont pas encore rencontré un seul appareil allemand dans leur zone de patrouille puissent se joindre à ceux du GC II/5 basé à Toul-Croix de Metz et les épauler. Mais, les ordres n'évoquent qu'une ou deux patrouilles de manière à pouvoir former des patrouilles triples régulières (9 appareils). Alors que les deux terrains sont distants d'à peine 20 minutes de vol⁷, les deux groupes ne dépendent pas du même commandement terrestre, ces derniers s'assurant de conserver chacun "sa" couverture aérienne.

À l'inverse, la *Luftwaffe* dépêche ses chasseurs de manière concentrée, obtenant presque toujours la supériorité numérique. Ainsi, le 30 septembre 1939 les neuf Curtiss de la patrouille triple des GC I/5 et II/5 rencontre-t-elle quinze chasseurs Messerschmitt 109. Même si le résultat est en faveur des Français avec cinq victoires avérées contre quatre, le I/5, qui reçoit là son baptême du feu, déplore la mort de deux pilotes sur six engagés et son commandant de groupe de conclure amèrement à l'adresse de ses pilotes : « Nous luttons à un contre quatre. Tirez-en vous-mêmes les conclusions nécessaires⁸. »

Si la dispersion des avions en mission défensive peut être justifiée par la tentation de générer un plus grand nombre de patrouilles, elle l'est nettement moins en mission offensive programmée et pourtant... Le 6 novembre 1939, par exemple, un Potez ayant décollé de Metz pour une mission de reconnaissance se voit octroyer une escorte de neuf Curtiss du II/5 (le I/5 est toujours à 20 minutes de vol mais dédié à la II^e armée). Les pilotes du II/5 finiront par croiser la route de vingt-sept Messerschmitt 109 : c'est le combat des "9 contre 27", miraculeusement à l'avantage des Français, et dont se fera largement l'écho la presse de



l'époque sans pour autant qu'un quelconque enseignement opératif ou tactique n'en soit retiré en haut niveau.

L'Armée de l'air, enfin, devait pouvoir conserver une composante réservée pour la défense aérienne du territoire (DAT) mais les moyens sont presque exclusivement consacrés à l'appui direct de la bataille terrestre. Sans habitude d'opérer conjointement, les groupes de chasse seront en quelque sorte livrés à eux-mêmes lorsque le besoin se fera sentir et les moyens de commandement et de conduite se révéleront globalement inefficaces car découpés par ZOA. Ainsi, le 3 juin 1940, le GC I/5 est averti vers 13h00 du lancement par la *Luftwaffe* de l'opération de bombardement de la région parisienne à laquelle la ZOAN s'attendait au moins depuis la veille⁹. « Quand le général commandant du groupement de chasse est informé du flot de bombardiers en route vers Paris, il demande le commandant Murtin au téléphone avec l'intention d'annuler tous les ordres et de lui prescrire de rameuter le maximum de moyens pour intercepter le raid ennemi. Au téléphone, un officier de réserve répond : Mon général, le commandant est en l'air, à la tête de tous les avions du groupe. Aussitôt reçu le renseignement, sans hésitation aucune, il a devancé les instructions sans souci du blâme qu'il encourait en négligeant les ordres¹⁰. » De sa propre initiative, le commandant de groupe a en effet rappelé une patrouille double et, puisqu'il était déjà trop tard pour intercepter les bombardiers à l'aller, fait décoller ensemble tous les moyens

disponibles pour les intercepter lors de leur transit retour. Les deux escadrilles composant le groupe réussissent ainsi à mettre en l'air seize Curtiss qui se portent au contact de l'ennemi dans le secteur d'Épernay. Une centaine de bombardiers allemands accompagnés d'une soixantaine de chasseurs des I, II et III/JG 2 engagés de concert sont annoncés¹¹...

Stratégie défensive

Alors même que le haut commandement français s'est installé dans une stratégie défensive, l'aviation de chasse n'est pas organisée de manière suffisamment efficiente. Elle ne sera pas en mesure de s'opposer durablement et efficacement à la *Luftwaffe* en dépit de la valeur et de l'abnégation de ses équipages. « Encore n'y aurait-il eu que moindre mal, si les autres subdivisions d'arme de nos forces aériennes avaient été dotées de matériels de qualité en nombre suffisant. Il n'en était absolument rien. La reconnaissance, l'arme la plus négligée de notre Armée de l'air, ne pouvait compter que sur le courage et l'esprit de sacrifice de ses équipages. L'aviation d'assaut, d'abord ignorée, puis créée comme à regret, n'eut jamais ni le nombre ni l'entraînement pour intervenir utilement avant le désastre de juin 1940. Quant au bombardement c'est la chose la plus stupéfiante qui soit, tant la seule stratégie valable contre l'Allemagne hitlérienne eût été de développer au maximum nos possibilités, il était pratiquement inexistant¹². »

Ces vénérables bombardiers lourds, notamment les vieux et lents Amiot 143, réa-

liseront néanmoins de manière honorable leur mission principale de bombardement dans la profondeur. Le commandement français ne saisira pas l'intérêt stratégique de ses missions et préférera engager ces bombardiers lourds d'un autre temps dans les missions d'appui qui n'auraient jamais dû être les leurs et pour lesquelles ils se feront étriller. « *Laissant les missions d'appui immédiat qui furent notre activité quotidienne du 14 mai au 4 juin, passons à une mission plus spectaculaire, puisque, dans l'indigence de nos succès à l'époque, elle eut les honneurs du communiqué national : l'attaque par les GB I et II/38 de la Badische Anilin, à Ludwigshafen. Aribaud, qui avait, avant la guerre, pensé surtout à des missions de ce genre, écrit dans ses cahiers : « Enfin, les équipages peuvent attaquer des objectifs à la mesure de leur mission de base. Ces objectifs sont fortement défendus par une flak nombreuse et puissante, par de nombreux groupes de projecteurs. Des séries de globes marron clair s'allument et restent suspendues dans le sillage des bombardiers, sans*

3- Ibidem.

4- Général Pierre Bodet (commandant affecté à la ZOA Est en 1939-1940 après avoir commandé le groupe de bombardement II/38), « La doctrine de l'armée de l'air », *Icare* n°53, 1970, p 64.

5- Ibidem.

6- Général Paul Stehlin (ancien attaché de l'air à Berlin de 1935 à 1939), « Le scepticisme du commandement français », *Icare* n°53, 1970, p 60.

7- Vingt-cinq minutes de temps de vol pour un convoyage de quatre Curtiss H-75 entre les deux terrains incluant décollage, rassemblement de la patrouille, transit, circuit de piste et atterrissage, d'après le cahier de travail aérien de la 2^e escadrille du GC I/5.

8- Mémoires inédits du colonel Hubert Boitelet (sous-lieutenant au GC I/5 en 1940), *Du rotatif à la lampe à souder*.

9- Ordre pour les groupements 21 à 23 du 2 juin 1940 à 10h10 de l'état-major de la ZOA Nord, donnant les consignes en cas d'expédition de bombardement visant des objectifs en région parisienne qui ne soient pas les terrains occupés. SHD Air, 2D24.

10- Général Jean Accart (capitaine, commandant la 1^{re} escadrille du I/5 en 1940), *Le commandant du GC I/5* in plaquette « Jacques-Louis Murtin », association des pilotes de chasse 1967.

11- Le bilan du GC I/5 sera de trois avions abattus (deux blessés et un tué) et trois autres endommagés (pilotes indemnes) par la chasse ennemie pour cinq victoires sûres et trois probables revendiquées en fin de journée (plus vraisemblablement après recoupement des pertes allemandes un bombardier Dornier et trois chasseurs Messerschmitt 109 et 110 réellement abattus et un endommagé).

12- Général Paul Stehlin (ancien attaché de l'air à Berlin de 1935 à 1939), « Le scepticisme du commandement français », *Icare* n°53, 1970, p 60.



Trophée de chasse de l'escadrille SPA 67 : sergent Muselli, lieutenant Marin la Meslée, sous-lieutenant Rey, sergent-chef Penzini, sous-lieutenant Brian et capitaine Accart.

doute pour matérialiser des axes de vol au bénéfice de la chasse de nuit. L'avion du capitaine Brohon attaque le premier et provoque un incendie à la Badische, déclenchant ainsi tous les moyens de défense. Ensuite, passent cinq autres appareils qui, bombardant l'objectif parfaitement marqué, déclenchent une série d'explosions et d'incendies qui en font un spectacle extraordinaire. Contenson se paie le luxe de trois passages. Sur le chemin du retour, les incendies sont visibles depuis Wissembourg. Dommage que, dès le lendemain, le commandement interdise ce genre d'expéditions. Il faut éviter des représailles sur le territoire national. » *Sans doute, ce type d'opérations nous éloignait-il de l'appui immédiat, très demandé on l'imagine, comme nous venions de le pratiquer. Mais les moyens de bombardement dont nous disposions ne suffisaient à aucune des deux tâches, même s'ils avaient été l'objet de concentration, ce qui ne fut jamais le cas¹³.* »

Liés qu'ils étaient à leur corps d'armée, les groupes ont échappé à leur armée de tutelle et n'ont jamais pu opérer ensemble à une échelle en rapport avec leurs performances d'allonge et de vitesse. Chasseurs et bombardiers ont été clairsemés le long du front. Les premiers n'ont jamais essayé d'obtenir la supériorité aérienne temporaire sur telle ou telle partie du front pour permettre aux seconds d'opérer soit dans la profondeur sur les voies de communication, soit sur la ligne de front contre les troupes et véhicules de la *Wermacht* comme le souhaitait l'Armée de terre.

Plus que par manque de matériel moderne, c'est bel et bien par la suite du mauvais emploi qui a été fait de ses moyens par le haut commandement (et de ses forces aériennes de coopération par le commandant du front du Nord-Est en particulier) que l'Armée de l'air a elle aussi perdu la bataille de France. L'arme aérienne, qu'elle soit de chasse ou de bombardement, de défense aérienne ou d'assaut, est une arme puissante à condition de l'employer de manière coordonnée, concentrée et autonome.

À l'occasion des campagnes de Pologne et de France, la *Luftwaffe* a, quant à elle, montré que les avions, employés de manière coordonnée entre eux pour la supériorité aérienne ou le bombardement dans la profondeur d'une part, ou bien avec les composantes terrestres et notamment blindée d'autre part, ont amené le succès. Pour être efficace, l'appui aux forces terrestres nécessite que l'arme aérienne et ses modes opératoires soient intégrés dès la conception



Mécanicien armurier chargeant les mitrailleuses de capot d'un Curtiss H-75 du Groupe de chasse I/5.

des opérations autrement qu'en cas d'ultime secours dans des combats fortement imbriqués, pour lesquels il est presque déjà trop tard. En outre, l'aviation doit pouvoir être utilisée de manière indépendante et concentrée, pour remporter une supériorité aérienne au moins temporaire et créer le point de rupture par la frappe d'objectifs stratégiques au cœur du système politique, économique, industriel ou militaire ennemi sans pour autant que cela implique d'abandonner les troupes au sol.

Napoléon employait déjà ses cuirassiers comme troupes de choc en divisions entières et autonomes dans le but d'emporter la décision en un point donné et en collaboration étroite avec un effort des autres armes. Le principe de concentration des moyens qui régissait ses campagnes victorieuses a ainsi évolué au fil des siècles avec l'apparition de nouveaux vecteurs. C'est ce même principe qui a ainsi été mis en œuvre, dans les trois dimensions, à l'occasion du *Blitzkrieg* de 1939-1940 et, plus près de nous, du *Shock and Awe*. Guderian et Rommel, marqués par la stratégie napoléonienne analysée par Jomini et Clausewitz, ont ainsi largement inspiré les plans des états-majors américains lors de la conquête de l'Irak en 2003, fon-

dés sur la puissance de feu et la domination, au moins ponctuelle, du champ de bataille. Cette conception sur laquelle viennent sans cesse s'agréger de nouvelles dimensions (spatiale et temporelle pour les plus récentes) attribuée à l'Armée de l'air un rôle particulier. Son emploi ne doit en aucun cas être entravé par des contraintes géographiques, manœuvrières et opératives qui ne sont pas les siennes mais celles de l'armée qu'elle est appelée à soutenir soit directement en appui-feu (*close air support*), soit indirectement par la défense aérienne (*air defence*), la reconnaissance (*recce*) ou le bombardement dans la profondeur (*interdiction*). Toutes ces missions ont leur propre logique intimement liée au milieu et aux spécificités des différents vecteurs qui les pratiquent : avions et drones notamment.

À la mémoire de nos anciens des groupes de chasse, de bombardement, de reconnaissance ou d'observation qui, engagés jusqu'au dernier jour, perdirent un tiers de leurs officiers dans la bataille de France. ■

13- Général Raymond Brohon (capitaine commandant d'escadrille au 1/38 en 1940), « Le groupement de bombardement n°10 d'après les cahiers du lieutenant-colonel Aribaud », *Icare* n°57, 1971, p 90.



Des racines, des ailes et des hommes

Petite histoire des écoles de l'air¹

Christian Brun

Enseignant chercheur au Centre de recherche de l'Armée de l'air (CRéA) de l'École de l'air, l'auteur nous rappelle l'histoire mouvementée et méconnue de notre école.

Des pionniers, des idées et les premières écoles

Le ministère de la Guerre est un des initiateurs de l'apparition de l'aviation au début du XX^e siècle. L'artillerie et le génie vont alors tester le potentiel militaire de ce nouveau moyen de locomotion. Ils vont se disputer et revendiquer le monopole de l'aéronautique dès les années 1910. Des militaires vont s'illustrer dans l'emploi de cette nouvelle arme en mettant en place une culture et une identité spécifiques dont on retrouve actuellement les grands traits dans les écoles de l'Armée de l'air.

Les centres d'instruction s'organisent pour former des civils et des militaires au pilotage de ces délicates machines que sont les avions. Les premières écoles sont créées, entre autres, à Pau, Cazaux, Avord, Châteauroux, Istres et Ambérieu. Elles mettent en place et transmettent les premières traditions et les premières spécificités techniques du métier d'aviateur.

QUELQUES REPÈRES

En 1909, tous les aviateurs militaires poursuivent leur instruction au camp de Châlons. En juin 1910, le général Roques, directeur du Génie, annonce que toute l'aviation passe à son service, son chef sera le lieutenant-colonel Estienne.

En septembre 1910, l'aéronautique fait son apparition, en tant qu'unité, aux grandes manœuvres de Picardie.

En décembre 1910, l'Inspection générale est créée, avec pour chef le général Roques.



Collection Jean-Claude Bonora

En novembre 1913, c'est la création de la 12^e Direction indépendante réunissant aviation et aérostation (service de l'aéronautique).

La Grande Guerre : les premières traditions et Guynemer

L'aéronautique est employée par les belligérants en 1914 et voit naître rapidement les premières spécialisations (reconnaissance, bombardement, chasse...). Les écoles se multiplient car les personnels doivent être formés en nombre. L'aviation participe à la guerre de masse et à la victoire finale des Alliés. Cette période correspond à la mise en place de la symbolique aéronautique et des premières cultures spécifiques comme, par exemple, le jargon aéronau-

tique, les insignes, les particularités vestimentaires ou encore la façon de travailler, que l'on retrouve dans les écoles. L'aviation est personnifiée de 1914 à 1918 par l'"as", chevalier de l'air, dont le plus célèbre représentant est le capitaine Georges Guynemer. Engagé comme élève mécanicien au début du conflit, il totalise 53 victoires aériennes lorsqu'il disparaît "en plein ciel de gloire" le 11 septembre 1917. L'Armée de l'air en fera un mythe et l'École de l'air, son héros à travers sa devise restée célèbre : « *Faire face* ».

Début 1914, les écoles de pilotage doivent fermer leurs portes pour libérer le personnel instructeur indispensable à la formation d'escadrilles. Les écoles sont réorganisées ▶

1- Publié sur le blog de l'auteur.

pour former de nouveaux pilotes.

QUELQUES REPÈRES

Pendant la Grande Guerre, l'élève aviateur est recruté dans les autres armes. Il passe des examens médicaux à Dijon. Après un mois de cours théoriques, il subit un examen et est affecté soit à Tours, le Crotoy, Juvisy ou Buc pour le pilotage du Caudron, soit à Chartres ou Étampes pour le Farman, soit à Avord pour le pilotage des avions rapides. L'élève passe son brevet militaire au bout de quelques semaines. L'obtention de ce brevet lui permet de partir en école de perfectionnement sur avion de guerre à Avord, Châteauroux ou Ambérieu. Après cette phase, les meilleurs partent à Pau à l'école de chasse, puis à Cazaux pour l'entraînement au tir. La dernière étape se situe à Plessis-Belleville où, pendant un mois, les pilotes s'entraînent pour rejoindre le front.

La volonté de s'émanciper

La mobilisation en faveur d'une aviation autonome aboutit en 1928 au ministère de l'Air. Les forces aériennes sont unifiées au service de l'Armée de terre puis, le 1^{er} avril 1933, deviennent indépendantes avec la création de l'Armée de l'air. L'acquisition de cette autonomie ne s'est pas faite sans mal et les tensions vont perdurer au-delà du second conflit mondial. Ainsi, dès cette époque, tout est prévu pour que cette nouvelle armée puisse se doter d'une grande école de formation pour ses officiers.

QUELQUES REPÈRES

En 1920, a lieu le premier concours de contrôleurs des matériels (mécaniciens) et des comptables.

En mai 1921, l'instruction provisoire sur le recrutement et la formation des personnels institue à Versailles (aux Petites Écuries) un Centre d'étude de l'aéronautique, chargé du perfectionnement des officiers qui se destinent à l'aéronautique.

En 1922, l'École du génie de Versailles, installée dans les Petites Écuries du château, se voit confier la mission de former l'ensemble des officiers du personnel navigant de l'Aéronautique, alors que, jusqu'à cette date, la formation était assurée par quatre écoles différentes. On considère, de façon officieuse, que la première promotion de l'École militaire de

Collection Jean-Claude Bonora



l'air (EMA) est donc celle de 1922.

En décembre 1922, l'Aéronautique militaire devient de façon officielle la cinquième arme.

En 1923, les sous-lieutenants issus de Polytechnique ou de Saint-Cyr se destinant à l'aviation sont versés dans l'Aéronautique dès leur sortie d'école et font un stage d'application aux Petites Écuries.

En décembre 1925, le Centre d'études de l'aéronautique devient l'École militaire et d'application de l'aéronautique, chargée de l'instruction des sous-officiers élèves-officiers et des sous-lieutenants sortant de l'École polytechnique ou de l'École spéciale militaire de Saint-Cyr. Leur stage de deux ans se fera à Avord puis à Cazaux.

En septembre 1928, le ministère de l'Air est créé.

En janvier 1929, l'état-major de l'Armée de l'air et de l'administration air est créé.

Les créations officielles et le choix de Salon

Avant la création officielle de l'École de l'air, cinq promotions d'élèves-officiers mécaniciens vont se succéder à partir de 1930. Cette école d'officiers mécaniciens de l'Aéronautique est située à Versailles. Elle marque la première étape vers une école de recrutement direct. Les élèves sont, pour la plupart, issus des Écoles nationales des arts et métiers (ENAM). L'Armée de l'air, dans sa quête d'indépendance et de reconnaissance, a besoin de disposer d'une école autonome pour la formation de ses officiers. L'École de l'air est créée le 3 juin 1933 sur proposition du ministre de l'Air, Pierre Cot. Versailles va alors accueillir temporairement les élèves avant leur arrivée définitive à Salon-de-Provence.

La première promotion de l'École de l'air date de 1935. Elle est alors commandée par le général Houdemon. La cinquantaine d'élèves-officiers qui composent cette promotion débute, aux Petites Écuries de Versailles, une formation complète : militaire, académique et aéronautique². Elle invente ses propres traditions et choisit comme parrain le capitaine Georges Guynemer, à qui elle emprunte sa devise : « *Faire face* ». Le centre-école de Salon-de-Provence accueille, fin 1937, la troisième promotion de l'École de l'air. Le Piège se reforme sur les poussins qui sont maintenant élevés en Provence. Malgré quelques difficultés liées aux problèmes de déménagement et d'installation, les cours continuent et les traditions perdurent.

QUELQUES REPÈRES

En février 1930, le premier recrutement direct voit le jour aux Petites Écuries : les officiers mécaniciens de l'Aéronautique.

En 1933, l'École militaire et d'application de l'Armée de l'air est créée.

En avril 1933, le décret fixant la création de l'Armée de l'air est signé.

En juin 1933, l'École de l'air pour le recrutement direct des cadres navigants est créée. Le président de la République, Albert Lebrun, signe un décret instituant une École de l'air formée par le rassemblement des différentes écoles militaires (de formation, application ou perfectionnement) de Versailles, Istres, Avord, et Étampes et prévoit sa mise en place à Salon-de-Provence le 1^{er} octobre 1935.

En juillet 1934, la loi définissant l'organisation de l'Armée de l'air et de l'École de l'air est instituée.

En novembre 1935, a lieu l'installation, dans la caserne des Petites Écuries de Versailles, de la première promotion recrutement direct.

En 1935, les premiers terrains à Salon-de-Provence sont pris en compte et la construction des deux hangars Jeumont débute.

En 1936, la base école n° 356 voit le jour.

En mai 1937, les premiers baraques pour accueillir la première promotion à Salon sont construits.

En novembre 1937, la promotion Mézergues³ s'installe à Salon-de-Provence.

En février 1938, débute la construction du Bâtiment de la direction de l'enseignement (BDE).



En février 1939, l'École militaire de l'Aéronautique devient officiellement l'École militaire de l'air.

Le temps des incertitudes et l'installation définitive

En août 1939, ordre est donné au commandant de l'école de se replier sur Bordeaux. Mais, lorsque arrive la défaite, le 18 juin 1940, l'école va alors tenter de partir pour l'Afrique du Nord *via* les ports du sud-ouest. Cette tentative sera un échec et le Piège prendra ses quartiers à Collioure. Après un bref retour en terre provençale, l'école sera dissoute. Dans cette période de clandestinité, elle tentera de survivre à Toulouse. Avec sa réouverture officielle en 1941, elle rejoindra à nouveau Salon-de-Provence, puis sera fermée définitivement en 1942. Les deux années qui vont suivre seront marquées par la poursuite de certaines activités, dans la clandestinité, des promotions dispersées en métropole, par la création d'une école en Afrique du Nord (deux promotions) et par le retour à une école unique en 1945². Occupée par des troupes allemandes à partir de 1942, l'école est bombardée par les Alliés après le débarquement de Provence, puis l'occupant fait exploser les installations avant de quitter le site. Le BDE, les hangars et certaines infrastructures annexes sont partiellement détruits.

Ainsi, les dégâts subis par la base école de Salon contraignent l'état-major, en 1945, à chercher un endroit pour héberger momentanément les élèves de l'École de l'air. La rue de la Faisanderie, à Paris, est envisagée, mais on lui préfère le collège de Bouffémont avant de les installer aux Petites Écuries du château de Versailles. Après avoir considéré la possibilité de s'installer sur la base de Chambéry, l'École de l'air retourne finalement à Salon-de-Provence en 1946.

QUELQUES REPÈRES

En août 1939, l'École se replie sur Bordeaux (bases annexes : Bergerac, Mont-de-Marsan et Landes de Bussac).

En juin 1940, les élèves tentent d'embarquer pour l'AFN. L'École s'installe à Argelès-sur-Mer et Port-Vendres (quelques départs vers l'Angleterre et Oran puis Meknès). Elle prendra ses quartiers au château des Templiers, à Collioure, jusqu'au 15 août 1940.

En août 1940, c'est le retour à Salon-de-Provence, puis la dissolution de l'École à la fin du mois.



Collection Jean-Claude Bonora

En septembre 1940, l'École entre dans une semi clandestinité et la nouvelle promotion (40) s'installe au château de Bellevue à Toulouse.

En octobre 1941, c'est le retour officiel à Salon.

En novembre 1942, c'est la fermeture de l'École, le retour dans les foyers et l'occupation de la base par les Allemands.

À partir de cette date les élèves vont rejoindre certaines grandes écoles pour continuer leurs études. Le groupement «Jeunesse et Montagne», qui constitue la branche air des «Chantiers de la Jeunesse», va accueillir dans les centres pyrénéens et alpins les élèves éparpillés.

En mai 1943, c'est le départ pour Sainte-Livrade-sur-Lot dans les bataillons de la Défense passive.

En juillet 1943, une ordonnance fonde l'École de l'air de l'aviation française d'Afrique du Nord ; ouverture à Marrakech de l'École de l'air (promotions AFN) ; entraînement militaire au camp d'Arround, au cœur de l'Atlas marocain. Les stages de pilotage se feront aux USA et notamment à Tuscalosa (Alabama), Graigfield et Big Spring dans le Texas. Ainsi, en 1943 et 1944, il y aura une promotion France et une promotion AFN. Pour l'École militaire de l'air, l'école ayant été dissoute après l'armistice, les études reprendront avec deux promotions AFN en 1943, une promotion en métropole, une promotion en Afrique du Nord et une promotion en Indochine en 1944.

En janvier 1944, a lieu le départ de certains élèves, restés en métropole, pour l'École des mines de Saint-Etienne (certains prendront le maquis ou partiront pour l'AFN).

En 1945, l'École de l'air rejoint la métropole et, à cause des bombardements qui ont endommagé les infrastructures à Salon, elle doit trouver un site. Trois possibilités s'offrent alors à elle : un immeuble de la rue de la Faisanderie à Paris, le collège des Roches en Normandie ou l'ancien collège de jeunes filles de Bouffémont. C'est ce dernier emplacement qui sera choisi. Les vols d'accoutumance se font sur le terrain de Persan-Beaumont.

En janvier 1946, c'est le retour de l'École de l'air aux Petites Écuries à Versailles.

En octobre 1946, a lieu le retour définitif en Provence : aspirants, poussins et EOA se retrouvent tous à Salon.

En 1947, la base de Salon prend l'appellation de «base école 701». ■

2- Elle utilise les terrains de Villacoublay et de Saint-Cyr pour l'attribution du brevet d'observateur aux élèves. Celui de pilote militaire est décerné à Avord qui enseigne l'art du pilotage. Parallèlement c'est à Istres que les sous-officiers pilotes sont instruits.

3- La promotion 36, Astier de Villate, a rejoint Salon en 1937 pour sa seconde année, après avoir effectué la précédente à Versailles.

4- Il faut attendre 1945 pour voir réapparaître les écoles françaises à La Rochelle, Cognac, Avord (bombardement) et Meknès (chasse).

Sur le plan de l'organisation, les centres de formation et d'application relèvent, avant guerre, et de l'état-major général et des régions aériennes. En 1945 est créé le CSEA (Commandement supérieur des écoles de l'air) à Paris auquel sont confiés l'École de l'air et deux groupements d'écoles, l'un en métropole et l'autre en AFN. Deux ans plus tard, la simplification de l'organisation se poursuit avec seulement deux écoles de début (Cognac et Marrakech), une de transformation «chasse» à Meknès et une sur bimoteur à Avord, sachant que les spécialisations tir et bombardement se font à Cazaux.

5- D'autres écoles ont pris pour site Salon-de-Provence et se sont progressivement intégrées directement ou indirectement dans les cursus proposés par l'École de l'air et l'École militaire de l'air. C'est, tout d'abord, l'École aéronautique navale en 1941, puis l'École du commissariat de l'Armée de l'air (ECA) en 1953, ensuite le Cours spécial de l'École de l'air (CSEA) en 1973, et enfin le Cours spécial de formation des officiers (CSFO), arrivé sur la base en 1994. Mais ce sont aussi des échanges, à partir des années 1950, avec les anciens pays de l'Union française puis avec les États-Unis, et enfin avec de nombreuses académies militaires étrangères.

Albert Caquot: son action pour l'aéronautique militaire de 1914 à 1918

Sylvain Champonnois



Le commandant Albert Caquot en 1918.

Un intérêt précoce pour l'aéronautique

Albert Caquot naît le 1^{er} juillet 1881 à Vouziers, dans les Ardennes. Manifestant de grandes capacités scolaires, il réussit à l'âge de 18 ans le concours de l'École polytechnique qu'il intègre en 1899. Sa facilité d'assimilation lui permet de saisir rapidement les données réelles de problèmes techniques pour les résoudre. Durant son service militaire, en 1901 et 1902, le jeune sous-lieutenant sert au bataillon de sapeurs aéroliers du premier régiment du génie. Cette arme technique et l'artillerie sont les seules de l'armée (de terre) à mettre en œuvre quelques ballons plus légers que l'air.

Des missions d'observation aérienne sont réalisées avec des ballons sphériques captifs, reliés au sol par une corde, dont la conception remonte aux travaux des années 1880 du colonel Charles Renard. Constatant que les techniques ont peu évolué, Albert Ca-

quot propose une étude sur la stabilité des dirigeables ainsi qu'un projet d'application. Il étudie aussi la théorie de la résistance des étoffes et des membranes, ce qui s'avérera utile plus tard.

De retour à la vie civile, Albert Caquot sent une vocation de constructeur et entre, en 1902, à l'École nationale des ponts et chaussées. Pendant trois années de scolarité, il développe ses facultés d'invention et d'innovation ainsi que ses capacités d'habile dessinateur et de grand calculateur. En 1905, après l'obtention de son diplôme, Albert Caquot devient ingénieur et débute une carrière originale qui alterne entre deux voies: la réalisation de grands ouvrages de génie civil en béton armé, sur terre et dans l'eau, et les appareils aéronautiques militaires et civils.

L'éclatement de la Première Guerre mondiale ramène Albert Caquot au domaine des ballons. Mobilisé le 1^{er} août 1914, il sert comme capitaine à la 21^e compagnie d'aérostation de la place-forte de Toul. Ce conflit suscite chez cet officier un fort patriotisme. Ses actes de bravoure sur le front de Lorraine lui valent de recevoir la Légion d'honneur et la Croix de guerre 1914-1918.

Le capitaine Albert Caquot réalise quelques observations aériennes avec un ballon sphérique du type Renard. Il relève des carences de matériels qui entraînent un manque de stabilité et déclenchent la nausée chez des observateurs dont les témoignages sont plus fragiles à exploiter. De plus, à partir d'un vent atteignant la vitesse

de 8 m/s, le ballon doit être ramené au sol. Ces insuffisances ont des conséquences sur les capacités opérationnelles des armées françaises. S'apercevant que le ballon allemand Drachen (dragon en français) tient l'air jusqu'à un vent de 14 m/s grâce à sa forme fuselée en cylindre, Albert Caquot conçoit un matériel nouveau.

Les ballons Caquot de 1914 à 1917

Albert Caquot développe un ballon allongé, le type "L", à la carène aérodynamique. Le ballon est stabilisé par trois lobes, situés en position arrière et gonflés à une pression supérieure grâce à la pression dynamique du vent, qui ont la forme de trois empennages disposés à 120 degrés l'un de l'autre. Le ballon est dit autostable: il peut s'orienter et s'immobiliser dans le vent.

Les dessins du prototype sont soumis, fin 1914, à l'établissement central du matériel d'aérostation militaire de Chalais-Meudon. Ils soulèvent le scepticisme qui est renforcé par les performances promises par Albert Caquot. C'est alors que le directeur de l'aéronautique au ministère de la Guerre, le général Auguste Hirschauer, donne l'ordre de passer aux essais. Un ballon Caquot est construit début 1915 et ses performances se révèlent supérieures aux ballons sphériques français et aux copies des Drachen.

Le ballon Caquot est ensuite essayé sur le front. Sa carène offrant au vent une résistance minimum lui permet de rester stable jusqu'à un vent de 25 m/s et, ainsi, d'effectuer une observation aérienne jusqu'à





Couverture d'un numéro de la collection *Patrie* édité en 1918.

90 km/h. Son utilisation intensive pendant six mois démontre que cet appareil est deux fois plus résistant que le modèle de Renard ou le Drachen.

Dès l'entrée en guerre, un an plus tôt, les belligérants ont utilisé l'aérostation comme un service de renseignement de l'armée. Les observateurs exercent une surveillance générale du champ de bataille et repèrent les batteries de l'ennemi ainsi que ses renforts. Ils participent au réglage de tirs de l'artillerie française, qui prépare les attaques de l'infanterie.

Les missions sont effectuées à une altitude moyenne de 1 500 mètres. L'immobilité relative du ballon captif permet à l'aérostier d'apporter au commandement la continuité de l'observation ainsi qu'une transmission en temps réel des renseignements au sol grâce au téléphone disponible en nacelle. Ce que ne peut faire un équipage en avion. L'utilisation d'un treuil motorisé accélère la descente des ballons pour les soustraire aux attaques ennemies ou aux mauvaises conditions climatiques. Albert Caquot développe, en 1915, un treuil à deux moteurs qui est monté sur le châssis d'un véhicule Latil équipé de quatre roues motrices.

En juin 1915, Albert Caquot est affecté à l'établissement de Chalais-Meudon pour prendre la direction de l'atelier mécanique d'aérostation afin d'y perfectionner son matériel et d'en assurer la fabrication. Il développe le ballon type "M" de 900 m³ qui équipe, en 1916, l'ensemble de l'aérostation militaire française, ainsi que des marines de guerre et des armées alliées. La production en série de ballons par Chalais-Meudon connaît une croissance exponentielle : sept unités par mois en janvier 1915, dix fois plus fin 1917, 320 unités par mois fin 1918. Au total, ce sont 1 000 exemplaires qui sont fabriqués en quatre années de guerre.

Des variantes sont mises au point avec le type "P" pour la Marine, et le type "R" capable d'emporter deux aérostiers. Les ballons Caquot étendent leur champ d'action en participant à la protection urbaine de Paris et de Londres contre les raids de bombardiers allemands. L'inventivité et la rapidité de réalisation d'Albert Caquot attirent l'attention des plus hautes autorités.

Directeur du service technique de l'aéronautique en 1918

Georges Clemenceau, chef du gouvernement depuis novembre 1917, nomme, en janvier 1918, Albert Caquot directeur du Service technique de l'aéronautique (STAé). Le STAé a été détaché en 1916 du Service des fabrications de l'aéronautique (SFA) afin de mieux traiter les projets de matériels nouveaux. Il est divisé en cinq services, chacun étant responsable d'une catégorie de matériel : avion, moteur, armement, équipement, matériel roulant.

C'est une lourde responsabilité qui est confiée au commandant Albert Caquot à l'âge de 36 ans. Il a pour interlocuteur privilégié Jacques-Louis Dumesnil, le sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique militaire et maritime, qui coordonne les services de l'avant et de l'arrière. Sa mission est de dynamiser l'important effort de rénovation technique et de production des avions de chasse et de bombardement. Si l'impulsion a été lancée en 1917, les résultats tardent à se faire ressentir et l'industrie aéronautique française marque le pas, ce qui compromet l'aptitude de la France et des Alliés, qui sont en partie équipés par l'industrie aéronautique française, à posséder les matériels aériens nécessaires pour participer à la victoire finale.

La situation est redressée par Albert Caquot en quelques mois grâce à :

- l'efficacité de l'industrie française ;
- la bonne animation et la coopération des services techniques ;
- ses connaissances techniques, notamment dans l'emploi de métaux et d'alliages en mécanique industrielle ;
- sa capacité à bien analyser tous les éléments du problème et à le résoudre par une trouvaille de construction ;
- son talent pour concevoir et faire produire une organisation réaliste ;
- son ardeur contagieuse.

Le travail en bonne intelligence avec le ministère de l'Armement permet aux avion-

neurs, durant la seconde moitié de 1918, de livrer chaque jour près de 100 avions fabriqués en série. Le processus de développement d'un appareil peut être mesuré ainsi : six mois pour l'étude et la construction du prototype, la même durée pour les essais et la mise au point, trois mois pour l'approvisionnement des usines et pour le lancement de la série. À la fin de la guerre, Albert Caquot reçoit plusieurs décorations et lettres de remerciement des autorités françaises et de plusieurs pays alliés.

Une vie consacrée à l'aéronautique

Pour conserver le souvenir des appareils pionniers de l'aviation et des vétérans qui ont participé à l'effort de guerre, Albert Caquot adresse, en 1919, un courrier au gouvernement demandant la création d'un Conservatoire de l'Air : Le musée aéronautique, fondé en 1919 et inauguré en 1921, est le plus ancien au monde. Il est l'ancêtre du Musée de l'air et de l'espace du Bourget.

En octobre 1928, Albert Caquot devient le premier directeur général technique et industriel du ministère de l'Air nouvellement créé. Pour donner à l'industrie aéronautique française les moyens lui permettant de revenir au premier rang mondial, il impulse une audacieuse politique de recherche, de prototypes et de production en séries. La France se dote de nouveaux laboratoires de recherche et de ses premiers instituts de mécanique des fluides.

En mars 1934, Albert Caquot retourne au génie civil après avoir calculé, quelques années plus tôt, la structure interne en béton armé du Christ rédempteur qui domine la baie de Rio de Janeiro. En septembre 1938, il est appelé à prendre la présidence des sept sociétés nationales de construction d'avions. Son énergique action permet la mise en place d'un programme rationnel de fabrications de grande série, mais qui arrive trop tard avant l'éclatement de la Seconde Guerre mondiale. Albert Caquot démissionne de son poste en août 1940.

Cet ingénieur universel, à la curiosité intellectuelle toujours en éveil, est considéré après la guerre comme "le père des ingénieurs de France". Il est un apôtre de la normalisation industrielle et imagine un complexe industriel destiné à capter l'énergie des marées de la Manche.

Albert Caquot décède à son domicile parisien le 27 novembre 1976, à l'âge de 95 ans. ■

Missions spéciales ou adieu cul des vaches, adieu clairs de lune¹

Michel Masson (71-Blanckaert)

Notre camarade, vétéran des missions dites "spéciales" nous retrace l'historique de ces opérations en France, de la Grande Guerre à aujourd'hui avec le GAM56.

« Est-ce sérieux, cette façon de jouer avec la vie et la mort ?² »

On l'appellera Abel... dans les années 80. Il est tout seul avec le fret dans la soute du Transall qui vient de décoller d'Orléans pour l'Afrique. Mission : escale technique à Dakar, puis poser de nuit sur un terrain qui ne figure pas sur le plan de vol, pour infiltration clandestine de notre passager. N'Djamena ensuite. Sa mission nous est inconnue : pas de « *besoin d'en connaître* ». Il dort, allongé sur une civière, enroulé dans moult couvertures. Il semble équipé pour tenir longtemps en brousse. Bien qu'il connaisse de vue tous les membres d'équipage, il n'a pas été bavard, Abel. Tout juste des mimiques, moues et sourires, surtout lorsqu'on lui porte en soute (l'escale n'a pas été autorisée à monter à bord) à Dakar un plateau-repas "de course" commandé à Air France... avec du champagne ! Cadeau de l'équipage. L'avion roule à Yoff pour sa destination officielle du plan de vol après un dernier cadrage d'Abel, sur place dans la soute, par un représentant du service employeur.

Sur le trajet en route, au niveau, indiquée puis guidée par le nav', mise en descente dans la nuit : pas (encore) de jumelles de vision nocturne (JVN), ni de GPS (qui n'allaient néanmoins pas tarder). Les caps et les hauteurs de vol s'égrènent, par séquences. Chacun, devant, scrute la nuit épaisse "en bas", où rien - ou si peu de choses - n'est allumé. Tant mieux. Pas de photo-pol-

lution ... « *Africa has been a dark land!* » Tout à coup, un signal lumineux. Identifié, confirmé. Balisage conforme et en place. Y'a plus qu'à ! Selon les indications du briefing, l'avion se prépare.

Dans l'axe, le signal et le balisage, qu'on garde en vue, sont permanents. Tout va bien. On continue de scruter la nuit. La procédure tant de fois répétée, "mécanisée", se déroule sans hésitation. L'avion descend et touche la latérite. Fermelement. Un poser "d'homme". Freinage prudent mais affirmé (attention au nuage de poussière créé par les hélices). On ne voit pas le bout de piste. Demi-tour sur bande. Préparation de la soute. La porte-rampe s'ouvre alors que l'avion roule toujours. En bout de piste, demi-tour et check-lists "après atterrissage" et "décollage" dans la foulée.

Ni vu, ni connu

Sur un petit signe complice au chef de soute, notre passager, après avoir sauté de la porte-rampe qui s'est aussitôt refermée derrière lui, s'est enfoncé dans la nuit africaine. Au loin, un brasero s'enflamme : l'axe de piste. Plein pot sur freins : tout est "dans le vert" et c'est reparti. L'avion remonte pour retrouver son niveau de vol initial. Appel radio au centre d'information en vol pour une petite modification d'estimée à l'arrivée, histoire de s'assurer qu'on ne nous a pas appelés durant notre escapade. Ni vu ni connu.

Nous pensons tous à Abel, quelque part en bas, qui a trouvé son comité d'accueil. Je reverrai Abel quelques mois plus tard à l'occasion d'un entraînement : mimique, moue puis sourire. Tout était dit.

L'utilisation des aéronefs pour l'infiltration ou l'exfiltration d'agents de renseignement ou de sabotage remonte à la Grande Guerre. Mais le franchissement des lignes se fit tout de même majoritairement par la terre : l'utilisation d'aéronefs resta exceptionnelle. L'agent déposé, le "missionnaire", était un militaire ou souvent un douanier (choisis pour leur connaissance parfaite des zones frontalières et des itinéraires secrets de contrebande en temps de paix). Il était chargé de recueillir des informations au-delà des lignes ennemies, ou d'opérer des sabotages (principalement de voies ferrées qui étaient un enjeu primordial dans cette première guerre industrielle). Pour les Alliés, en 1915, les succès militaires des puissances centrales tenaient en grande partie à leur capacité de déployer et redéployer leurs unités et leurs réserves pour se ménager des supériorités locales. Les Allemands y avaient déjà eu largement recours lors du conflit de 1870. Avec efficacité.

L'identité de l'agent n'était pas connue du pilote ; il était affublé d'un "pseudo". Comme Abel. La mission était caractérisée de "spéciale". Tout était donc dit, sans rien en révéler. Certains aéronefs se prêtaient mieux à



ces missions, même si la charge offerte ne permettait pas d'emporter un équipement volumineux en plus du passager. Ces modèles étaient légers et pouvaient décoller et se poser sur de très courtes distances. Le Morane-Saulnier type L Parasol (moteur Gnome-Rhône de 80 CV et hélice de 2,50 m de diamètre), par exemple, fut d'emblée privilégié pour ces missions.

Des agents trompe-la-mort

La mission aérienne était délicate. Le commandement choisissait – en principe – des pilotes chevronnés et débrouillards, toujours volontaires. La première de ces missions, côté français, échet fin 1914 au sous-lieutenant (fraîchement promu) Armand Pinsard de l'escadrille MS 23 (créée sur le terrain de Saint-Cyr, le 15 août 1914 ; équipée de Morane-Saulnier MS Parasol), au sud du Catelet (dans l'Aisne, près d'un bois bordant la route de Combles à Péronne), où il déposa un militaire en civil. Il manqua de s'embourber dans un champ détrempé, mais réussit sa mission malgré tout.

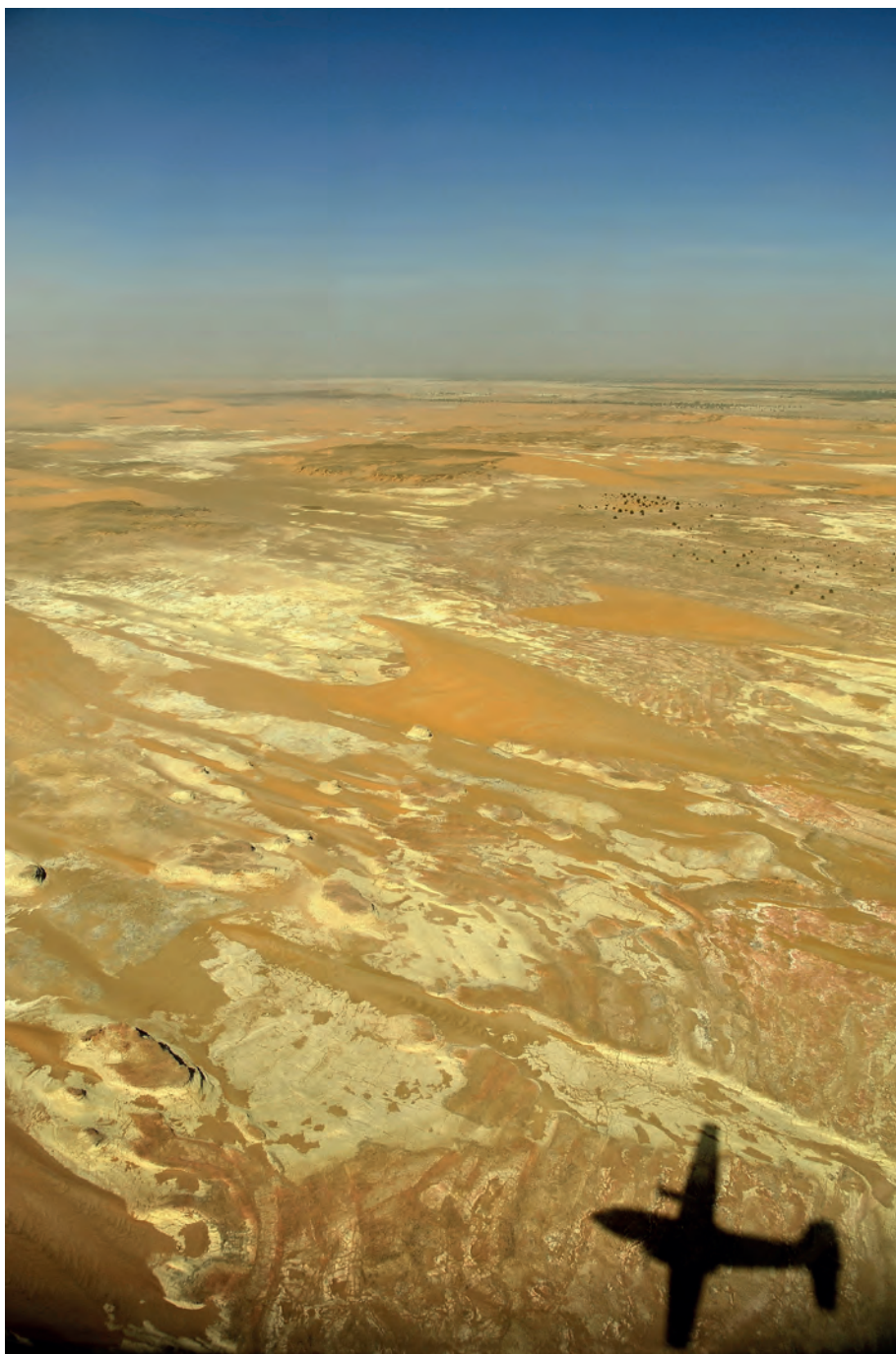
Son parcours personnel mérite qu'on s'y arrête. Cet ancien sous-officier des Spahis fut breveté pilote (n°210) le 15 février 1913, et affecté à la MS 23 à compter du 4 août 1914. Après la "reco", il demanda la chasse en 1916 et remporta 27 victoires homologuées. Il fut fait prisonnier en février 1915, tenta vainement à trois reprises de s'échapper. La quatrième fut la bonne et il réussit à rejoindre Paris en passant par la Suisse. Après quoi il reprit les combats. Nommé général de brigade aérienne en février 1939, il fut gravement blessé au sol à Gouvieux-Chantilly et amputé d'une jambe en juin 1940. Mais son parcours l'amena à servir Vichy et en particulier la Légion des volontaires français. Il fut arrêté puis condamné le 6 novembre 1944 à la réclusion à perpétuité et à la confiscation de ses biens par la Cour de justice de la Seine.

La MS 23, sur Parasol, avait été d'emblée rattachée à la II^e armée, engagée successivement dans les batailles de Picardie, d'Artois et de Champagne. Ses équipages ▶

1- Le cul des vaches, lors de la Grande Guerre, pour connaître la direction du vent ; la lune, car durant le second conflit mondial, les premiers posers clandestins se faisaient de nuit, à la lueur des étoiles et de notre satellite naturel.

2- Jules Roy : *Guynemer – L'Ange de la mort* (Albin Michel - Paris 1986).

3- *Historical Sketch of the Missions of the American Board in Africa*, Samuel Bartlett (1880).



Le C-160, aéronef de choix pour les missions d'infiltration et d'exfiltration discrètes.



SHD-Air



Jules Védrines (au centre) et Henri Navarre (2^e à droite) de retour d'une mission spéciale en 1915, devant un Morane Parasol.

► effectuèrent ainsi de nombreuses missions d'observation sur la Picardie et la Somme où l'escadrille se déplaçait en fonction des hostilités. Plusieurs de ses pilotes se spécialisèrent – ou tout au moins furent volontaires – pour ces missions dites spéciales. Parmi eux, outre Pinsard, Marc Pourpe, l'auteur des raids d'avant-guerre sur l'Indochine et l'Égypte-Soudan (mort en SAC en décembre 1914 à l'atterrissage dans des conditions météo difficiles), les sergents André Bobba (lui, sur Nieuport) et Georges Mangeot. Dans d'autres unités, Navarre, Pégoud, les sous-lieutenants Quélennec, Emerich et Edmond de Gavarnie, l'adjutant Hostein, le maréchal des logis Aubijoux, et d'autres, en furent également. Sans oublier un engagé volontaire américain, James J. Bach. Ce dernier fut l'un des tout premiers aviateurs américains à s'engager dès 1914 dans le conflit en France via la Légion étrangère. En retour de mission spéciale à l'été 1915, en patrouille avec le sergent Mangeot, Bach tenta de récupérer son équipier, planté à l'atterrissage. Mais au redécollage avec son camarade à bord, il toucha les arbres. Faits prisonniers, ils furent accusés d'espionnage et Bach d'être un franc-tireur américain. Ils passèrent deux fois en conseil de guerre. Grâce au concours d'un avocat habile appelé par Bach de Berlin, ils furent acquittés. Il passa le reste du conflit en captivité.

Les exploits clandestins de ces trompe-la-mort, par essence confidentiels, apparaissaient sur les documents officiels de façon très laconique. Les archives parlent donc

peu. On les connaît – et on les a magnifiées – surtout par des témoignages de tiers ou des souvenirs⁴. Pourtant, le risque était grand : les acteurs étaient considérés par les ennemis comme des “francs-tireurs” s'ils étaient pris (souvenir, chez les Germains, des unités non conventionnelles de la guerre de 1870 envers lesquelles ils se montrèrent plus que féroces, sans aucune pitié). Aussi les protagonistes gardaient-ils toujours par devers eux un ou des éléments d'uniforme. Mais ce ne fut pas toujours convaincant pour les Boches. Beaucoup d'agents y laissèrent la vie, face à un peloton d'exécution ou, après maints sévices, au tréfonds d'une mauvaise geôle.

Des risques insensés

Trois cas particuliers. D'abord le sous-lieutenant René Bodin. Âgé d'un peu plus de 19 ans, totalisant à peine un mois en escadrille (MS 12), tout juste 80 heures de vol et fier d'un majestueux “pylône”, il fut toutefois choisi pour une première mission spéciale le 20 avril 1915, sur Parasol. Pas un “moustachu”, donc, mais on ne se bousculait pas vraiment au portillon dans les escadrilles pour ces échappées derrière les lignes ennemies, qui n'étaient pas destinées à être clai-ronnées dans toutes les gazettes.

Bodin eut le choix du terrain pour déposer son agent spécial chargé de prendre contact avec un réseau de renseignement dans les Ardennes (connecté à l'organisation d'Edith Cavell). Il évita clôtures, vaches et autres obstacles, et réussit à se poser sur un petit mamelon entre Omont et Poix-Ter-

ron. Une fois au sol, son missionnaire lui remit son avion dans l'axe, et Bodin redécolla : « *L'envol, c'est la délivrance !* », confia-t-il plus tard.

À ce jour, seul Pinsard l'avait précédé dans un tel exploit. Mission réussie pour cet « *excellent pilote, plein d'entrain et très militaire* ». Il remettra ça à trois reprises : missions effectuées mais chaque fois de plus en plus risquées (pendant ce temps, à la MS 12, l'inénarrable Navarre – « *cette petite crapule de Navarre* » dit Jules Roy – en exécuta deux ; trois au palmarès *in fine*). Les informations fournies par le GQG sur les terrains de poser étaient pour le moins laconiques, et le commandement, guère inspiré, n'hésitait pas à prévoir le même à deux reprises successives. Aussi, les pilotes prenaient parfois des risques insensés sur des terrains choisis par eux en vol, selon leur inspiration. Témérité qui pouvait laisser des surprises au poser quant à la nature du sol et des cultures. On cherchait le sens du vent en observant “le cul des vaches”.

Il y eut même parfois des indiscretions qui alertèrent les Allemands qui faisaient alors garder les terrains les plus propices. Lors de sa troisième mission, Bodin échappa ainsi de justesse à un comité d'accueil qui ne semblait pas lui réserver des lauriers. Pour la dernière, ce fut “le pompon” : le missionnaire, déposé dans la région de Gedinne (province de Namur, en Belgique), s'avéra être un agent allemand infiltré, faux déserteur rusé qui voulait rejoindre son camp par ce moyen privilégié, fort de son butin de renseignements. Bodin évita de se planter dans les arbres à l'atterrissage puis cala son moteur. Méfiant dès avant le départ de la mission, il fut convaincu, au poser, du piège qui lui avait été tendu. Il s'en tira en menaçant, depuis son destrier fatigué (cette fois un Nieuport N10 souffreteux, dans sa version biplace pour ce type de missions), son faux agent saboteur avec son pistolet d'ordonnance. L'individu tenta ainsi, sans enthousiasme, de relancer la machine. Le moteur, péniblement, se remit en route. Le « *soulagement de (se) retrouver dans l'air libre* » (sic) fut de courte durée pour Bodin : le moteur exténué de sa Rossinante ailée laissa échapper en vol « *des pétarades et des flammes* ». Pour couronner le tout, Bodin fut menacé par un avion ennemi qui hésita pourtant à attaquer le Nieuport, même agonisant, peut-être eu égard à la réputation de supériorité en manœuvrabilité de cet appareil. Bodin rusa, feignant d'attaquer, puis s'esquiva en rase-mottes et réus-



sit à rejoindre son terrain. Exploit qui lui valut... une poignée de mains de son chef légendaire, le commandant de Tricornot de Rose⁵, comme on le sait titulaire du premier brevet de pilote militaire.

Bodin totalisa donc quatre missions spéciales, ce qui le porta à la deuxième place du palmarès, juste derrière le plus symbolique des protagonistes de ce sport dangereux : Jules Védrines, l'« as des as » de la spécialité⁶ avec sept missions. Le champion d'avant-guerre (records de vitesse et raids longues distances), héros très populaire (c'était un ancien mécano), s'était pris de passion pour ce « jeu » avec l'ennemi, n'hésitant pas, parfois, à descendre de sa machine pour prêter la main à son passager qui allait s'enfoncer dans le mystère au péril de sa vie. Il tenait, quand il le pouvait, à aller rechercher lui-même l'agent qu'il avait déjà infiltré. Il respectait et admirait ces volontaires qu'il considérait comme des héros (les tribulations clandestines de ces derniers se terminaient souvent tragiquement et méritaient bien ce qualificatif). Il choisit d'ailleurs une tête de vache comme insigne personnel, peut-être pour symboliser ses « *aventures champêtres* ». On sait que « Julot » ne fut pas un ardent chasseur. Il n'était pas un tueur. La foule qui l'idolâtrait avant guerre lui tint ensuite grief de ne pas faire parler de lui dans les combats singuliers de la « race des seigneurs ». « *Du moment qu'on faisait le silence sur son nom, c'était qu'il était embusqué.* » Il périt en 1919 dans un accident lors d'un Paris-Rome sans escale. Julot ne rechercha pas les honneurs et les médailles, ne travailla pas durant le conflit pour sa popularité, ce qu'il ne méprisait pourtant pas auparavant.

En revanche, Guynemer... envoyé au front à la MF 3 – l'une des « Cigognes » de Brocard – avec le grade de caporal le 8 juin 1915, « *L'Ange de la mort* » (selon Jules Roy) remporta sa première victoire aérienne le 19 juillet en compagnie de son mécanicien Guerder (ils ont abattu un Aviatik dans la région de Soissons ; en fait ce fut Guerder le tueur). Passé sergent dans la foulée, soucieux de se faire un nom et de se signaler à ses supérieurs, il se porta volontaire pour les missions spéciales : « ... *il veut des palmes. En temps de guerre, c'est au nombre de palmes qu'on mesure la valeur* » (Jules Roy)⁸. C'est Julot qui l'initia, par jeu, par tendresse ou par curiosité pour ce garçon (le « gosse ») « *très, très chic* ». Pour sa première, le gosse infiltra un douanier dans la forêt de Nouvion-en-Thiérache (Aisne) par un temps exécrable. Une semaine plus tard, rebelote.



Morane Parasol partant pour une mission spéciale de dépose d'agent.

Le commandement, peu inspiré, avait choisi le même terrain. Mais les Germains se méfiaient : la zone était tendue de fils de fer. Il chercha et trouva une autre aire de poser, vrai champ de betteraves peu propice aux « baisers de pucelle ». Il lâcha son passager, se tira avec talent (« *son œil, ses réflexes* », dit Jules Roy) des ornières et repartit, malgré tout, sans incident. Celui qui n'était pas encore la coqueluche du Tout-Paris, l'habitué du Maxim's et du Fouquet's, le chevalier servant d'Yvonne Printemps, jura, teigneux et morfondu, tel le corbeau de la fable qu'on ne l'y reprendrait plus : « *Vraiment, la mission spéciale, c'est du sale boulot !* »

Les Français furent friands de ces missions durant la Grande Guerre, mais les Britanniques se lancèrent également dans ces *covert operations*. Leur première ne fut pas un succès. Le 13 septembre 1915, l'avion, un BE2C¹⁰, manqua son poser près de Ooigem en Belgique ; le pilote, le capitaine Thomas Westropp Mulcahy-Morgan¹¹, et son passager, furent sévèrement blessés et capturés. Les missions suivantes connurent toutefois plus de réussite. Ainsi, le capitaine Guy Lindsay Cruickshank (issu du *Royal Flying Marine/Navy Corps*), de l'escadron n°3¹², réussit la première infiltration d'un agent de Sa Gracieuse Majesté le roi Georges V en Parasol le 28 septembre 1915. Enthousiasmé mais pragmatique, le haut commandement de la *British Expeditionary Force* (BEF) en France créa et plaça directement sous son autorité, dès 1916, une unité spé-

cialisée dans les missions spéciales, le *Special Duty Flight*, premier du genre.

Pour sa part, G. L. Cruickshank commanda ensuite l'escadron n°70 (Sopwith 1½ Strutters, puis Sopwith Camel). Crédité d'une victoire aérienne le 6 septembre 1916, il fut toutefois descendu moins de dix jours plus tard aux commandes de son Sopwith 1½ Strutter, au-dessus d'Hesbécourt (Somme, en pleine bataille du même nom) par un Albatros D II que pilotait le mythique as allemand Oswald Boelcke (qui inaugurerait avec cette victoire la légendaire Jasta 2, au sein de laquelle le père de la chasse d'outre-Rhin avait choisi pour servir sous ses ordres des pilotes de la trempe de Manfred von Richtoffen, Hans Imelmann et Erwin Böhme, ... excusez du peu). Le rêve... ou le cauchemar. Comme si tous les meilleurs buteurs jouaient dans la même équipe. Ou tous les Oscars jouant dans un même film : *La bande à Boelcke cherche la bagarre*. Cruickshank désirait ardemment, comme tous les pilotes britanniques, affronter Boelcke en combat aérien : le sort

4- Jacques Mortane : *La Guerre des ailes - Missions Spéciales* (éditions Baudinière). Il fut un journaliste d'aviation reconnu, fondateur d'un magazine spécialisé et confident de plusieurs figures de l'aéronautique, dont Guynemer.

5- Ibid. Parrain de la promo 65.

6- Ibid.

7- Ibid.

8- Jules Roy : déjà cité.

9- Jules Roy : *L'Ange de la mort*.



Le Westland Lysander (ici aux couleurs noires du SOE) largement utilisé pour les missions de liaison avec la Résistance française.

► le combla mais la mort lui fit payer cette ambition.

Si les Britanniques firent donc le choix très tôt d'une unité dédiée, les Français se contentèrent de choisir dans les unités aériennes du front ceux des pilotes volontaires qu'ils jugeaient les plus aptes à ce type de mission. C'est sans doute pour cela que les prestigieuses Cigognes en donneront plusieurs – comme l'escadrille de de Rose – au fil de leurs différentes missions et mouvements. Il y eut bien cependant une éphémère tentative à la fin de la Grande Guerre, avec la création, le 5 septembre 1918, d'une unité spécialisée au sein du Centre d'instruction d'Herbisse pour les reconnaissances de nuit à longue portée, l'escadrille VR 200. Surnommée "La Mystérieuse", équipée de six Voisin-Renault peints en noir, elle fut dirigée par un spécialiste des missions spéciales, le commandant Ernest Evrard¹³... qui n'était pas pilote !

Cet officier atypique mérite une petite digression : à l'origine Chasseur d'Afrique, fort d'un tempérament intrépide et indépendant, il se retrouva observateur et chargé de missions spéciales à l'escadrille MS 12 au début du conflit. Le 25 septembre 1915, il décolla avec son ordonnance, à bord de deux Nieuport pilotés respectivement par Quellenec et Bodin. Il réussit sa mission mais fut fait prisonnier par les Allemands, s'évada d'un camp de représailles et rejoignit la France le 11 juillet 1917 depuis la Hollande. Sur sa demande, il revint dans l'Aéronautique en 1918 au sein de la VR 200 en ayant formé un groupe de volontaires pour ces missions clandestines. Mais à nouveau le sort s'acharna contre lui. À la suite d'une mission de sabotage derrière les lignes ennemies dans la nuit du 20 au 21

octobre 1918, l'équipage fut surpris par les Allemands. Fuyant au sol avec son pilote – le sous-lieutenant Emrich – et réalisant tous deux, contre toute attente, un sabotage d'opportunité, ils réussirent à rejoindre les lignes amies après 19 jours de maquis dans une équipée "abracadabrantesque" ... Le surlendemain ce fut l'armistice ! La VR 200 et le Centre furent dissous respectivement les 11 et 30 novembre 1918.

Toujours la méfiance britannique

Le RETEX de la Grande Guerre en matière de renseignement et d'opérations spéciales en France passa ensuite à la moulinette des confuses décisions politiques et militaires post-armistice. L'heure était à la paix et à la défense des frontières. Pas à la manœuvre et encore moins à la clandestinité. En revanche, l'action subversive intéressa l'Allemagne dès les années 20. Au Royaume-Uni, elle fut surtout impulsée par Winston Churchill lorsqu'il emménagea au 10 Downing Street, en mai 1940. En France, il faudra attendre 1944 pour que soit créée une unité particulière, « ... chargée plus spécialement de missions spéciales au-dessus des territoires occupés par l'ennemi¹⁴ » : l'escadrille de liaisons aériennes 56 (ELA 56), baptisée du nom de Vaucluse, en référence aux missions clandestines qu'elle effectua dans cette région à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Sa genèse difficile fut liée à la primauté des unités *special duty* recrées par le Royaume-Uni dès juin 1940, revigorées par la mise en œuvre, à une échelle jusque-là inconnue, des *special ops* par Winston Churchill (au travers du *Special Operations Executive*, le fameux SOE). La distinction n'était pas bien faite, au-delà du *Channel*, entre "spécial" et "clandestin", ce qui est d'ailleurs là-bas encore

plus ou moins le cas aujourd'hui. Il est vrai que les Français sont réputés... cartésiens ! Nous en reparlerons.

Ces opérations aériennes furent tout d'abord confiées par le Royaume-Uni à un *Flight* (escadrille) spécialisé, numéroté 419 (qui devint par la suite escadron 138 en 1941), équipé en particulier du mythique monomoteur/monoplan à ailes hautes – disgracieux (c'est un avion anglais !) et un peu pataud, mais très adapté à ces missions¹⁵ – Westland Lysander (Mark II) que l'on a tous vus dans les films relatant les exploits de l'armée des ombres. Devant la multiplication des missions (fini le cul des vaches en vol diurne, trop risqué : posers clandestins de nuit – ou *pick up* – à la lumière de la lune et parachutages), d'autres unités similaires furent créées par la suite, le *Squadron 148* (mars 1943) et avant lui le 161 (février 1942).

C'est précisément au sein de ce dernier escadron que se singularisa le premier aviateur français protagoniste de ces activités durant le second conflit mondial : Philippe Livry-Level. Ayant rejoint les Français libres en 1940, il effectua, en tant que pilote, 70 missions de guerre au sein du *Coastal Command* britannique avant d'être affecté comme navigateur (il avait dépassé l'âge prescrit par la RAF !) au *Squadron 161*¹⁶. Deux autres pilotes se distinguèrent ensuite dans la même veine au sein du 148 : Bernard Cordier et Georges Libert, tous deux pilotes déjà chevronnés et résistants actifs de la première heure avant de rejoindre le Royaume-Uni. Libert portait sans doute en

10- Premier avion militaire de la Royal Aircraft Factory à avoir été développé par Geoffrey de Havilland pour le Royaume Uni. Ici dans sa version de reconnaissance, équipé d'un moteur Renault de 70 chevaux. Il était difficilement manœuvrable

11- Deux ans plus tard, il parviendra à s'échapper et rejoindre le Royaume-Uni

12- L'escadron n°3 fut créé à Larkhill en mai 1912, parmi les trois premières unités aériennes du Royal Flying Corps - l'ancêtre de la RAF - formé par fusion des services volants de la Marine et de l'Army. Il fut déployé en France au sein de British Expeditionary Force en août 1914, en tant qu'unité de reconnaissance. Il devint unité de chasse par la suite en 1917, sur Sopwith Camel

13- Ernest Evrard : voir « La Guerre des ailes- Missions Spéciales » de Jacques Mortane, aux éditions Baudinière.

14- Selon le début de la citation de l'escadrille 1/56 à l'ordre de la division aérienne du 22 août 46

15- Il ne lui fallait que 400 m de piste !

16- Ayant ainsi participé à l'exfiltration vers Londres du général de Latre évadé de la prison de Riom, il fut fait Compagnon de la Libération par le Général de Gaulle.



lui un peu de l'esprit de "Julot" Védrières, car il avait été, avant la guerre, un spécialiste des raids aériens. Cordier un peu celui de Guynemer, avec quatre victoires homologuées au sein du 2/4 (Escadrille des Petits Poucets et des Diables rouges, SPA 155 et 160 – Curtiss H75) pendant la Bataille de France. Ils servirent donc d'abord la RAF.

Les Britanniques faisaient de l'obstruction : techniquement, la RAF était hostile à ces vols, relevant pour elle « *d'un jeu au résultat hasardeux*¹⁷ ». Au plan sécuritaire, dès mars 1944, ils supprimèrent presque totalement ces vols, au motif d'une répression sans cesse plus active et brutale de la Gestapo¹⁸. Politiquement, ils refusaient obstinément qu'une unité spécialisée des Forces françaises libres fût créée. Il fallut d'abord attendre l'accord du général de Gaulle (malgré le refus de Churchill) à la demande en ce sens de René Dewavrin (*alias* Passy, chef du BCRA), puis que des avions adaptés soient libres. Ce ne fut pas une mince affaire car, comme le confia Cordier dans ses souvenirs, les Britanniques voulaient garder l'exclusivité de ces missions sur la France « *afin de pouvoir lire le courrier des Français* » avant que le BCRA ne le récupère ! Il y avait surtout de leur part la volonté de contrôler, *via* les moyens et les missions, puisque leur chef était indomptable, l'action politique et les visées des services gaullistes en France. Perfidie Albion.

Avec le mouvement à Alger des autorités de la France combattante, la perfidie va devenir française. Cordier et Libert, avec un consentement mou des Britanniques, récupérèrent en Syrie deux "Lizzie" (diminutif affectueux du Lysander) mal en point qu'ils retapèrent, abandonnés là après la campagne du Fezzan de la colonne Leclerc (où ils furent utilisés en appui feu d'infanterie¹⁹). Ils effectuèrent avec ces deux aéronefs et sur d'autres types, d'abord sous les ordres de la RAF puis "taskés" en sous-main par la nouvelle DGSS (le service secret fusionné des gaullistes et des giraudistes à Alger en avril 1944, placé sous l'autorité directe de l'homme de Colombey), des missions délicates dans le sud de la France occupée, en Italie et dans les Balkans. La technique d'atterrissage avait changé : les clairs de lune étant trop aléatoires, un balisage sommaire standard par l'équipe de réception fut défini. Il resta en vigueur plus de 40 ans !

Le service, à l'aune des méfiances réciproques vécues à Londres, cherchait à court-circuiter depuis Alger les Britanniques en préparation du débarquement



Ensemble des moyens aériens du GAM56.

en Provence. C'est là, dès juillet 1944, que l'ELA 56 se singularisa, Croix de Lorraine peinte sur le fuselage, gagnant ses lettres de noblesse et un peu plus tard son nom de baptême Vaucluse. Elle fut placée sous le commandement d'un grand résistant, le capitaine Henry Boris, *alias* Beaumont (réseau Confrérie Notre-Dame), autre figure emblématique de l'unité. L'ELA 56 fut décorée de la Croix de guerre 1939-1945 ; bien plus tard, sous son appellation depuis 1967 de Groupe aérien mixte 56 (GAM56), de la Croix de la Valeur militaire en avril 2012.

Bien loin le cul des vaches et les clairs de lune. Le GPS et les JVN ont pris le relais à la fin des années 80. Mais l'esprit demeure. Le GAM moderne vient de célébrer, sur la base aérienne 105 d'Evreux, le 13 juin dernier, ses 70 ans d'existence, sous la double présidence du CEMAA et du DGSE. Honneur insigne pour une unité jusque-là laissée dans l'ombre (n'est-ce pas là son destin et un peu sa gloire ?), mais qui pose à nouveau singulièrement une question "cartésienne" : le DGSE lui-même, dans son discours ce jour-là, a mis en exergue les « *missions discrètes, parfois clandestines* » de cette unité.

Sans verser dans une incertaine argutie sémantique, comment continuer à conserver ce distinguo qui n'a plus rien de subtil entre missions "clandestines" (qu'on ne doit pas, par essence, pouvoir rattacher à l'État commanditaire... mais effectuées dans notre sujet tout de même avec des moyens militaires mis à la disposition d'un service... secret ?) et missions "spéciales"

(revendicables par l'État et donc traçables), toujours avec des moyens militaires, pour des forces régulières (même "spéciales"), plus que jamais sur le devant de la scène internationale ?

Entre "missions clandestines" et "missions spéciales", en 1914-1918, on balbutiait ; puis en 1939-1945, on dépendait et on héritait des Britanniques qui n'y voyaient pas un loup²⁰. Peut-être faudrait-il en France « *trancher une bonne fois pour toutes la question récurrente et lancinante des moyens à réserver à celles-ci* »²¹. ■

17- Sir Charles Frederick Algernon Portal, 1^{er} Viscount Portal of Hungerford, Marshall of the Royal Air Force, chef d'état-major de la RAF a/c d'octobre 1940 ; il fut le défenseur acharné du bombardement stratégique de l'Allemagne, qui primait sur le reste.

18- Conséquence pratique et discriminante : c'est le cordon ombilical financier de la Résistance intérieure qui fut touché. Le Comité central des mouvements à Paris envisagea même la dissolution des maquis : l'argent, nerf de la guerre de l'ombre également, arrivait par les airs ! Jean-Louis Crémieux-Brilhac : *Georges Boris – Trente ans d'influence* (Gallimard, 2010).

19- Aux côtés des Bristol Blenheim IV du GRB 1 qui allait devenir le groupe Lorraine.

20- Excepté à partir d'octobre 1942, avec le Kommandobefehl édicté par Adolf Hitler !

21- Extrait du Rapport d'information n° 525 (2013-2014) de MM. Daniel Reiner, Jacques Gautier et Gérard Larcher, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat, déposé le 13 mai 2014 : Le renforcement des forces spéciales françaises, avenir de la guerre ou conséquence de la crise ?

Missions secrètes en HD-321

Jean-Raymond Coudon (EMA48-Jallier)

Notre camarade Bernard Libat (EA70-Delfino) nous a transmis les mémoires de son beau-père décédé en juillet 2012, lequel a connu une riche carrière de pilote de transport en Indochine et au sein de l'ELA 56 Vaucluse entre 1950 et 1953, puis entre 1954 et 1958. L'extrait qui suit dévoile ici quelques-unes de ces missions secrètes réalisées par cette unité mise à la disposition du SDECE (Service de documentation extérieure et de contre-espionnage).

Dès mon retour d'Indochine à l'escadrille Vaucluse, après trois jours de reprise en main, c'est ma première mission sur l'Algérie le 3 janvier. À partir d'Alger, je dois effectuer la couverture photo de toute la Kabylie ainsi que des parachutages dans la région de Draâ El Mizan où nos amis parachutistes du 11^e Choc¹ sont déployés. Une guerre vient de s'achever, une autre a commencé. Nous y serons confrontés, mais avec moins de risques, pour nous aviateurs, que pour ceux d'en bas. Je retrouve le camp de Cercottes² et quelques bons camarades, avec toujours les mêmes missions de parachutage de personnels et de matériels, ainsi que d'atterrissages de nuit dans la nature. Les personnels entraînés sont toujours des agents et des "réservistes" de toutes origines professionnelles. Parmi eux, Jacques Foccart, éminence grise du général de Gaulle que j'ai eu l'occasion de faire sauter à deux reprises de jour et de nuit. Nous continuons, avec le 11^e Choc à Perpignan, le même genre de missions. Les nageurs de combat quittent Collioure pour Saint-Mandrier. Nous travaillerons pour eux à partir du terrain de Cuers.

Le 11^e Choc va à son tour déménager pour Calvi, en Corse. Cela va nous procurer quelques séjours sur cette île. Nous prenons une chambre chez l'habitant, les repas au restaurant sur le port. L'entraînement au saut se fait à partir du terrain de Bastia. Le petit terrain de Calvi, non aménagé, est utilisé à faible chargement par nos C-47 Dakota. L'atterrissage en montant, face aux hauteurs, et le décollage en sens inverse, c'est plutôt sportif. Comme loisirs, nous avons la promenade dans une belle nature,



HD-321 de l'ELA56 Vaucluse lors de l'opération de Suez, avec ses trois bandes blanches d'identification.

parfois en jeep, et la pêche à la palangrotte dans les rochers. Nous recevons des hélicoptères Westland de retour d'Indochine ; deux pilotes sur ce type de machines nous sont également affectés. Quelques pilotes, dont je suis, seront lâchés sur cet engin. Nous ne ferons que du travail d'entraînement à notre profit. Bien plus tard, avec des modèles plus récents et fiables, ils seront largement utilisés.

Je renoue avec la rotation autour de la Méditerranée, mais désormais avec des C-47. Parfois, en cours de voyage, pas mal de missions photos et quelques "erreurs" de navigation nous amènent sur des points intéressants. Nous couvrons, entre autres,

certaines zones pour les besoins des opérations de Suez. Nous disposons d'une station émission à grande distance. Lors de nos voyages, elle nous permet de rester en contact au cours de vacances prévues à l'avance. Nous communiquons en langage codé. Nous appelons cela le plan AZUR, utilisable en bien d'autres circonstances. Et voilà l'expédition de Suez où le 11^e Choc est engagé. Deux Dakota avec bidons supplémentaires sont déjà partis et il est décidé d'y envoyer le Hurel-Dubois HD-321³ qui doit nous être affecté un de ces jours. Procédure rapide pour l'obtenir et je suis désigné pour aller le chercher sur le terrain Morane, près de Villacoublay. Trois tours avec Georges

Collection Bernard Bombeau



Marchandeaupilote d'essais, et je ramène l'avion à Persan-Beaumont⁴. Nous sommes le 31 octobre 1956. Nous partons vers Chypre *via* Istres et Brindisi, avec du matériel "sensible" et des nageurs de combat. Georges Marchandeaupilote d'essais. Rapidement, les sauts d'entraînement de jour et de nuit s'enchaînent avec les nageurs de combat. Cela marche à merveille.

J'ai souvent volé vers l'Égypte et Israël en survolant la 6^e Flotte américaine qui s'était rassemblée en mer, au nord de l'Égypte, pour nous signifier l'arrêt de cette intervention. Nous allions également vers nos amis stationnés à Port Fouad, à l'est du canal. Nous avions prévu quelques missions de sabotage en profondeur avec les nageurs de combat et les parachutistes du 11^e Choc, en particulier pour faire sauter les antennes de Radio Le Caire (manquées par les Canberra britanniques), et d'essayer de jeter le trouble par des sabotages par largages ou posers de commandos. Tout cela ne put se faire car il y eut le *veto* et la menace américano-russe nous intimant "d'arrêter les frais".

J'ai quand même fait de nombreux tours vers le terrain de Gamil en Égypte (près de Port-Saïd) et traversé le canal pour rejoindre nos amis du 11^e Choc à Port-Fouad. Nous survolions, dans ces voyages, la 6^e Flotte américaine qui était concentrée en mer au nord d'Alexandrie et Port-Saïd, un spectacle impressionnant. Je suis également allé plusieurs fois en Israël. Et puis, nous n'avions plus rien à faire. Il faisait plutôt froid dans nos tentes sur le terrain anglais d'Akrotiri, sur l'île de Chypre. J'ai laissé le Hurel-Dubois à un camarade et je suis rentré sur Persan en Dakota un peu avant Noël...

Et toujours l'entraînement poussé aux atterrissages de nuit sur balisage restreint, sur le terrain et dans nos environs, les vols de nuit basse altitude par temps de lune et nuit profonde. Et toujours les besoins de Cercottes, du 11^e Choc et des nageurs de combat à satisfaire. Nous devons également répondre aux besoins d'équipes qui forment, dans tout

Missions spéciales lourdes

C'est une mission spéciale demandée par le service Action du SDECE. Pour ce qui concerne l'escadrille Vaucluse, un Hurel-Dubois est mis en place à Orléans-Bricy, ainsi qu'un C-47 avec des réservoirs supplémentaires. Les équipages, dont je fais partie comme pilote du HD-321, sont récupérés à leur arrivée sur ce dernier terrain et amenés au camp de Cercottes dans la forêt du même nom. Nous y retrouvons sur place un commando de vingt-cinq hommes du 11^e Choc de Perpignan.

Cela ne chôme pas, nous sommes tous rassemblés en grande salle de briefing pour un exposé complet sur la mission: partie aérienne et, disons, militaire, photos, boîte à sable, objectif, approches, signaux, replis horaires, éventualités diverses, en particulier possibilité d'échec, secours envisagés (aléatoires). Telergma, dans l'est algérien, est le point de départ de l'opération. Je peux maintenant indiquer notre destination: la Libye. Par contre, je ne peux dévoiler ni la nature ni le but de cette opération. Nous percevons des vêtements, des chaussures, des casquettes, des lampes torches, des sifflets, toutes marques arrachées, limées. Nous déposons tous nos papiers personnels et vêtements.

Pour le Hurel, répétitions de jour, puis de nuit, sur un endroit servant à l'entraînement pour la mise au point des solutions aux problèmes, disons, "aériens": embarquement, débarquement, essais de signaux optiques et sonores. Après tout cela, débriefing et mise au point finale en salle. Nous percevons l'armement: mitraillettes suédoises avec silencieux, poignards, grenades et explosifs pour faire sauter notre avion en cas de malheur. Nous procédons aux essais des armes. Le lendemain matin, nous quittons Orléans pour Telergma où nous restons isolés en un coin du terrain. Le Dakota décolle et va larguer deux baliseurs à la tombée de la nuit sur le lieu prévu de l'atterrissage du Hurel-Dubois. Il reste en l'air et orbite sur la mer à une centaine de kilomètres. En cours de nuit, après 2 heures 30 de vol et échange de signaux (code lettre), les baliseurs allument les lampes et j'atterris. Ils ont, je pense, poussé un premier « Ouf ! ». Mise en place de l'avion dans l'axe du départ prévu, mais, ce sur quoi nous n'avions pas compté, c'est sur une pluie récente. Notre appareil manque de s'enliser en virage, il faut pousser les moteurs à fond, ce qui n'est pas conseillé pour ce qui concerne la discrétion. Enfin, j'arrive à me placer pour le décollage retour. Le commando se déploie, le balisage est récupéré. L'équipage reste auprès de l'avion avec les deux baliseurs et deux commandos. Nous restons aux aguets. Le temps est long, très long... En fin de nuit, toute la troupe revient, heureusement au complet, en échangeant avec nous les signaux convenus. Nous grimpons dans l'avion. Le radio, prévu pour fermer la marche et la porte de l'avion, arrive à l'avant alors que les moteurs tournent déjà. Décollage sans balisage au cap et deuxième « Ouf ! » général.

Il faut dire que si cela avait mal tourné nous n'aurions pas été à la fête et livrés à un triste destin. Le Dakota veillait toujours en accumulant les heures de vol et il fut bien heureux d'entendre le message bref convenu pour notre décollage. Le second du SDECE est venu, pour une fois, transmettre à tout l'ensemble réuni à Persan-Beaumont, au cours d'un bon repas, les félicitations du grand patron.

D'autres missions du même genre, au cours de la guerre d'Algérie, eurent lieu en Dakota ou HD-321, pour certaines avec emport d'une jeep armée, à partir de Tébessa. Nous avons aussi transporté des voitures piégées qui ont fait « Boum ! » en certains lieux "privilegiés". Sur des camps d'entraînement FLN en dehors de l'Algérie, nous avons monté des opérations de bombardement de nuit à très basse altitude avec un Dakota équipé de rampes de lancement pour bombes de 50 kg (avec retard), après avoir fait des essais avec des bombes inertes à Persan. Le départ se faisait d'un terrain en Algérie avec le retour sur ce même terrain, mais en brouillant les pistes avec un autre avion décollant et se reposant en métropole avec changement d'indicatif en vol. Nous avons finalement été stoppés dans ce genre d'exercice par des ordres venus de "très haut", pour des raisons hautement politiques.

1- Unité appartenant au service Action du SDECE.

2- Centre d'entraînement qui forme les agents clandestins.

3- Suite à l'annulation d'une commande d'Air France, les deux exemplaires du Hurel-Dubois 321 construits, bimoteur à grand allongement (45 m) et train fixe, furent confiés à l'Armée de l'air qui en affecta un au Vaucluse. Huit exemplaires du dérivé HD-34 furent utilisés par l'IGN.

4- Terrain de stationnement de l'ELA 56 Vaucluse.

DK



Pour des missions clandestines de bombardement de camp de fellagas l'ELA56 a utilisé des C-47 munis de rampes de lancement pour bombes de 50 kg.

l'hexagone, des "réservistes" et des étrangers en vue de recevoir des posers d'avions et des parachutages dans la nature. La procédure est simplifiée : coup de téléphone à Persan pour situer le point d'atterrissage, ou parachutage, déterminé à partir d'une carte Michelin et d'un point caractéristique (point A, X km dans le 140° de Y). Le code visuel à échanger entre le sol et l'avion, l'axe d'approche souhaité, l'heure (milieu ou fin de nuit) sont les renseignements minimum qui nous sont nécessaires. La navigation, à notre convenance, sert souvent à pratiquer le vol à basse altitude. Tout cet entraînement, commun avec les autres composantes du service Action, débouche sur des opérations "spéciales". Cela m'a permis entre autres d'aller, en Hurel-Dubois, passer une nuit avec un commando du 11^e Choc en Libye (voir encadré). Quelques autres missions du même genre furent effectuées à partir de Tébessa.

Un autre exemple de ce genre de travail auquel j'ai été associé peut également être rapporté. Après aménagement du Dakota avec des rampes de lancement pour bombes de 50 kg et entraînement, à Persan-Beaumont, de largage à très basse altitude de ces mêmes engins inertes, nous sommes passés à l'acte avec des bombes réelles à retard, sur des camps *fellagas* hors d'Algérie. Nous avons, hélas, été stoppés assez rapidement pour des raisons hautement politiques. Entre nous, il n'est pas question de se raconter ce genre de missions. Nous avons une salle particulière, les OPS 2, où elles sont préparées avec les équipages, le chef OPS, les photographes, les agents et les personnels directement concernés. Rien ne doit transparaître avant, ni après l'opération.

Avant le départ pour Chypre, j'avais été désigné comme chef des opérations. À ce

poste, je secoue un peu notre petite équipe navigante, surtout les navigateurs et les radios, qui ont un peu trop tendance à jouer aux cartes. Comme nous sommes privés de météo à demeure, les radios prendront les renseignements météo sur les réseaux en l'air. Avec des cartes que je leur fournis, ils pointeront ces dernières avec les navigateurs.

Toujours l'Afrique, avec le 11^e Choc dans ses changements de secteurs. Cela nous vaudra quelques missions particulières de parachutages en opérations, et même de posers sur des terrains peu aménagés, pour porter la "paye" aux troupes de Mohamed Belounis, qui étaient alors de notre côté - du moins pour un temps, car elles ont fini par se retourner contre nous vers la fin du conflit. J'inaugure une série de détachements à Télergma avec le Hurel-Dubois pour, somme toute, faire une démonstration d'utilisation opérationnelle de cet avion afin d'essayer d'en obtenir quelques autres. Cela dure une dizaine de jours. L'expérience, concluante, sera renouvelée. Nous utilisons tous les petits terrains des Aurès Nementcha et, bien sûr, parachutons sur les postes d'opérations en cours. Pour mon compte, j'accumule, en dix jours, 80 heures de vol, 22 petits terrains utilisés, plus 6 dits "normaux", soit 88 atterrissages. Nous relevons pour chaque poser les longueurs utilisables, l'altitude, la température, la nature du sol, le vent, etc.

Les résultats font l'objet d'un long rapport pour le SDECE et l'état-major de l'Armée de l'air. Il en résultera une convocation pour amener cet avion au centre d'essais en vol de Brétigny. J'y conduis l'avion qui sera équipé de capteurs et je reviendrai faire une séance d'atterrissages et décollages courts à partir de la bande blanche, le point zéro de la grande piste de ce terrain. Les ingénieurs

ont, semble-t-il, apprécié mais nous n'avons pas eu d'autre HD-321. L'avion fut malheureusement détruit au cours d'un atterrissage de nuit sur le petit terrain privé d'Evaux-Chambon, dans la Creuse, le 10 mai 1960⁵. Le numéro 2, qui nous était aussi attribué, avait également fini ses jours en démonstration dans la baie de Rio aux mains d'André Moynet, pilote d'essai, et député à l'occasion⁶. J'ai eu un très grand plaisir à voler sur cet avion remarquable par sa conception dite à grand allongement, son envergure de 4,5 mètres et son gracieux battement des ailes dans le mauvais temps.

Nous avons eu un grand malheur lors de la perte de l'équipage d'un Broussard avec trois commandos en mission à Perpignan. Au cours de manœuvres du Choc dans les Albères, le capitaine Crozet, mon voisin et ami, percute cette montagne en survolant les troupes engagées. Six morts, c'est beaucoup ! Cérémonies à Perpignan, nous ramènon les corps de nos amis à Persan où ont lieu trois enterrements. J'accompagne en avion le corps de mon ami à Lyon et j'aurai l'honneur et la peine de faire son éloge funèbre.

Nous faisons un métier à risques mais sûrement un beau métier, plein de contraintes, où l'erreur peut coûter très cher et où, paradoxalement, le pilote commandant d'avion est vraiment un homme libre. Pour moi, le mot équipage a un sens profond, celui du respect de l'autre, de l'écoute de chacun, de la communion dans le travail, le risque, les dangers mais aussi de la responsabilité que je dois assumer en toutes circonstances. Je suis comblé par ce métier. Pendant deux ans, j'ai pas mal travaillé au bureau OPS. Pour autant, je n'ai pas diminué mon activité aérienne, en particulier de nuit. Le chef des opérations, dans une escadrille spéciale, a de grosses responsabilités, à commencer par le suivi de l'entraînement de ceux qui arrivent, le bon choix des équipages pour les missions en fonction de leur niveau opérationnel, les relations avec l'extérieur. Il se doit de montrer l'exemple en prenant sa part de missions à risques. Je suis fier d'avoir appartenu à cette escadrille au sein du service Action du SDECE, qui dépendait à l'époque du Premier ministre. ■

5- L'épave (sans les ailes) est toujours visible en bordure de l'aérodrome de Chambon-sur-Voueize et sur Google Earth.

6- Ancien pilote au Normandie-Niemen (115 missions de guerre), il fut député de Saône-et-Loire et ministre du gouvernement Mendes-France tout en étant pilote d'essais.



De la véritable origine de l'expression "chasseur intelligent"

Daniel Bastien (71-Blanckaert)

En octobre 1968, à l'occasion de la mise en service à l'Escadron de Reconnaissance 03/033 Moselle¹ - alors stationné à Strasbourg-Entzheim - de son tout nouvel avion, le Mirage IIIRD, une équipe de télévision avait obtenu l'accord de venir y réaliser un reportage sur la "Reco". Après une visite complète des différents services de l'escadron, et après des prises de vues sur un avion au départ et en retour de mission, le développement de films, l'interprétation des clichés, etc., réunion de synthèse en salle d'OPS en présence, naturellement, du commandant d'escadre. À un moment, le responsable de l'équipe de télévision, Jean-Pierre Chapel², le micro à la main, se tourne vers ce jeune commandant d'escadre qui venait tout juste de prendre ses fonctions, et lui demande : « *Mon commandant, comment pourriez-vous définir le pilote de reconnaissance ?* » Le commandant, avec un aplomb digne d'un prix Nobel de la "Reco" - si celui-ci avait jamais existé -, répond, un sourire malicieux au coin des lèvres : « *Je vous répondrai par une boutade que j'utiliserai d'autant plus facilement que, avant d'arriver récemment à la 33, je n'avais servi que dans des unités de chasse. Je n'ai pas la prétention de tout dominer dans l'art de la "Reco", mais pour moi, le pilote de reconnaissance est un pilote de chasse intelligent.* » La formule était lancée, sous un murmure approbateur d'un public conquis et comblé, remerciant le ciel d'avoir un nouveau chef aussi clairvoyant... Ce dernier a toutefois tenu à préciser sa pensée en ajoutant qu'aux qualités intrinsèques du pilote de combat, s'ajoutaient, pour le pilote de reconnaissance, la difficulté de la navigation à vue à grande vitesse et à très basse altitude, l'art difficile du recueil du renseignement à vue, etc., le tout dans l'indifférence la plus totale des personnes présentes, toujours sous l'émotion de la

Bruno Piettre



formule "magique" qui venait d'être prononcée...

L'histoire aurait pu en rester là. Mais quand l'émission, intitulée *Reportage à la 33^e escadre de Reconnaissance*, fut diffusée, on put constater que Jean-Pierre Chapel, sans se douter des conséquences à venir de son choix, avait décidé de commencer le reportage *ex abrupto* par l'interview du commandant d'escadre, de laquelle il avait "délibérément" coupé les préambules. C'est ainsi que Jean-Pierre Chapel, en ouverture du reportage, indiquait : « *Le patron de la 33, bien qu'ancien de la Chasse, a une définition très précise du pilote de reconnaissance* », et, dans la foulée, on pouvait voir et entendre le jeune commandant d'escadre prononcer la fameuse formule : « *Pour moi, le pilote de reconnaissance est un pilote de chasse intelligent.* »³ À peine l'émission diffusée, la réaction de "La Chasse" fut immédiate : ce jeune commandant d'escadre fut en effet l'objet, de la part de ses camarades "chasseurs", d'une attention toute particulière sous la forme de coups de fil et de courriers plus ou moins acerbes, et même d'un colis d'un goût plutôt douteux... Mais c'était de bonne guerre et tout à fait dans l'esprit des traditions de l'époque.

Si cette expression de "chasseur intelli-

gent" a souvent été l'objet de railleries ou d'allusions condescendantes de la part de pilotes n'ayant jamais servi en escadron de "Reco", elle s'est imposée dans la FATAC et la DA de l'époque, et a perduré jusqu'à nos jours. On relèvera que, depuis cette journée d'automne 1968, pour des raisons évidentes de modestie, aucun pilote de "Reco" n'a jamais utilisé cette formule pour se désigner lui-même ou désigner l'un ou l'autre de ses pairs, mais n'a jamais dédaigné l'entendre (bien au contraire) de la bouche d'un chasseur "pur".

Pour terminer, une précision, et non des moindres : le brillant commandant d'escadre à qui l'on doit cette formule "inspirée" est notre camarade Gilbert Gagneux (51 - Jeandet), à qui elle est restée intimement associée tout au long de sa carrière, et à qui il est toujours et régulièrement demandé d'en narrer la genèse... ■

1- Unité alors commandée par Jean-Pierre Pironneau (55- Gouachon-Noireaut).

2- Alors le spécialiste de l'Aéronautique et de l'Espace à l'ORTF (Office de radiodiffusion-télévision française).

3- Il ne s'agit pas d'une erreur : ce commandant d'escadre, à ce moment-là, avait bien le grade de commandant, pour quelques semaines encore.

4- Formule qui, avec le temps, a lentement dérivé vers la version plus usitée de "chasseur intelligent".

Le Fouga CM-175 Zéphyr ou l'apprentissage du vol lent

Georges Belon (EN62)

Les premières étapes de la formation d'un pilote laissent des souvenirs inoubliables. L'auteur, issu de l'École navale, nous fait part de son expérience.

Dûment diplômés "pilote de chasse" dans l'Armée de l'air, nous avions rallié Le Palyvestre, où se trouvait alors basée l'École de chasse embarquée. À Tours, nous avons appris à maîtriser le T-Bird, un avion d'homme qui demandait parfois, aux limites, d'engager toute sa puissance d'athlète pour manœuvrer la bête. Puis nous étions devenus "soniques", aux commandes d'un Mystère IV, à l'occasion d'un piqué homérique débuté à 40 000 pieds à la verticale de la baie de Saint-Nazaire, sûrement interdit depuis belle lurette. Et, en ce début juillet, nous étions arrivés tous les six à la 59 S, fiers comme des p'tits bancs, mais surtout en dedans : restait à décrocher la mention "pilote de porte-avions".

Le Zéphyr, sur ses longues pattes, nous rappelait bien sûr son frère d'écurie, le CM-170 Magister, qui nous avait enchantés à Salon-de-Provence. Aussitôt attirés par notre prochain appareil, nous avons apprécié son fort train d'atterrissage, remarqué la crosse sagement rétractée et presque invisible sous l'empennage, noté la silhouette particulière de la machine avec ses verrières à glissière, ouvertes au parking, et cherché sous les plans les deux crocs où se capelait l'élingue nécessaire au catapultage.

Dans cette académie d'aéronautique navale, je me souviens surtout d'avoir appris à voler bas, mais vraiment bas, et puis à voler lentement, mais vraiment lentement — mais bas et lent, seulement dans le circuit d'appontage.

D'abord, dans les premiers vols en formation, on apprenait à changer de repères, en basse altitude, pour ne plus être au-dessous du leader, ou dans son plan, mais toujours au-dessus, enfin, de la hauteur d'un "papillon", comme nous appelions l'empennage de notre jolie machine. En vol, le Zéphyr retrouvait la silhouette élégante du Magister. Ainsi, si le leader avait touché, nous avions de la marge pour nous en sortir...

Nous avons aussi appris une autre façon de virer en formation : la persienne. Je crois me souvenir qu'à l'époque les aviateurs n'aimaient pas cela du tout, du moins en école. C'était pourtant la figure de base de la présentation des Blue Angels, des *naval aviators* il est vrai. Je trouvais très plaisant d'aligner le fuselage de mon chef de patrouille sur l'horizon, et en numéro 4 l'effet était encore meilleur. Imaginez les trois avions vous précédant "scotchés" sur la ligne d'horizon, et vous, derrière, collé à l'ensemble : un symbole de cohésion !

Une autre différence encore, martelée de façon péremptoire lors du premier atterrissage par vent de travers : sur un porte-avions on n'approche pas en glissade, jamais ! On affiche une dérive et on s'y tient : le train est fait pour encaisser le choc. OK ? OK ! Sur piste, c'est pareil !

Je buvais du petit lait parce qu'à Salon j'avais bien failli me faire éliminer, au test final s'il vous plaît, pour avoir approché en affichant une dérive : sur ce foutu terrain orienté dans le mistral c'était quasiment la première fois que j'avais à me poser avec un vrai vent de travers !

Et afficher un angle d'approche, ou une dérive si vous préférez, quand il y a du courant traversier, m'avait paru une procédure parfaitement naturelle, pour un marin !

À Tours, nous avons étudié les figures imposées du combat aérien culminant dans la passe de tir. À Hyères, nous avons découvert les figures libres. Et nous avons appris à nous servir de notre avion, à fond, pour en faire une plate-forme de combat, quelles que soient les circonstances, notamment les positions de départ par rapport à la ligne d'horizon ; nous devenions des combattants, nous acquérions ce "sens de l'air" dont la quintessence est le propre du "chasseur", comme le sens marin, aiguisé, est celui de





l'officier de passerelle. Pris au jeu, dans des vols un contre un, nos moniteurs, des *chibanis*, nous dévoilaient toutes les finesses du métier et même, parfois, leur botte secrète... Nous ne craignons plus rien, ni l'approche des plus hautes vitesses et des plus basses altitudes sous facteur de charge max ni le décrochage en virage serré, aussitôt contrôlé, pas même l'amorce d'un départ en vrille, aussitôt contrée, ou le badin au voisinage du zéro ou presque, du moment qu'il y avait suffisamment d'air sous les plans. Nous revenions de nos vols la combinaison trempée de sueur...

Puis un jour nous avons abordé l'entraînement à l'appontage, et nous allions enchaîner une douzaine de séances d'ASSP (appontages simulés sur piste) dans le ciel d'azur d'un début d'automne en Provence.

La première nouveauté fut de passer en "décapotable". Sur cet avion "basique", bien que propulsé par réaction, il n'y avait pas de siège éjectable. Comme nous étions, dans le circuit d'appontage, très près de la surface de la mer et très lents, en cas de panne il n'y avait plus qu'à se poser sur l'eau, du mieux possible... Et après, c'était « *sauve qui peut!* ». Ainsi, l'absence de verrière pouvait faciliter la solution du problème.

À la première ouverture en vol on pouvait apprécier le bruit de l'air fouettant le cockpit! On s'y faisait très vite. Ensuite on apprenait à se traîner, "tout dehors", accroché aux moteurs. Et d'abord, de tout le vol, le train restait sur "sorti". Dès le passage en vent arrière, on sortait tous les volets. Le Zéphyr, verrière ouverte, train sorti, et pleins volets, n'avait rien d'une fusée! Mais il montait bravement jusqu'aux 400 pieds du circuit d'appontage.

Je récapitule à Hyères, décollage en 32 - la mer dans le dos et face au Fenouillet - avec quinze degrés de volets jusque vers 300 pieds, passage en vent arrière en montée vers 400, ouverture de la verrière au cap inverse, descente de tous les volets, réglage aussi parfait que possible de la machine, et, après un dernier coup d'œil sur les copains dans le circuit, avec les îles dans le lointain, on entamait la descente vers la piste, son axe et son "miroir"...

L'axe, une simple ligne blanche de la longueur d'une piste oblique! En bas, à l'entrée de piste, à côté du miroir, l'officier d'appontage : pilote chevronné au verbe clair et haut, capable d'apprécier en continu la trajectoire de l'avion en approche, notamment son incidence, donc sa vitesse, mais tout autant sa position par rapport à l'axe ci-dessus

défini comme par rapport au plan de descente indiqué par le "miroir".

Après l'impact, sans arrondi surtout, il fallait remettre pleins gaz, aussi vite que possible mais en douceur, pour éviter de faire "pomper" le compresseur (et on en avait deux!) qui se signalait alors, à l'intérieur de l'avion, comme à l'extérieur, par une pétarade rappelant le bruit d'une pièce d'artillerie légère en action... Dame! Nous n'avions pas, sur nos réacteurs, de régulation très sophistiquée - c'était avant l'ère du numérique... Pleins gaz, tous éléments sortis, et verrière toujours ouverte, l'avion reprenait lentement de l'altitude avant de commencer un nouveau circuit.

En 32 donc, en route vers le vent arrière, nous passions à "nipper" le sommet de la colline de Costebelle: 101 mètres sur la carte IGN! Je suppose que les habitants de ce site fort agréable s'étaient faits à l'éventualité répétitive de devoir supporter, à certaines époques, deux fois trente minutes de ce rodéo mené par trois avions qui tournaient au-dessus de leurs têtes, très près des toits, pleins gaz, et le plus souvent à l'heure du déjeuner... Au carré de la base, mieux placé toutefois eu égard aux nuisances sonores, parce que dans le circuit, et non pas sous le circuit, nul n'ignorait que les enseignes ►

DR



À la différence du CM-170, le CM175 Zéphyr possède une verrière coulissante qui permet de voler "en décapotable".

de la 59 S allaient bientôt aller sur le pont... En vent arrière, nous accrochions la vitesse d'approche requise variant, au fil de la séance, en fonction du poids, donc de l'allègement dû à la consommation de pétrole, de 87 à 85 nœuds - au nœud près. Deuxième élément fondamental, lié au premier: l'incidence, qui générait elle-même la portance nécessaire au vol. Elle nous était donnée par la "boîte à lumières" - autrement dit le "bip" alignant ses trois "lumières": ambre, vert, et rouge. Il fallait être dans le vert; ambre, c'était trop vite, et rouge, il était temps de pousser les gaz.

Je me souvenais de nos approches à Salon - nous étions alors de très jeunes "pingouins" - où la vitesse minimale impérative, contrôlée avec férocité par notre moniteur, était de 110 nœuds, auxquels on en ajoutait une dizaine par fort mistral... Il est vrai que nos camarades aviateurs approcheraient un jour sur des ailes delta aux environs de 180 nœuds: autre technique...

Quand un des éléments n'était pas dans les normes, une course en vent arrière divergeant de la parallèle à l'axe de piste, un virage engagé trop tard, ou trop tôt, l'apparition subreptice d'un vent de travers non contré, une vitesse excessive ou, plus rarement, trop lente, il allait être difficile de sortir du dernier virage dans le *groove*¹ ou plus difficile encore de s'y maintenir. Quand l'écart entre la trajectoire de l'avion et le *groove* était jugé trop grand par l'officier d'appontage (OA), la sanction se manifestait par un *wave-off*, ordre impératif de remise des gaz, qui se traduisait par l'extinction du miroir, remplacé par un bouquet de feux rouges flashant en mode détresse. Il

s'accompagnait à la radio d'un « *Wave-off ! Wave-off !* » dit d'une voix forte, et répété tant qu'il n'était pas évident pour l'OA, par un changement d'assiette de l'avion et une claire augmentation du niveau sonore des réacteurs, que le pilote en approche avait en effet remis pleins gaz! Il suffisait alors de repartir pour un tour.

Mais, petit à petit, le métier rentrait et le dernier ASSP validé, nous irions poser nos roues sur le pont de l'Arromanches...

Maintenant que vous savez tout de l'approche sur porte-avions, et du vol lent en général, je voudrais vous raconter un épisode dont j'ai craint ne pas sortir vivant.

Quelques mois plus tard, nous avions alors largement entamé notre entraînement sur Étendard, le Pacha me fit appeler dans son bureau. Il s'y trouvait avec l'attaché naval adjoint de l'ambassade des États-Unis à Paris, à l'évidence un prototype de *naval aviator*, ce qu'il était en effet. Je reçus la mission de l'accompagner en l'air pour deux vols en Zéphyr que lui offrait la Marine. Peut-être devais-je cet honneur tout à fait exceptionnel au fait d'avoir appartenu, à Salon, au groupe "fort" du cours de langue anglaise - je ne sais... Ce fut en effet l'occasion de m'appliquer à employer le mot juste au moment adéquat: un excellent exercice.

À terre, tout allait bien. Je sus lui faire un amphi-cabine au cours duquel il manifesta la compréhension la plus totale, me sembla-t-il. Mon "client" était du style très "débrouillé".

En vol, tout continua à aller très convenablement, autant pour lui nommer les som-

rets de la région de Toulon et les villages du haut Var que nous survolions, que pour lui rappeler les vitesses de départ, et les régimes moteur, des figures de voltige qu'il exécuta en professionnel... Jusqu'au moment d'effectuer, au dernier vol, les trois tours de piste prévus en configuration d'approche sur pont d'envol, avec deux *touch and go* avant l'atterrissage final.

Je pensais lui avoir clairement expliqué le fonctionnement du "bip", pas très sorcier, et avoir été parfaitement compris: je n'ai jamais volé aussi lentement en Fouga, en vent arrière comme en approche! Dès la première prise de piste le "bip" indiquait un rouge constant! Rien à dire sur la précision et la souplesse du pilotage, sauf que nous étions hors norme! Que faire?

Je tentais bien, avec le plus grand sang-froid, un rappel aussi précis que nécessaire de la procédure: se maintenir dans le vert du "bip", dans le VERT! En pure perte: la deuxième approche fut identique à la première, dans le rouge pur, parfois même, l'espace d'un battement de paupière, le rouge s'éteignait - j'avais évidemment eu le temps de contrôler que les indications du "bip" au poste avant et au poste arrière, où j'étais installé, étaient strictement identiques.

Je sentais bien que reprendre les commandes d'autorité, ou tenter de le faire, n'était en rien une réaction adéquate: à la différence de grade s'ajoutait un très considérable différentiel d'expérience. Ma foi, il ne me restait plus, après avoir fait mon devoir, qu'à endurer, voire à apprécier le flegme et la précision de mon pilote...

Une fois au parking, lui comme moi, n'avions pas jugé utile une explication de gravure. J'étais parfaitement conscient, et lui tout aussi bien, que nous avions été un epsilon avant la limite de décrochage judicieusement calée un peu au-delà du rouge! Et j'avais bien compris aussi que j'avais eu droit à une démonstration, sans frais...

C'est sans doute pour avoir lu la maxime suivante: « *Le vol dans le "rouge pur" est hors domaine, donc interdit* », que je me suis remémoré mon aventure. Mais cette maxime ne concerne bien sûr que les aviateurs, puisqu'elle s'appliquait, en l'occurrence, sur les Mirage équipés de l'"Adhémara", un équivalent du "bip", aux ailes delta! ■

1- Le *groove* ou "sillon" est défini par l'intersection du plan de descente et du plan vertical passant par l'axe tracé au sol, qui nous conduit jusqu'à l'impact idéal, à condition d'y entrer et de le suivre.



Opération “portes ouvertes” au-dessus de la mer Rouge

Georges Dreyssé (65-Tricornot de Rose)

Quand la fin de l'empereur Haïlé Sélassié n'est qu'un prétexte pour nous raconter une histoire de transporteurs... qui se termine bien !

Au début du mois de novembre 1975, jeune chef pilote au 2/61 Franche Comté, j'effectuais un vol aller-retour Orléans- Djibouti sur le C160 F11 MF avec pour co-pilote un “abonné de luxe”, le général Léon Martin (45 - Marin la Meslée). Le vol aller, Orléans-Brindisi-Héraklion-Le Caire-Djeddah-Djibouti se déroula sans incident notable en 12h40 de vol, effectuées sur deux jours avec une escale de nuit classique au Caire.

La situation politique dans les pays proches de Djibouti est loin d'être stabilisée. L'empereur d'Éthiopie, Haïlé Sélassié, a été renversé par un coup d'État militaire le 12 septembre 1974 et il meurt mystérieusement le 27 août 1975, soit 2 mois avant notre vol vers Djibouti. L'empereur avait à sa disposition un hélicoptère Puma, équipé en version VIP, pour ses déplacements officiels. Son successeur, Aman Mikael Andom meurt assassiné le 23 novembre 1974, il est alors remplacé par Tafari Benti, qui sera lui aussi assassiné en 1977.

Tafari Benti souhaite se séparer du “Puma impérial” pour l'échanger contre deux Alouette III armées pour compléter sa flotte opérationnelle. Il négocie cet échange avec l'Aérospatiale. Le Puma est alors acheminé en vol d'Addis-Abeba à Djibouti pour être convoyé par notre C160 jusqu'à Marignane. Le chargement d'un Puma à bord d'un Transall n'est pas une opération de routine, mais elle est déjà, à cette époque, parfaitement maîtrisée par notre personnel mécanicien. Pendant que nos mécaniciens affaissent notre Transall pour permettre l'embarquement de l'hélicoptère soulagé de quelques équipements (pales, groupe turbo-propulseur, partie arrière...), nous préparons notre itinéraire retour.

Le lendemain, nous roulons de très bonne heure afin de bénéficier d'une température clémente, eu égard aux performances recherchées pour notre décollage. La montée s'effectue sans incident jusqu'au niveau 240 (environ 7000 mètres), et nous nous préparons pour un survol tranquille de la mer Rouge.

Une heure environ après notre décollage, le mécanicien chef de soute me signale une vaporisation, dans notre soute, du carburant embarqué dans l'hélicoptère. Cette situation, pour un avion en vol, est particulièrement dangereuse car les risques d'une explosion sont très élevés. En principe le kérosène ne vaporise pas en vol, mais nous apprendrons par la suite que le convoyage Addis-Djibouti a été réalisé, de manière inhabituelle, avec un plein d'essence 100/130 ou 115/145, et les réservoirs n'ont pas été purgés avant l'embarquement ! Nous appliquons immédiatement la procédure d'urgence que nous avons tous apprise mais encore jamais appliquée en conditions réelles : information du contrôle aérien, descente d'urgence jusqu'au niveau 140, réduction de la vitesse à 130 kts volets sortis, puis ventilation de la soute pour permettre l'évacuation rapide des vapeurs d'essence. Je me sens obligé de quitter le poste de pilotage pour aider notre soutier dans cette manœuvre d'urgence. Je charge le général et le mécanicien d'équipage de la conduite de l'avion. Le soutier se dirige rapidement vers la queue de l'avion pour ouvrir la porte et la rampe. Je m'occupe, pour ma part, de l'ouverture de l'issue de secours avant droite afin de permettre la circulation de l'air extérieur dans la soute et ainsi l'évacuation rapide des vapeurs d'essence.

Lors de l'ouverture de l'issue de secours, je peste contre notre commandement qui

devait, depuis plus d'un an, permettre cette ouverture d'une manière plus aisée, et surtout plus sécurisée, par l'adjonction de deux poignées supplémentaires. En l'absence de ces poignées j'ai failli faire mon premier saut... sans parachute dans la mer Rouge. Par précaution, je m'étais attaché une corde, fixée aux sièges passagers, autour de la taille, je ne l'ai pas regretté. L'évacuation des vapeurs nocives est rapidement réalisée. Nous demandons au contrôle de reprendre notre vol dans des conditions normales, non sans avoir vérifié qu'après la remise en marche de la pressurisation, plus aucune vapeur d'essence n'émane de notre hélicoptère.

Le vol s'effectue alors sans histoire et nous déchargeons notre hélicoptère sur le parking de l'Aérospatiale (actuellement Airbus-Eurocopter) à Marignane.

De retour à Orléans, je rédige rapidement une fiche relatant cet incident et je me permets de rajouter quelques commentaires peu amènes concernant la modification de nos issues de secours que notre commandement a malencontreusement oublié de faire réaliser malgré nos demandes réitérées !

Le lundi matin, de bonne heure, mon commandant d'escadron me demande d'appeler de toute urgence l'officier de sécurité des vols du COTAM qui vient de recevoir ma fiche d'incident.

Après les félicitations d'usage concernant l'application des procédures de ventilation, il m'apprend que les poignées destinées à modifier nos issues de secours ont été livrées à notre ERT depuis plus de 8 mois ! Nous sommes donc les seuls responsables de la non modification ; je m'empresse de rendre compte à mon commandant d'escadre... qui me conseille de modifier rapidement les commentaires de ma fiche d'incident.

Les poignées seront installées dans la journée sur tous les avions présents sur la plateforme et progressivement sur la totalité de la flotte. ■



Une aventure extraordinaire : la traversée de l'Himalaya à moto

Alain Esmilaire (63-Deshayes)

Récit d'une chevauchée fantastique réalisée par notre camarade qui a passé le niveau 180 sur une antique Royal Enfield.

Une idée me trottait dans la tête depuis quelques années... Après avoir lu *Tintin au Tibet* mais aussi quelques récits épiques d'expéditions au cœur de l'Himalaya, je sentais le besoin irrésistible d'aller voir par moi-même le royaume des yetis, les torrents qui emportent tout lorsqu'ils sont en fureur, les temples haut perchés, les populations nomades des plateaux d'altitude, les troupeaux de chèvres qui nous donnent ces belles écharpes en cachemire mais aussi ces routes vertigineuses taillées dans les parois.

L'idée était de faire le *trip* en moto avec quelques amis motards. Nous avons donc sélectionné un prestataire pour nous fournir les guides et les motos, et après une petite année de préparation nous nous sommes retrouvés, début août 2015, à Leh, capitale du Ladakh, à 3 600 m d'altitude, tous impatients d'en "découdre".

Premier contact assez perturbant pour quelques-uns qui, n'ayant pas l'habitude de fréquenter les hautes couches de l'atmosphère, découvrent les affres de l'anoxémie rampante... Une bonne journée de repos forcé pour l'acclimatation suffira à rassurer chaque membre de l'équipe sur sa capacité à monter et monter encore.

Le surlendemain tout le monde est sur pied pour prendre en main les Royal Enfield 500cc mises à notre disposition. Sabine et Maryline, les deux "motardes" de l'équipe, font l'admiration de tous par leur talent à maîtriser rapidement ces belles machines. Talent, ô combien! nécessaire quand on découvre ensuite l'état des routes. Les deux



premiers jours passés en bas (3 600m) sur des routes "fréquentables" nous permettent d'être tout à fait à l'aise avec les motos et de prendre conscience de la dimension de l'univers qui nous entoure... Torrents monstrueux, sommets immenses juste au-dessus de nos têtes à plus de 7 000 m, gorges étroites, profondes et angoissantes, éboulements, routes effondrées encombrées par d'énormes camions nous incitent à la plus grande concentration sur notre pilotage.

Nous longeons sur quelques kilomètres l'Indus jusqu'à sa rencontre avec son affluent, le Zaskar. La puissance impressionnante de ces deux fleuves déboulant tout droit des sommets himalayens nous écrase et c'est avec la pleine conscience de notre état minuscule que nous franchissons, fiévreux, la frêle passerelle métallique qui nous emmène sur la rive opposée. Nous découvrons plus loin, très haut perché, le très ancien temple bouddhiste de Rizong dont Sanuzz, notre guide, nous fait les honneurs.

Après nous être déchaussés pour entrer,

nous sommes accueillis avec le sourire par les moines qui semblent honorés de notre visite. Ils nous ouvrent toutes grandes les portes de leur temple. Le portrait du dalaï-lama est omniprésent. Nous nous étonnons de l'abondance et de la diversité des offrandes des fidèles déposées sur les statues ou à leurs pieds Il y a là quantité de billets mais aussi des gâteaux, du dentifrice, de la nourriture pour les animaux de compagnie, des lunettes de soleil et de très nombreux autres objets qui ne cessent de nous étonner. Sanuzz nous éclaire sur le bouddhisme, la vie des moines, leur place dans la société. Tout semble paisible dans le temple, rythmé par les prières et la méditation.

Au soir de la première journée nous rejoignons notre *guest-house* la tête pleine des images extraordinaires captées dans la journée. Le confort y est plutôt spartiate mais nous avons été prévenus... « *En Himalaya oubliez votre lit douillet, l'eau courante et parfois même l'électricité!* » Le repas végétarien qui nous est proposé est abondant et savoureux.





Entre Tsomoriri et Tsokar.

Riz, légumes, épices, accompagnés des traditionnels *garlic naans* (galettes à l'ail) font le régal de tous.

Le matin du troisième jour Sanuzz nous apprend deux nouvelles: une bonne et une mauvaise... La bonne: nous avons l'autorisation de faire l'ascension du Khardung La, le col carrossable le plus haut du monde. La mauvaise: nous allons être obligés de redescendre par le même chemin car la route côté nord a été coupée par des éboulements.

Avant le départ, Sanuzz nous fait passer une décharge à signer. Attention, nous ne sommes pas dans une excursion touristique! Il nous est expressément rappelé que nous sommes engagés sur un parcours à risques, sans secours à proximité, et que nous devons accepter ces risques. Il nous donne également une recommandation d'une extrême importance : « *Chaque moto est équipée d'un klaxon. Servez-vous-en pour signaler votre présence aussi souvent que possible. Ici, en Inde, c'est le plus gros qui a raison... alors gare aux camions et aux bus!* » Nous sommes très excités... en 35 km nous allons passer de 3 600 à 5 602 mètres... aucun de nous n'a jamais fait cela.

C'est une grande première !

Les 15 premiers kilomètres, jusqu'au poste de contrôle militaire, sont tranquilles,



Radja dans ses œuvres.

si on peut dire. La piste est en assez bon état. Nous y faisons une petite pause; nous sommes à 4 450 m. Il fait presque 20°. Le soleil brille tout là-haut et dans nos cœurs aussi. Lorsque nous repartons ça se gâte très nettement: la piste fréquemment coupée par des torrents est pleine d'ornières et d'énormes blocs de pierres récemment tombés; il faut "naviguer serré" en évitant de se rapprocher trop près du ravin immense. Le bord de la piste est instable et dépourvu de parapet...

Tout au long du parcours nous sommes salués par une foule d'ouvriers et ouvrières qui sont là, à demeure, pour réparer la route au fur et à mesure de sa dégradation permanente due aux passages des véhicules et aux intempéries. Les conditions de travail semblent particulièrement pénibles mais les sourires sont larges. Nous avons le plus grand plaisir à leur rendre leur salut. Sanuzz nous explique que les salaires, payés par le gouvernement, sont honorables... sans nous en dire le montant (par pudeur?) et que les postulants ne manquent pas pour aller travailler là-haut.

Sabine ne suit plus. Nous l'attendons de longues minutes puis nous apprenons, lorsqu'elle finit par nous rejoindre, que son moteur "ratatouille" et n'a pas de puissance. Nous assistons alors à un grand tour de magie : Radja, notre mécano suiveur, démonte *illico* le carburateur au bord de la route, le désosse complètement (les vis, les écrous, les durites tombent dru sous la moto dans les cailloux...). Radja fait son diagnostic, change le gicleur, remonte le tout en moins de 5 minutes (il ne reste plus un écrou par terre!) et nous repartons à la queue leu leu pour une interminable ascension.

Le franchissement de quelques passages inondés par un fort courant nous demande la plus grande attention. Il nous faudra presque une heure pour parcourir les 15

derniers kilomètres sur un terrain très instable. L'arrivée au sommet est un soulagement mais aussi une grande fête. Tout le monde s'embrasse et se félicite.

On prend des photos sous le grand panneau jaune « *Khardungla, 18 380 feet, highest motorable road in the world* ». Créfia¹, qui fête ses 20 ans, est à l'honneur!

Chacun raconte ses impressions... Certains ont des picotements dans les mains mais rien d'alarmant. Après avoir avalé une grande tasse de thé noir, nous entamons la redescente, impressionnante avec la vue plongeante vers Leh, 2 000 mètres plus bas. Attention aux épingles à cheveux caillouteuses, boueuses et glissantes...

Le lendemain matin, bonne nouvelle: la route nord du Khardung La est à nouveau ouverte, nous pouvons passer. Nous repartons pour une deuxième ascension, très excités. Il fait beau et nous avons hâte de découvrir, de l'autre côté, la vallée de la Nubra. Malgré une "route" extrêmement



Passage du col Rothang.

endommagée qui nous demande la plus grande attention nous sommes subjugués par l'immensité du décor, mélange de Grand Canyon, de Sahara, de Dolomites et de Via Mala.

Tout autour de la vallée, les sommets démesurés scintillent. Sur les flancs vertigineux de la montagne, nous pouvons suivre notre itinéraire, mince ligne noire sinuose incrustée dans la roche. Sommes-nous vraiment passés par là? Nous avons l'impression d'avoir été un instant ailleurs dans l'univers.

Au poste militaire nord, vers 4 300 m, un puissant torrent à traverser nous attend. De nombreux camions et 4x4 sont en grosse difficulté, embourbés jusqu'au moyeu. Après un petit moment d'angoisse nous nous décidons à passer... Nos Royal Enfield font merveille. Nous passons allègrement le gué, les pieds dans l'eau, puis nous pouvons filer vers le nord, sous l'œil envieux des camionneurs "naufragés". Nous suivons le cours de la Nubra jusqu'à Hunder, où notre très confortable camp de tentes nous attend. Le soir, grand feu de camp en compagnie d'aventuriers italiens en 4x4, très admiratifs de nos Royal Enfield. Ils nous humi-



Au col de Khardungla à 5 602 m d'altitude.

lient lorsque nous nous lançons dans un concours de chansons traditionnelles tard dans la soirée... après quelques goulées de génépi joyeusement avalées.

Le lendemain, il nous faudra repasser le Khardung La dans l'autre sens car la passerelle qui devait nous permettre de changer de vallée a été emportée. Comme nous sommes rôdés, nous montons assez vite, ce qui nous permet de rester un peu plus longtemps au sommet. Trois Khardung La en trois jours... c'est un record, nous dit Sa-

nuzz. Surtout sans incident!

Les jours suivants nous amènent sur les hauts plateaux entre Leh et Manali. Les cols d'altitude se succèdent: Tanglang La, 5 400 m; Lachulung La, 5 065 m; Baralacha La, 4 880 m; Rohtang La, 3 990 m (le plus difficile et le plus impressionnant). Pour chacun d'eux nous avons droit à la cérémonie (traditionnelle dans le bouddhisme tibétain) des drapeaux à prières. Nos guides nous tamponnent le front avec un *loungtas*² puis hissent la guirlande qui les relie sur des piliers afin que le vent vienne les caresser et disperser dans l'espace les formules sacrées imprimées. Les *loungtas* sont considérés comme des porte-bonheur protecteurs contre les difficultés de l'existence.

Nous avons eu le temps de nous habituer à l'altitude et aux pistes chaotiques. Nous ne sommes pas surpris par les obstacles nombreux et variés que nous rencontrons. La pluie, la grêle et une tempête de sable nous assaillent avant d'arriver à l'immense lac Tsomoriri à 4 600 m d'altitude, tout près de la frontière de la Chine. La piste, tour à tour pierreuse et sablonneuse, est dangereuse dans ces conditions et chacun avoue, à l'étape, s'être fait quelques frayeurs. Nous apprécions les bouillottes qui nous sont distribuées à l'arrivée. La journée a été dure en effet... mais quel spectacle!

Un grand merci à Himalayan Bikers (<http://www.himalayanbikers.com>) notre prestataire qui nous a permis de vivre une telle aventure. ■



Dans la vallée de l'Indus.

1- NDLR: société d'Annecy, spécialisée dans les logiciels de gestion pour artisans, créée par l'auteur.

2- Petits rectangles multicolores de tissu imprimés de textes de prières.



Conte de Noël



Philippe Ouvrard (71-Blanckaert)

Bonnets et gants trempés, les joues toutes rouges, Michael et Louise ne se lassent pas de jouer avec cette neige fraîchement tombée. Danielle est ravie de les voir ainsi insouciant et heureux.

peu plus loin, une caravane sur le parking attenant. Un curieux fanion sur le toit de la caravane. Comme celui du capitaine Crochet chez Walt Disney. Peut-être un ancien pirate?...

Les enfants sont allés près de l'avion, tout d'abord avec une sorte de méfiance... mais main-

tenant ils l'examinent attentivement avec une pointe d'émerveillement et d'envie.

Sur le pas de porte, un homme (sûrement l'ancien pirate...) les observe avec un air rassuré. Pour une fois voilà des enfants qui regardent sans toucher!

Danielle a rejoint son fils et sa fille, étonnée de leur attitude. C'est comme si, malgré l'effervescence de Noël, ils étaient devenus sereins et contemplatifs!

« *Bonjour madame! Bonjour jeunes gens!* » Remontant la piste, une silhouette vient d'apparaître au loin et se rapproche du groupe. Au son de cette voix et à la vue de cette démarche, Danielle sursaute : « *Ce n'est pas possible! On dirait, on dirait... mais non, ce n'est pas possible!...* »

Le pilote apparaît maintenant distinctement. Un regard avec des yeux très clairs et un grand sourire illuminent son visage...

« *Alors, les enfants, vous vous intéressez aux avions?* »

- *Oh oui, monsieur!* » répondent-ils en chœur.

« *Madame, voulez-vous faire un petit vol au-dessus de la station avec vos enfants avant que je ne retourne dans la vallée?* » Danielle redescend brusquement de ses pensées... Elle n'en revient pas de cette ressemblance. « *Euh oui, euh... En fait nous nous promenions et n'avions pas l'intention de voler... et je n'ai*

pas pris de papiers!... »

L'ancien pirate (...) insiste:

« *Allez-y madame, c'est Noël, profitez-en!*

- *Oui, maman, dis oui s'il te plaît!* » s'agitent Michael et sa sœur, tirant leur mère par la main vers l'avion...

L'avion évolue dans un air froid et stable. Le vol est d'une infinie quiétude. Les sommets enneigés commencent à se teinter dans le couchant. Michael, qui a tenu à s'installer à côté du pilote, semble fasciné par cette main qui maintient l'avion en effleurant le manche. Une main qui joue avec le ciel!... Louise regarde bouche bée les sapins tout blancs qui défilent sous les ailes. Enfin, Danielle, derrière son fils, n'arrive pas à détacher son regard du profil de cet homme. Cet homme si calme dont leur vie dépend et qui rend ces instants magiques et éternels...

Il fait presque nuit lorsque tous trois regagnent l'appartement en se tenant par la taille. Michael a remarqué cette étrange lueur dans les yeux de sa mère. Vénus scintille déjà à l'ouest vers le col d'Azet.

Après l'atterrissage le pilote les a salués avec une sorte de déférence, comme si ces quelques instants passés ensemble entre ciel et terre avaient scellé une sorte de pacte entre eux. Un pacte de solidarité aéronautique.

Puis il a décollé. Ses feux clignotants ont disparu dans l'obscurité de la vallée. Le bruit du moteur y a continué à résonner encore pendant quelques minutes.

La nuit de la nativité commence... et l'étoile du Berger brille pour tous, petits et grands! ■

Déclinant la traditionnelle veillée familiale, elle a tenu cette année à passer Noël seule avec ses enfants, pour profiter encore d'eux et d'eux seuls, avant qu'ils ne soient plus grands. Une bonne bambée¹ en voiture pour rejoindre les Pyrénées, loin de Paris et de son tumulte, elle a pris son temps et l'excitation des enfants à l'idée de partir ainsi à la montagne avec leur mère s'est rapidement transformée en une douce somnolence.

Danielle a ainsi voulu rompre avec ce quotidien qu'elle assume seule, depuis ce jour où le meilleur ami de son mari, accompagné de sa femme et de son commandant d'escadron, est apparu en uniforme sur le pas de la porte, les yeux rougis, et l'a prise par les épaules...

Tiens! Une manche à air surgie de nulle part au milieu des congères...

« *Maman, viens voir, il y a un avion posé ici!* » Mue par la curiosité, Danielle s'approche. Effectivement, il y a une piste comme elle n'en a jamais vue, une bande de goudron très pentue à flanc de colline. Elle n'avait pas noté, dans la brochure reçue du syndicat d'initiative, qu'il y avait un aéroport dans la station!

Oh, pas grand-chose, une sorte de construction qui ressemble à une tour de contrôle et une cahute de chantier... Un

1- En Savoie, promenade.

Projet *Smart base* pour une base aérienne connectée et ingénieuse

Joël Rode (83-Fleischel)

L'Armée de l'air, en phase avec son temps, va faire profiter les bases aériennes de la technologie numérique et des démarches innovantes. Sur la base aérienne d'Évreux sera développé le concept de *Smart base*.

Le concept des *Smart cities* émule le monde de l'innovation, l'industrie Outre-Atlantique ou européenne se passionne pour les projets liés au développement durable et la cybersécurité entre dans le quotidien : l'Armée de l'air ne peut pas ignorer toutes ces évolutions. S'appuyant sur les technologies numériques et les démarches innovantes, elle souhaite inscrire de manière déterminée ses bases aériennes dans la modernité en vue, en particulier, d'en améliorer les performances car elles sont de véritables systèmes de combat.

À cet effet, un concept de *Smart base*, s'inspirant pour partie du concept de *Smart city*, est né mais intégrera des projets qui débordent du simple cadre des technologies numériques. Il conjuguera des volets développés en autonome au sein de l'Armée de l'air, et plus précisément sur ses bases, et mettra en convergence, selon les spécificités Air, des domaines portés par les autres acteurs du ministère. Il inclura aussi des projets moins directement associés à des domaines opérationnels comme le respect de l'environnement, les conditions de travail des aviateurs ou le lien citoyen des bases avec leur écosystème local.

La phase de consolidation du concept se déroulera au cours d'une expérimentation globale menée en 2015-2016 sur la base aérienne 105 commandant Viot d'Évreux, choisie comme base laboratoire.

Éléments de compréhension

La *Smart base* n'est pas une énième modification de l'organisation d'une base. Il s'agit davantage d'une nouvelle manière de tra-

vailler, d'échanger, de vivre au sein d'une base aérienne en repensant l'interaction de ses différents acteurs (unités, aviateurs, soutiens, entreprises, collectivités). Au-delà, il s'agit de rendre plus performant et robuste le réseau des bases aériennes.

Cette nouvelle base aérienne développe l'usage du numérique pour être plus efficace, expérimente de nouvelles collaborations public-privé pour accroître les ressources et fait participer les aviateurs au fonctionnement de la base.

La *Smart base* tente ainsi de dépasser une gestion traditionnellement organisée en "silos" ou domaines de responsabilité exclusifs, pour privilégier une approche en réseau, dans laquelle l'utilisation des ressources numériques et des outils connectés (*Smartphones*, capteurs divers...) devient essentielle.

Connecter les aviateurs, c'est les replacer au cœur du fonctionnement de la base. Ils sont ainsi plus facilement mis en alerte, deviennent acteurs de la protection de leur base, ou ont un accès direct à des guichets uniques ou des portails multi-services. C'est aussi une manière de faciliter leur mobilité et d'améliorer leurs conditions de vie. Cette participation directe des aviateurs dépasse le périmètre même de la base aérienne en les engageant résolument dans l'environnement socio-économique local par l'intermédiaire de partenariats et d'initiatives telles que les cadets de la défense ou la dispense des brevets d'initiation aéronautique.

Privilégiant une logique d'incubation, la technologie doit y être conçue comme un accélérateur, porteur d'interactivité et de

connectivité, utilisé au juste besoin : nos partenaires du monde civil manifestent d'ores et déjà un intérêt pour de tels "espaces d'innovation protégés". Enfin, la recherche de dispositifs innovants doit aussi permettre des investissements "verts" visant notamment à réduire l'empreinte écologique de la base par l'optimisation des consommations (*Smart grids*) et le recours aux énergies nouvelles.

Finalement, plus qu'une base intelligente, la *Smart base* est une base ingénieuse tirant parti de chaque configuration locale.

Expérimentation à Évreux

La base aérienne 105 d'Évreux a été choisie comme site laboratoire pour expérimenter le concept *Smart base*. Emprise opérationnelle localisée près d'une ville de taille intermédiaire accueillant une Chambre de commerce et d'industrie dynamique, proche de Paris, elle est un site représentatif des bases aériennes de l'Armée de l'air.

Le programme d'expérimentation inclut la mise en place, en coopération avec les sociétés Stratorg, Bearing Point et INEO, d'un outil permettant de connecter les aviateurs, via leur *Smartphone*. Ils pourront ainsi vivre au sein de leur base comme les nouvelles technologies en offrent la possibilité dans les villes modernes qui se lancent dans cette aventure *Smart city*. Par ailleurs, une phase d'expérimentation permettra de tester, avec l'Armée de terre, un outil connecté adapté à la protection du site.

En outre, le site d'Évreux a été proposé à l'ensemble des directions et services du



ministère de la Défense, afin d'être le laboratoire de leurs propres démarches. En matière de performance énergétique le service d'infrastructure de la défense expérimentera un outil capable d'analyser la façon de consommer les fluides (eau, gaz, électricité) sur une emprise militaire. Le service du commissariat des armées, en liaison avec la sous-chefierie performance de l'état-major des armées, testera la première brique d'un système d'administration numérique du ministère et tirera les leçons de l'expérimentation des applications Internet appelées e-hôtellerie et e-voiture. Le service de santé des armées envisage de mener ses propres études sur une surveillance et une gestion plus moderne des militaires. Ces quelques exemples illustrent la nécessaire implication de la base aérienne 105 et de ses aviateurs dans ce projet, mais ils soulignent aussi l'enjeu lié à la mise en place d'une structure de gestion solide, sur le terrain comme au sein des états-majors parisiens, de cette expérimentation. Cette approche est, en soi, très novatrice.

Enfin, la mise en place de partenariats avec les acteurs civils, au niveau national comme en local, est un objectif premier de ce projet. À Évreux, une pépinière numérique duale mise en place en concertation avec la Chambre de commerce et d'industrie de l'Eure et l'agglomération du Grand



La base aérienne 105 d'Évreux.

Évreux a d'ores et déjà vu le jour par le biais d'une convention signée en juin dernier sous le haut patronage du CEMAA. De plus, à l'image de ce qui a pu être réalisé par la Marine nationale pour la plate-forme de Hyères-Le Palyvestre, une réflexion sur l'ouverture au trafic civil de la piste d'Évreux est engagée. Cela nécessitera la contribution de nombreux organismes parisiens et n'aboutira qu'à plus long terme.

In fine, tous les projets qui verront le jour pourront être mis en oeuvre à terme sur des bases aériennes ou au profit des aviateurs.

Expérimenter tous ces projets à Évreux permettra à ces aviateurs de commencer à se les approprier et mieux les adapter à la mission globale de la base.

Le concept *Smart base*, expérimenté sur la base aérienne d'Évreux à partir du mois de novembre 2015, s'inscrit dans la dynamique d'innovation et de numérisation de notre monde. Faire converger les projets portés par tous les acteurs du ministère, voire d'autres ministères, constitue un objectif ambitieux mais fait partie intégrante de la réussite du projet de l'Armée de l'air. ■

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 - Rose en France, orange aux Pays-Bas. II - Atteindront leur but. III - Au sens propre, on la prend par le pied. IV - Provoque l'exclusion quand elle est noire - Sert à la formation des paras. V - Apparaît à la fin de l'hiver - Se dit quand on est dans l'embarras. VI - Faire du tapage à Polytechnique - Marque de noblesse. VII - Champion de lenteur - Met de la couleur sur les murs. VIII - Ont connu le succès - À demi mots. IX - A mis le désordre à la Société des Nations - Se veut pacifique dans l'Atlantique. X - Réunit le peuple et le pouvoir.

Verticalement : 1 - Tombe quand il pleut beaucoup. 2 - Respecteraient les ordres. 3 - Plus appréciés quand ils sont gros - Le pays des étoiles. 4 - Gréco-Romains? 5 - On y met le feu - Sorti de feu. 6 - N'est pas d'accord - Causa de la désillusion. 7 - À la gauche de la droite - Pomme pour les socialistes? 8 - Derrière le Mont-Blanc - Symbole. 9 - Est à la mode - Vérifie que l'objectif est atteint. 10 - Les chemins de fer lui doivent tout.

Solutions page 68

Que signifie la puissance aérienne aujourd'hui ?

Laurent Labaye (73-Marchal)

Ancien directeur de l'Institut des hautes études de défense nationale (IHEDN), l'auteur replace la notion de puissance aérienne dans une perspective historique.

« *Air power is the most difficult of all forms of military force to measure or even to express in precise terms.* »
(Sir Winston Churchill, *The Gathering Storm*, 1948)

Depuis les origines de l'aviation, les progrès techniques ininterrompus dans le domaine des avions, des systèmes d'armes et des capacités de commandement ont nourri la réflexion des stratèges soucieux d'apporter au pouvoir politique des modes d'action toujours plus efficaces.

Le maintien de l'efficacité de l'outil pourrait néanmoins pâtir, dans les pays occidentaux, de la diminution persistante des ressources financières, de nature à déclasser les aviations militaires européennes, par rapport à celles des États-Unis et des pays émergents¹.



Clément Ader.

Les vingt-cinq années passées ont vu l'engagement de forces aériennes à l'occasion de guerres ou crises régionales : guerre de libération du Koweït en 1991, opération Deliberate Force en Bosnie en 1995, opération Allied Force au Kosovo en 1999, Enduring Freedom en Afghanistan en 2001, Iraqi Freedom en 2003, Har-

mattan en Libye en 2011, opération Serval au Mali en 2013, opération Barkhane au Sahel en 2014, opération Chammal contre l'État islamique en 2014.

Cet engagement pratiquement continu des forces aériennes, seules ou au sein de dispositifs comprenant des forces terrestres et navales, est la manifestation tangible du renouveau de la stratégie d'action des forces conventionnelles, apparue immédiatement après quarante-cinq années de guerre froide. Ce renouveau traduit, dans une large mesure, l'intérêt des responsables politiques pour l'utilisation de l'outil aérien militaire, qui autorise une grande maîtrise des situations complexes rencontrées lors du règlement des crises et des conflits.

Par-delà ce constat, s'interroger sur les missions et les outils actuels de la puissance aérienne conduit à examiner tout d'abord comment, depuis les origines de l'aviation, les stratèges ont élaboré un ensemble théorique de modes d'action utilisant le milieu aérien au profit de la stratégie militaire, cette dernière ayant pour objet de faire concourir les armées à l'atteinte des buts de guerre fixés par le pouvoir politique. Ce panorama s'appuie d'évidence sur l'examen

des caractéristiques du champ d'action naturel dans lequel évoluent les vecteurs aériens et se propagent les ondes radioélectriques : le milieu aérospatial.

Il tente en outre de montrer le difficile couplage entre l'évolution des doctrines d'emploi et les progrès techniques dont ont bénéficié les équipements : aéronefs, systèmes d'armes, munitions, capacités de commandement et de contrôle, communications...

L'analyse des caractéristiques des opérations menées, plus spécifiquement depuis les vingt-cinq dernières années, fait apparaître un certain nombre de constantes quant à la place qu'occupe la puissance aérienne dans les stratégies militaires mises en œuvre : optimisation de l'économie des moyens, confirmation de l'intérêt de la projection de puissance par actions autonomes - bombardement stratégique et attaque directe des troupes au sol -, pérennité du besoin d'un savoir-faire et d'équipements adaptés pour les actions combinées aéroterrestres (missions *Counter-air* et *Counter-land*).

Enfin, il semble pertinent de mettre en perspective les défis auxquels devront faire face les nations européennes pour conserver



leur place d'acteurs majeurs de la puissance aérienne, aux côtés des États-Unis, leaders mondiaux incontestés de l'aéronautique militaire.

CHAPITRE I: LES FONDEMENTS DE LA PUISSANCE AÉRIENNE

L'aviation militaire est très jeune puisqu'elle a à peine plus de cent ans. Son père fondateur, le Français Clément Ader, a publié son livre prophétique *L'Aviation militaire* en 1909, alors que les engins plus lourds que l'air ne prenaient leur envol que sur quelques centaines de mètres. Esprit visionnaire, il énonce le dogme qui sera repris par tous ses successeurs : « *L'aviation militaire deviendra toute puissante, d'elle dépendra l'avenir des nations.* » Ingénieur de génie, il parvient à convaincre le gouvernement français de financer, à des fins militaires, le premier "avion". Cette entreprise ne relevait pas seulement du domaine technique. Elle consistait clairement à développer et à mettre à disposition des militaires un nouvel instrument de puissance, dans la troisième dimension.

La Grande Guerre

La Première Guerre mondiale représente une première étape, significative, de la mise en évidence des potentialités de la nouvelle arme, au profit du stratège militaire. Guidage d'artillerie, renseignement, chasse et bombardement constituent les premières missions confiées aux aviateurs. Dès la bataille de Verdun, en 1916, les belligérants découvrent la nécessité de l'obtention de la maîtrise de l'air qui permet de conduire les opérations au sol dans les meilleures conditions possibles. Elle est érigée en concept fondamental de la stratégie aérienne naissante et mise en œuvre avec succès lors de l'offensive franco-britannique sur la Somme. « *Les opérations de la Somme ont fait ressortir d'une façon éclatante la nécessité absolue de posséder la supériorité aérienne* », commentera le général Foch.

Quant aux missions de bombardement, elles furent d'un niveau plutôt modeste en comparaison de la puissance de feu de l'artillerie. L'indicateur est de l'ordre de la dizaine de milliers de projectiles par offensive pour



Fokker DR1 triplan.

l'aviation, alors qu'il est de l'ordre du million pour l'artillerie... Toutefois, l'allonge des avions les autorise à atteindre d'autres cibles que les troupes au sol : arrières de l'ennemi, dépôts logistiques, usines d'armement, nœuds ferroviaires, villes (dont Londres et Paris)...

Un bémol dans ce tableau. Les premiers grands stratèges français qui eurent à mettre en œuvre la puissance aérienne, les maréchaux Joffre et Foch, durent lutter contre la propension à appliquer des doctrines passées, contre la crainte de la nouveauté ou, plus trivialement, contre le dogmatisme.

Ainsi la Grande Guerre a-t-elle constitué un formidable banc d'essai où furent découvertes les qualités exclusives et les limitations de la puissance aérienne. Clément Ader avait bien anticipé que le continuum de l'air et de l'espace, que ne limitent ni la surface des terres ni celle des océans, que ne contraignent ni frontière ni relief, milieu totalement perméable, se verrait conférer une singularité militaire nouvelle, de nature à révolutionner non "les principes" mais les fondements opérationnels de la stratégie :

- l'allonge se mesure en centaines, voire en milliers de kilomètres. Elle représente, pour le chef militaire, l'aptitude à projeter vite et loin ses moyens aériens, dans la jour-

née s'il le faut ;

- la mobilité offre des possibilités permanentes d'action à travers un espace sans frontières physiques. Déployées sur un théâtre d'opérations, les forces aériennes possèdent la spécificité de pouvoir se déplacer pour agir éventuellement sur un tout autre théâtre ;

- la souplesse d'emploi autorise une adaptabilité rapide aux différents modes d'action planifiés ou improvisés qui peuvent être des frappes massives ou très ponctuelles. Cette caractéristique essentielle des armes aériennes, qui offrent une panoplie d'actions variées et contrôlables en temps réel, est gage de liberté d'action pour le chef militaire.

S'agissant des limitations, le caractère éphémère du vol et sa fugacité limitent sa persistance en tant que système d'arme. Il ne peut "occuper le terrain". De mauvaises conditions météorologiques et la nuit constituent en outre, encore à cette époque, des obstacles à son efficacité.

Parallèlement à la découverte de ces potentialités, le besoin de mise en place de structures se fait jour. La *Royal Air Force* est créée en 1918. L'Italie suit en 1933. La France ne reconnaît, quant à elle, l'indépendance de l'Armée de l'air qu'en 1933, après un vigoureux combat retardateur de l'Ar-

mée de terre et, surtout, de la Marine. Les États-Unis ne créent l'*US Air Force* qu'en 1947 pour les mêmes raisons.

Dès la fin du premier conflit mondial, des stratèges annoncent l'avènement d'une conduite de la guerre dominée par la puissance aérienne. Le général italien Giulio Douhet, le Britannique Lord Trenchard et le général américain William Mitchell ont été ébranlés par l'enlisement qui a caractérisé les opérations sur le front occidental jusqu'en 1917. Cette impasse était consécutive à la supériorité défensive sur les capacités offensives, d'armées constituées à base d'infanterie.

D'où l'idée, pour échapper à l'équilibre des forces terrestres en présence, du recours à l'avion qui, survolant en altitude la ligne de contact des armées, est capable d'obtenir le succès militaire attendu en s'attaquant à des cibles ennemies n'appartenant pas à la zone des combats : ressources industrielles et économiques, centres de production d'armement, centres logistiques, voies de communication, grandes villes... C'est la naissance du concept du bombardement dit "stratégique", déconnecté des autres armes.

Une autre conception du rôle de l'aviation, plus conservatrice, la limite à sa participation à la bataille terrestre et navale sous forme d'appui-feu des troupes amies. Ces deux tendances se sont opposées pendant l'entre-deux-guerres. Les armées de l'air américaine, britannique et, dans une moindre mesure, française voient dans la puissance aérienne un mode d'action à privilégier, le bombardement stratégique permettant l'attaque au cœur du dispositif ennemi après que la maîtrise de l'air eut été acquise par concentration des moyens.

À l'inverse, les puissances continentales, Allemagne et Russie, considéraient alors l'aviation comme une nouvelle "artillerie volante" dont le mode d'action consistait à appuyer les troupes terrestres au contact ou à intervenir sur les arrières immédiats de l'ennemi – "appui-feu des troupes au sol" et "interdiction", c'est-à-dire bombardement des centres de commandement et des dépôts logistiques sur le théâtre, harcèlement des troupes au contact².

La Seconde Guerre mondiale

La Seconde Guerre mondiale confirme et amplifie la place de l'aviation dans la stratégie : qu'il s'agisse du couple char-avion (chasseurs et bombardiers en piqué) au cœur du *Blitzkrieg* (guerre éclair) allemand ou de la notion de maîtrise de l'air



Un Boeing B-17 lâche ses bombes sur Nuremberg en février 1945.

qui a permis la survie des îles Britanniques – la bataille d'Angleterre. S'ensuivent le bombardement stratégique – raids massifs contre l'Allemagne – et l'appui au sol avec la maîtrise de l'air au profit des débarquements majeurs en Italie et en France.

Pour ce qui est du bombardement stratégique en Allemagne, deux phases sont à considérer. Une première, de fin 1940 à 1943, pendant laquelle les bombardiers britanniques – ainsi que les bombardiers américains à partir du début 1943 – traitent des objectifs propres à l'industrie de guerre, puis des centres urbains. Les effets sur la capacité industrielle allemande ont mis du temps à être significatifs, causant une désorganisation durable plus qu'une diminution de la capacité de production.

De même, l'atteinte au moral de la population n'a pas été à la hauteur des attentes des Alliés. Ceux-ci ont en revanche subi des pertes considérables, harcelés par la chasse allemande. Plus de 40 000 appareils alliés ont été abattus en bombardant l'Allemagne.

Au cours d'une seconde phase, à partir de février 1944, la chasse d'escorte des bombardiers (P-51 Mustang), qui représente le concept défensif de la stratégie aérienne, contraint la *Luftwaffe* à défendre le Reich en engageant ses chasseurs. Ceux-ci subissent une attrition considérable, 57 000³ appareils sont abattus, ce qui permet aux Alliés de

bénéficier d'une supériorité aérienne totale lors des débarquements en Normandie et en Provence, ainsi que lors de l'offensive des Ardennes.

Désormais, il apparaît qu'aucune offensive terrestre d'envergure ne peut réussir face à une forte supériorité aérienne ennemie. L'aviation tactique (la chasse) et l'aviation stratégique (le bombardement) ont chacune, avec le temps, produit des effets tangibles sur le potentiel militaire de l'ennemi : tant sur l'aviation allemande, les forces terrestres que sur l'industrie de guerre.

À suivre. ■

1- Le vocable "puissance aérienne" employé dans cet article fait référence à toute action militaire produite par un vecteur utilisant le milieu aérien, que ce soit au-dessus de la terre ou de la mer. Les opérations dites aéroterrestres ou aéro-maritimes font donc naturellement partie de cette présentation. En revanche, le milieu aérien est ici considéré au sens strict, donc ne comprenant pas l'espace exo-atmosphérique, même si, comme nous le verrons, les moyens spatiaux, intégrés à tous les niveaux des opérations, jouent un rôle capital pour l'efficacité de la puissance aérienne. De la même façon, le volet nucléaire du bombardement stratégique ne sera pas abordé dans le cadre de cet article.

2- Étienne de Durand et Bastien Irondele, *Stratégie aérienne comparée : France - États-Unis - Royaume-Uni, Les Documents du Centre d'études en sciences sociales de défense* (C2SD), n°83, Paris, 2006.

3- Général Lucien Robineau, "Guerre, bombardement stratégique et morale", *Penser les Ailes françaises*, février 2005, p78.





Un avion léger ISR de combat pour étoffer notre capacité d'action

Nicolas Derely (79-Caroff de Kervezec)

Ancien pilote de combat sur Jaguar et pilote de reconnaissance sur Mirage F1CR travaillant depuis 2012 dans l'industrie aéronautique comme consultant et expert défense-sécurité, l'auteur présente un concept novateur d'avion léger susceptible de remplacer et/ou de compléter les drones.

J'ai regardé un samedi soir en famille *Good Kill*. Il s'agit d'un film grand public tourné par Andrew Niccol, avec Ethan Hawke dans le rôle de Thomas, ex-pilote de F-16 devenu opérateur de Predator pendant la guerre d'Afghanistan, et la superbe January Jones dans le rôle de Molly, l'épouse du guerrier frustré. Une histoire inspirée d'un fait réel¹. Quand il ne combat pas les Talibans depuis sa base à Las Vegas, Thomas se querelle avec Molly. Le décompte macabre des victimes collatérales à chaque mission le mine. Alors qu'il développe un trouble de stress post-traumatique, Thomas, qui aurait rêvé de « *tomber du ciel rebelle aux louanges, chassé par les anges du paradis originel*² », sombre dans l'alcool...

Ce film ultra-réaliste sur les drones et le "terrorisme" m'a interpellé sur l'attractivité de notre modèle d'aviation de combat et son adaptation dans la lutte contre les organisations non étatiques.

1. Quelle sera l'attractivité du modèle qui nous a fait rêver si nous allons vers une force à deux vitesses ?

Entré dans l'Armée de l'air, comme Thomas, pour voler, j'ai eu la chance de réaliser mon rêve. Je fais partie de cette génération de pilotes, professionnels la semaine sur avion de combat et Fouga Magister, "crevards" en aéroclub le reste du temps. C'est dans ce milieu, sur planeur et sur avion léger, que j'ai capitalisé le plus d'expérience en dépit des caprices d'une météo imprévi-

sible, sans GPS, sans IFR et sans dispositif de dégivrage. Mon propos ne vise pas à remettre sur le tapis pour la énième fois la question de l'utilité et de la complémentarité des drones car, oui, les drones sont utiles dans les environnements dangereux, où ils sont complémentaires. Leur endurance, notamment, a permis d'accélérer le tempo des opérations.

La question que je me pose est la suivante : l'âge d'or des pilotes de combat est-il passé ? Si c'est le cas, comment ne pas casser cette filière qui a attiré, depuis l'aviation populaire, des milliers de gosses tout en les détournant des pièges tentants de l'argent facile ? Entre les drones de surveillance et une flotte pilotée d'intervention en peau de chagrin, ne va-t-on pas tout droit vers une aviation de combat à deux vitesses, avec d'un côté les "punis", comme Thomas, et de l'autre une poignée d'élus ?

D'où la question que m'a posée un jour mon fils aîné, restée lâchement sans réponse : « *Papa, est-ce que ça vaut encore le coup de rentrer dans l'Armée de l'air pour devenir pilote de chasse ?* » En un mot, est-ce que ce que nous prépare la technologie va être soutenable ? Ma réponse est : « *Oui, à condition que nous restions maîtres de notre destin.* » La technologie n'est pas une menace mais une opportunité. À nous de refuser de subordonner nos valeurs (passion du vol, esprit d'équipe, goût de l'effort, prise de risque contrôlée, service de l'intérêt général,...) aux logiques industrielles et aux postures

budgétaires, et d'orienter clairement le besoin opérationnel vers des solutions technologiques gagnantes pour la France et pour notre communauté. Souvenons-nous : « *Race d'aiglons, jamais vassale...* »

2. Si nous restons les bras croisés, notre niveau d'engagement face aux organisations non étatiques (ONE) ne risque-t-il pas de nous conduire à une paralysie en cas de conflit de haute intensité ?

Les interventions en cours face aux organisations non étatiques défilent la souplesse de notre modèle d'armée. Dans un contexte souvent permissif mais urbanisé à dessein, nos adversaires connaissent nos règles d'engagement.

Ils savent pertinemment que, dans le doute, nous préférons ramener à la maison nos armes lourdes plutôt que de risquer la moindre victime collatérale. « *Dans les opérations Barkane et Chammal, [...] il y a des règles, et l'une de ces règles majeures est que l'on ne cible que les objectifs militaires et les combattants qui participent aux hostilités.* »³

Si cette situation de surchauffe devait perdurer, ne risquons-nous pas une usure prématurée de nos équipements et sous-équipements conduisant à une paralysie pure et simple alors que surviendrait un problème plus grave ? Citons le témoignage de notre CEMAA, interrogé par la Commission de la défense début octobre sur l'opération Chammal : « *Chaque avion réalise en moyenne 72 heures de vol par semaine - contre*



L'avion de combat léger : une plate-forme ISR capable de tirer de l'armement métrique de nuit.

► 21 heures sur le territoire national -, soit 4 300 heures de vol en dix mois. Dans le même temps, l'escadrille La Fayette, par exemple, qui compte 23 appareils, en réalise 5 000. Nous avons pu constater également des tensions sur les matériels, notamment les pods de désignation laser et les jumelles de vision nocturne.»⁴

3. Dans le déferlement de violence qui caractérise le Moyen-Orient et l'Afrique, notre expérience réussie des interventions récentes devrait nous pousser à inventer une capacité pilotée légère, facile à utiliser, économique, complémentaire des moyens existants, pour couvrir les besoins d'ISR⁵ et d'intervention en milieu permissif.

Au Sahel, nos forces aériennes et le COS font un travail d'orfèvre en matière de stabilisation et de sécurité des populations. « On a mis en place une boucle vertueuse. Elle passe d'abord par le renseignement pour lever les cibles. Il s'agit ensuite de suivre ces cibles 24 heures sur 24, avec des drones notamment. Enfin, nous déployons les capacités pour les neutraliser au bon endroit et au bon moment. Le tout avec un facteur clef, la surprise. »⁶

Le combat tactique antichar a produit, au cours des 30 dernières années, plusieurs familles de missiles de précision métrique. Lorsqu'on examine en détail leurs caracté-

ristiques (cf. tableau), on constate trois évolutions :

- un allègement de la masse et de la charge militaire;
- des conditions de mise en œuvre qui rendent un tir possible, quelle que soit la plate-forme;
- conséquence croisée de ces deux évolutions : l'apparition sur le marché de bombes à précision métrique de faible puissance, justifiées pour contourner les obstacles verticaux et minimiser les dommages collatéraux.

L'allègement des munitions intelligentes, allié à la miniaturisation de la technologie nécessaire au tir de jour comme de nuit, permet d'envisager l'utilisation de plate-formes compactes et ultralégères, propulsées par un moteur thermique de moins de 200 cv pour la discrétion, et connectées à l'espace de bataille (C2, JTAC...) pour la collaboration. En environnement permissif, le maintien du pilote me paraît en effet impératif pour des raisons de fiabilité, de réglementation et de souplesse d'exploitation. Une deuxième place sera utile pour mettre en œuvre, de nuit, le système, lâcher le pilote place avant ou mettre un réservoir supplémentaire pour les convoyages.

Un coût objectif de 100 €/hdv⁷ permettra de *downloader*⁸ dans les environne-

ments permissifs, à iso budget d'acquisition et d'exploitation⁹, l'action de nos moyens haute intensité selon deux axes :

- un axe "ISR" consistant à transférer une partie de la charge des drones sur l'avion léger piloté par les opérateurs lorsque les conditions météorologiques et/ou les règles de navigation ne seront pas propices à un recours aux drones;

- un axe "intervention" consistant à transférer une partie de la charge "avion de combat" sur l'avion léger piloté par nos pilotes de combat, à l'instar de ce qui fut pratiqué en Algérie avec le T-6.

Pas besoin de former des pilotes supplémentaires : des interfaces *plug and play*, *user friendly* pour l'ergonomie du poste de pilotage, un simulateur sur étagère ainsi qu'un recours à l'automatisation des tâches pour la recherche des objectifs, permettront de concilier facilité de transformation et économie. Une charge alaire de plus de 100 kg/m² garantira la vitesse de croisière et le confort nécessaires pour accomplir des missions longues, quel que soit le vent. Un dispositif de parachute permettra enfin de sécuriser l'équipage et de récupérer l'avion.

Les drones sont encore très loin de la maturité technique qu'on peut constater dans l'aviation pilotée¹⁰. Conséquence : leur coût d'exploitation explose¹¹. En outre, la réglementation, encore naissante et loin d'être stabilisée, en rend l'usage incertain où que l'on vole, à commencer par la France. Enfin, il convient de remarquer que 5 % des accidents sont dus à la météorologie, ce qui est beaucoup trop¹². Je n'ai personnellement pas compris comment un opérateur de drone peut décider, en cas de mauvaise météo, de changer d'altitude, d'éviter des nuages ou

Pays	MSO	Nom	Type	Guidage	M en kg	Usage	Portée en km
US	1985	Hellfire	Missile	Laser	50	AC/AM	8
UK	1986	Starstreak	Missile	Laser	14	AC/AM	8
Israël	1992	Lahat	Missile	Laser	12,5	AC	8
US	1994	Javelin	Missile	IR	12	AC	2,5
UK	2010	LMM	Missile	Laser	13	AC/AM/AA	8
UK	2015	FLLMM	Missile	Laser	6	AC/AM	3



Des pilotes d'avion léger, ISR, en complément des pilotes de drones.

de faire demi-tour avec une simple caméra à champ limité dirigée vers le bas.

En conclusion, la situation dramatique de l'Afrique et du Moyen-Orient met en danger l'Europe avec des flux migratoires incontrôlés et un risque terroriste élevé. Pour préserver le potentiel et l'attractivité de notre outil de combat de "haute intensité" dans ce contexte, il pourrait être pertinent d'inventer une capacité légère pilotée, couvrant nos besoins d'ISR et de combat dans les environnements permissifs. Son économie globale devra être telle qu'elle nous permette une acquisition et une exploitation à iso budget. Abordable pour les pays en voie de développement, ce concept d'avion léger leur permettrait d'assurer leur propre sécurité, nous soulagerait en Afrique et valoriserait *in fine* nos propres technologies collaboratives. Sous réserve que nous nous engagions dans cette voie avant qu'une autre économie ne s'en empare. ■



- 1-<http://www.courrierinternational.com/article/2013/01/03/un-ancien-pilote-americain-raconte>.
- 2- *Tombé du ciel*, Jacques Higelin.
- 3- Claire Landais, directrice des affaires juridiques, interview *Le Parisien*, 1^{er} novembre 2015.
- 4- Interview du général Lanata devant la commission de Défense, le 7 octobre 2015.
- 5- Intelligence, Surveillance, Reconnaissance.
- 6- Interview CEMA novembre 2014 dans *Les Échos*.
- 7- Incluant le carburant, la maintenance préventive uniquement, hors stocks, hors optionnel.
- 8- Le *downloading* est déjà mis en œuvre dans différentes armées de l'air, dont la nôtre. Il consiste à transférer des tâches à faible valeur militaire (entraînement des JTAC, "plastronage" par exemple) sur un avion à bas coût.
- 9- Les hélicoptères de la Gendarmerie française font de l'ordre de 20 000 hdv par an. Dans l'hypothèse où ces

- hélicoptères font 50 % de surveillance et 50 % d'intervention, j'ai démontré dans une étude qu'un *downloading* des heures de surveillance sur l'avion léger décrit dans ces lignes permet d'augmenter les heures de vol totales de 70 % à budget constant.
- 10- Source: dronewars.net/drone-crash-database. Sur 94 crash analysés, 59 % ont pour origine une cause mécanique et 17 % une rupture de communication. Entre 1997 et 2003, l'*US Air Force* a relevé un taux de 31 accidents/100 000 hdv, à rapprocher au taux de 1,22 accidents/100 000 hdv dans l'aviation générale. Source: *reliability study Office of the secretary of defense* (disponible sur Internet).
 - 11- Source: <http://www.opex360.com/2013/10/07/le-cout-dentretien-des-drones-tactiques-sperwer-a-explose/>
 - 12- dronewars.net/drone-crash-database/

Piqûre de rappel n°39

Lucien Robineau (51 - Jeandet)

Les valeurs de la République

Où de la démocratie ? La république est le régime d'un État dont le chef est élu et n'exerce pas seul, en théorie, le pouvoir. Toutes les dictatures furent ou sont des républiques, III^e Reich et URSS inclus. Leurs présidents sont élus à des majorités souvent remarquables. On dénombre aujourd'hui cinq républiques islamiques et quantité d'autres qui ne sont pas spécialement démocratiques, bien qu'elles portent parfois le nom de république populaire. Selon l'étymologie, la démocratie est un régime où la souveraineté appartient au peuple, de façon directe ou représentative et où s'imposent les principes d'égalité et de liberté. Selon Lincoln : « *gouvernement du peuple par le peuple et pour le peuple* ». Nombre de démocraties ne sont pas des républiques, ainsi les royaumes de Grande-Bretagne, du Danemark, d'Espagne, de Suède ou de Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg, plusieurs principautés, etc. C'est d'une monarchie que dépendit, en 1940, le sort des démocraties.

Supplément gratuit

Quotidien. Ce mot est un adjectif (*Notre pain quotidien*), sauf dans un cas, attesté au dictionnaire de l'Académie en 1935 : un journal paraissant chaque jour est devenu, par simplification, un quotidien, comme sont aussi substantivés les qualificatifs hebdomadaire, mensuel et périodique, propres à la presse. Rien n'autorise à dire que la crise affecte le quotidien des gens ni, comme l'affirme une publicité, que d'aucuns souffrent d'arthrose au quotidien. Au genou ou à l'épaule, c'est bien assez.

L'imagination

Jean-Paul Salini (48-Brachet)

Partant d'un fait d'arme admirable, notre camarade développe tout le parti que les niveaux supérieurs doivent savoir tirer de l'imagination des niveaux subalternes.

Le 10 mai 1940, à 3h30, les troupes allemandes franchissaient la frontière de la Belgique et à 3h35 des parachutistes allemands se posaient en planeurs sur le fort d'Ében-Émael. C'était, à l'époque, le plus grand fort d'Europe et peut-être du monde. Ses défenses, aussi bien naturelles qu'artificielles, étaient inégalées et on prévoyait que pour le prendre il faudrait au moins un mois et sacrifier une centaine de milliers d'hommes. Cependant, 15 minutes après l'atterrissage, le fort était aveuglé à 80 %. Il avait suffi pour cela de 85 hommes transportés par onze planeurs.

L'affaire avait été rendue possible par le fait que le toit de la forteresse était plat et qu'il comportait un terrain de football à l'usage des soldats de la garnison¹. On avait, à une certaine époque, envisagé d'y mettre des mines mais on avait renoncé à cette opération à la suite d'une pétition des soldats. Et un terrain de foot, dégagé de tout obstacle et sans mines, pour un planeur, c'est l'idéal. Circonstance aggravante, les armes lourdes n'étaient pas prévues pour tirer sur l'intérieur du périmètre du fort. Et puis, la garnison n'était pas au complet lorsque l'alerte avait été donnée, etc. Mais le fait brutal c'est que quinze minutes avaient suffi pour réaliser une opération indispensable à l'invasion de la Belgique.

Mon propos n'est pas de raconter cette histoire. Il est de vous faire part de mon étonnement devant le moyen de transport utilisé, car les officiers d'état-major qui ont conçu ce plan étaient des génies dotés d'une grande imagination.

L'imagination suppose, au départ, une certaine liberté d'action, un certain laxisme



Parachutistes allemands sortant d'un planeur DFS 230 posé sur le fort belge d'Eben Emael : une action décisive née de l'imagination des stratèges allemands.

de l'esprit, une indépendance, une fantaisie qui s'accordent mal aux cadres rigides des systèmes organisés. Ce qui explique que l'imagination est assez mal notée dans les appréciations officielles. Cependant il n'y a, sans imagination, aucune création nouvelle possible, aucune amélioration, aucun mouvement. Et le rêve, souvent, est le frère aîné de l'action.

Savoir se lâcher

L'imagination a besoin de liberté, aussi bien vis-à-vis de soi que vis-à-vis des autres. Liberté vis-à-vis des vérités officielles, des idées reçues, des habitudes personnelles. Un peu d'anarchie lui convient, un peu de mépris vis-à-vis de la logique. Elle ne se développe bien que dans une certaine euphorie intellectuelle. Il faut la laisser courir, même lorsqu'elle raconte des sottises. De ces sottises sortira peut-être la révélation finale.

Il est bien connu que les idées sont plus nombreuses lorsqu'on est nombreux à les chercher. Mais il y faut une certaine am-

biance. Lorsqu'on est plusieurs à se pencher sur un problème, s'il y a ne serait-ce qu'un atome d'agressivité dans l'espace, l'imagination créatrice s'enfuit.

Lorsque deux individus s'affrontent, elle disparaît; elle laisse la place à l'affirmation répétée et péremptoire des arguments de chacune des parties. « *Moi je vous dis que.* » Il faut que les différents participants acceptent les idées de l'autre sans les juger, sans même les discuter, sans même en sourire, ce qui est une autre façon de juger. Mais une certaine approbation renforce la motivation du groupe. Les Américains, qui sont des gens efficaces, ont inventé le *brainstorming* qui obéit à ces lois-là.

Selon Wikipédia: « *Deux principes de base définissent le brainstorming: la suspension du jugement et la recherche la plus étendue possible. Ces deux principes de base se traduisent par quatre règles: ne pas critiquer; se laisser aller; rebondir sur les idées exprimées; et chercher à obtenir le plus grand nombre d'idées possibles sans imposer ses idées.* »



Je peux vous dire, par expérience, que ça ne marche pas toujours. À l'époque heureuse où je dirigeais au SGDN la division des études générales et du renseignement, j'avais décidé d'organiser un *brainstorming* sur un sujet qui m'est maintenant sorti de l'esprit. Le général qui commandait le SGDN, et à qui j'avais parlé de mes intentions, avait exprimé le souhait d'assister à cette séance. J'ai exposé les principes généraux qui devaient animer notre réunion et j'ai lancé le débat... Et, il ne s'est rien passé du tout. Personne ne disait rien. Ils attendaient... Ils attendaient quoi? Eh bien, ils attendaient que le général parle. Et comme je lui avais demandé de ne pas intervenir, nous sommes restés là, dans le silence. J'ai enregistré l'échec et j'ai levé la séance. Le général (quatre étoiles) était, il faut le dire, un personnage impressionnant, un peu Louis quatorzième, très poli, très mesuré, très compétent. Il avait cette qualité qu'on appelle "la présence"! Et cette présence avait cassé tout mon petit cinéma. Il m'exprima ses regrets avec son urbanité habituelle et cet essai fut le dernier.

Je n'ai compris ce qui m'était arrivé qu'en réalisant plus tard que les idées sont faites pour descendre et non pour remonter! Les idées d'en bas ne remontent jamais. Elles dépassent rarement la table du mess ou le bar de l'escadrille. L'exécutant exécute. Il se sent rarement concerné par ce qui se passe en haut. Même dans les détails qui le concernent directement². Du temps que j'étais dans les escadres j'aurais bien aimé disposer à bord de mon avion d'une tablette me permettant de prendre quelques notes, d'un système de changement de fréquences qui ne m'oblige pas à fourrer la tête au fond du cockpit, d'un radar de tir qui couine lorsqu'on arrive à la bonne distance, d'un enregistreur de voix pour me souvenir des quelques notes verbales que j'aurais faites, d'un écran qui affiche les ordres donnés par le sol, de cartes où les coordonnées ne soient pas seulement composées de chiffres, etc. Je n'ai jamais eu la moindre intention d'en formuler vers le haut non pas l'exigence mais la suggestion. J'en rêvais quelquefois au bar en compagnie d'un copain et d'un verre de bière. On peut rêver! C'est permis! Pour accéder à la conception il fallait être au moins officier de marque d'un avion en cours de fabrication.

Déboucler son ceinturon

Il y a pourtant chez les Français des trésors d'imagination et de débrouillardise. Mais il faut les accoucher et ce n'est pas toujours facile. D'abord ils ont horreur



«...il faut la laisser courir, même quand elle raconte des sottises.»

d'écrire et ensuite ces idées ne sortent que difficilement des endroits où ils se sentent à l'aise pour en discuter. La table, le bar, le terrain de sport sont des endroits "déhiérarchisés" qui nous confirment le fait que l'imagination n'aime pas les cadres stricts et ordonnés. Parmi ces endroits déhiérarchisés il y en a un qui est remarquable, c'est la table. Manger ensemble a plus fait pour la cohésion de l'Armée de l'air que mille études sur l'art du commandement. Le Français, à table, déboucle son ceinturon, décontracte son ventre et se met à l'aise. Les boissons aussi lui donnent des idées (Eh oui!). Et il les exprime alors avec aisance. Je ne sais pas quel est l'imbécile qui a décrété autrefois qu'il ne fallait pas parler de service à table car, pendant les commandements que j'ai exercés, la plupart des questions de service ont été réglées à table. Cela se faisait dans une ambiance décontractée et avec facilité, sans ce formalisme qui préside d'ordinaire aux réunions de travail. Je n'ose pas dire que cette méthode (ou cette absence de méthode) est un exemple à suivre. Mais moi, j'en étais satisfait. De même, j'étais satisfait du fait que ces créations d'idées, bien modestes sans doute, soient faites dans une ambiance de bonheur et d'euphorie. Cela me paraissait plus fécond.

Mais ce n'est pas tout que d'avoir des idées. Une fois qu'on les a eues, il faut les mettre au point. Et une fois qu'elles sont au point il faut les faire circuler. Et c'est là que les choses sont difficiles. On ne compte pas le nombre d'idées géniales qui n'ont jamais débouché sur des réalisations concrètes.

Je me souviens, pendant les années 75-76, avoir eu l'occasion de discuter avec le général Gallois qui m'expliquait, à l'époque, qu'il serait relativement facile et peu coûteux de fabriquer ce qu'il appelait des "engins atmosphériques". J'ai retrouvé ces

engins dix années plus tard sous le nom de *cruise missiles*. Pareillement pour les mini-drones que des fabricants de modèles réduits expérimentaient bien avant qu'on en pressente l'utilité. C'est comme ça! Et après on regrette les occasions perdues. Je suis moi-même responsable d'une dépense inutile faite par l'Armée de l'air. À l'époque, on construisait à Cinq-Mars-la-Pile une station radar importante. Juste au-dessous de cette station radar, sous la falaise, se trouvait un entrepôt souterrain de l'Armée de l'air. Il occupait des kilomètres et des kilomètres de galeries creusées dans le tuffeau. C'était là que les mineurs de la Renaissance venaient dégager les pierres utilisées pour bâtir les châteaux de la Loire. Les radars de Cinq-Mars-la-Pile dégageaient beaucoup de chaleur et il leur fallait une climatisation puissante. On a donc engagé des dépenses pour installer cette climatisation. Et un jour, à table, le commandant de l'entrepôt entend parler de ces dépenses et il me dit ingénument:

« Pourquoi vous ne faites pas un trou qui partirait de la station radar et qui aboutirait dans mon entrepôt? Moi, de l'air froid, j'en ai des tonnes et il ne coûte pas cher. Il est à quinze degrés toute l'année. Et après il suffirait d'un ventilateur. »

C'était une idée lumineuse. Elle avait quarante ans d'avance. Mais l'Armée de l'air avait déjà payé! Je me suis toujours reproché de n'avoir pas eu cette idée si simple.

Je veux raconter une aventure qui m'est arrivée lorsque j'étais au SGDN pour illustrer la lente maturation nécessaire à l'éclosion des idées.

Un jour un de mes collaborateurs me signala incidemment que les Soviétiques devaient faire face à une grave pénurie de protides. Les plans quinquennaux géniaux élaborés par les différents bureaux et le

► choix de semences miraculeuses avaient fait en sorte que la production de céréales s'était cassé la figure. Il avait donc fallu consacrer à la production de céréales des surfaces autrefois réservées à l'élevage. Donc plus de bovins! Et en fait, plus grand-chose ne fonctionnait. L'agriculture était fichue. Et la vodka? Ah non! Pour la vodka ça marchait très bien. Grâce en soient rendues au Soviet suprême!

Je mis cette information quelque part dans un débarras de mon cerveau. Une semaine après, le même informateur me fit savoir que les Soviétiques allaient forcer sur la pêche pour se procurer les protides nécessaires. Je n'y voyais pas d'inconvénient mais il me fit remarquer que, selon toute probabilité, ils allaient piller allègrement les ressources halieutiques de certains pays qui étaient plus ou moins alliés de la France. En particulier des pays africains. Nous en discutâmes avec les spécialistes de l'Afrique et l'un d'eux suggéra qu'il y avait là une excellente occasion de vendre une Combattante à l'un ou plusieurs de ces pays. La Combattante était le bateau idéal pour contrôler les zones de pêche. Je n'étais pas très favorable à cette solution. Ces pays n'avaient pas les ressources nécessaires pour se payer une Combattante et tout ou partie de cette dépense risquait de retomber sur les contribuables français.

Une semaine ou deux passèrent. Et l'idée nous vint que si les relations s'envenimaient entre les pays maritimes possesseurs des zones de pêche et l'Union soviétique, ce ne serait pas une mauvaise idée que de profiter de ces dissensions pour s'assurer de la fidélité de ces pays et obtenir des avantages dans d'autres domaines. Et après tout, pourquoi ne pas favoriser le développement des contentieux éventuels? Oui, pourquoi pas? À condition de ne pas prendre de risques. Et c'est là que l'idée commença de naître...

L'Union soviétique venait d'envahir l'Afghanistan. Elle venait de mettre l'Éthiopie sous sa coupe. Elle était extrêmement active et il était hors de question de la combattre avec des chars ou des canons. Mais du fait même de sa politique engagée, elle était vulnérable. Il y avait des tas de choses qui craquaient dans le système. Pour aider l'Éthiopie, par exemple, il lui fallait survoler des tas de pays. Si on pouvait persuader ces pays de limiter les autorisations de survol, la charge utile transportée devenait dérisoire...

Madame Carrère d'Encasse venait de publier *L'Empire éclaté*. Ce livre déclencha

la réflexion finale et il nous fallut trois ou quatre mois pour en arriver à la conclusion toute simple suivante:

- la France peut faire en sorte que les grains de sable s'accumulent dans la machine soviétique;
- pour ne pas être suspectée, elle doit faire faire, laisser faire et non pas faire. Ces difficultés doivent venir d'ailleurs;
- elles doivent être créées dans les domaines économiques, politiques, financiers, diplomatiques et culturels (en y comprenant les médias);
- c'est l'accumulation de ces difficultés qui emportera la décision. Mais chacune d'elles doit être suffisamment anodine pour ne pas provoquer de réaction violente;
- c'est une affaire qui intéresse plusieurs ministères et qui ne peut être menée qu'à un niveau très élevé.

Ne pas craindre l'in vraisemblable

C'est avec enthousiasme que mes collègues et moi entreprîmes de mener, à cinquante, la guerre contre un empire. Chacun apportait son grain de sel. Il y avait des participants qui avaient vraiment l'esprit tordu et qui concevaient des actions qui l'étaient aussi. Ils m'étonnaient. Je n'aurais jamais soupçonné qu'ils fussent capables de ça! Le résultat fut un gros dossier dont le quart était consacré aux actions culturelles. Il y avait un énorme travail à faire sur les opinions publiques soviétiques. Mais c'était un travail tout de finesse. Il ne s'agissait pas de faire une propagande grossière mais de faire en sorte que le citoyen soviétique se sente en sympathie avec nous. Qu'il ait, en quelque sorte, la nostalgie de l'occident en général et de la France en particulier. Il avait été prévu de ne jamais parler de sujets politiques.

Le plan revint avec la mention: « *C'est de la dynamite, brûlez tout!* ». Je ne savais pas

s'il avait été approuvé et si cet ordre cachait l'intention de le mettre en pratique ou s'il avait été vraiment refusé. Quoi qu'il en soit, on devait changer de président dans les deux mois qui suivaient et la question ne se posait plus.

Vu avec le recul du temps, ce plan paraît évident. Il n'en était pas de même à l'époque. Je pense aussi que nous n'avions pas fait un travail complet et que nous n'avions pas vu assez loin. Si nous avions prévu que la réussite du plan entraînerait la réunification de l'Allemagne, nous aurions peut-être modéré nos ardeurs. À cette époque-là, la réunification de l'Allemagne soulevait bien des objections. Mais ce qui est intéressant dans cette histoire, c'est la façon dont s'est développée, à partir d'un fait mineur, une conception générale d'une certaine ampleur. C'est le cheminement des démarches diverses de notre imagination. Assez lent, comme vous avez pu le constater. Il nous a bien fallu trois mois pour aboutir à ces idées assez simples. Accessoirement je prévoyais la réussite de ce plan à échéance de vingt ans. Il s'est réalisé tout seul en neuf ans. J'avais mal estimé la situation.

Le rédacteur de la revue me tance pour que je termine ici mon article. Il a raison car je risque de lasser le lecteur. Je termine donc par un conseil très bref:

« *Laissez-vous aller! Imaginez! Imaginez! Même l'in vraisemblable! Rêvez! Car souvent le rêve est le frère aîné de l'action.* » ■

- 1- Actuellement il y a un champ de blé et des bois.
- 2- Si les fusils Lebel s'étaient vendus dans des supermarchés, les consommateurs auraient fait savoir qu'ils n'avaient pas besoin d'un fusil de deux mètres, conçu pour repousser les charges de cavalerie et qu'en lui enlevant quarante centimètres de canon on aurait une arme plus maniable et plus légère. Mais les poilus ont fait quatre ans de guerre, sans rouspéter, avec cette canne à pêche incommode.



En séance de brainstorming.



Performance économique et sociale dans l'entreprise

Pierre Madrange (88-de La Taille Trétinville)

Travaillant depuis quelques années dans le secteur privé, notre camarade lance quelques réflexions sur la transformation des entreprises et sur la place que peuvent prendre des officiers dans cette mutation.

Après une carrière de pilote de défense aérienne principalement dans le sud de la France, un passage au Canada pour l'École de guerre et plusieurs affectations en états-majors, j'ai eu l'occasion de commencer une nouvelle carrière en découvrant le monde de l'entreprise. Tout d'abord, pendant quatre années en tant que vice-président des opérations de la compagnie aérienne XL Airways, compagnie aérienne française desservant des destinations de loisirs sur l'arc méditerranéen, les Caraïbes et les États-Unis; puis, depuis un an, en tant que directeur général de la société SR Technics France, qui a la charge de réaliser la maintenance des avions des compagnies Transavia, Air Caraïbes et Aigle Azur.

Les réflexions actuelles sur la réforme du code du travail ainsi que l'actualité d'Air France, confrontées à mon expérience, m'amènent à partager quelques réflexions sur l'évolution du concept de responsabilité sociale des entreprises. Notamment sur la nécessité de prendre en compte la performance sociale dans la mise en place des plans d'amélioration de performance économique et de transformation au sein des entreprises, ainsi que sur le rôle qui peut être joué dans ce cadre par des officiers accédant à une carrière dans le privé.

Le monde de l'aviation civile

Avant de quitter l'Armée de l'air, je n'avais comme appréciation du monde de l'aérien que la vision du passager ainsi que les expériences que partageaient mes anciens camarades d'escadron, OSC pour la plupart, qui

avaient réussi à intégrer Air France comme pilote. J'ai découvert qu'il existait en France plusieurs compagnies qui possèdent à peine dix appareils et dont le chiffre d'affaires avoisine les 500 M€. Celles-ci travaillent principalement sur des marchés de niche. En effet, elles n'ont pas les ressources suffisantes pour augmenter la productivité des actifs, rationaliser la flotte ou optimiser leur réseau afin de pouvoir attaquer le marché du *low cost*; elles ne peuvent que se contenter de faire du *low fare*. Elles n'ont pas non plus les ressources financières leur permettant de proposer une expérience client différenciante à un coût abordable par les passagers afin de rentrer directement en concurrence avec les grandes compagnies asiatiques ou du Golfe.

Mon premier préavis de grève!

Autre caractéristique du monde du transport aérien national, la grande majorité des salariés tentent d'y reproduire les conditions sociales avantageuses existant au sein du groupe Air France. Cette influence s'exerce principalement au travers des pilotes et notamment de leur principal syndicat représentatif, le SNPL, qui dispose d'un poids bien souvent démesuré lui permettant parfois de peser directement sur les choix stratégiques de ces compagnies (lancement avorté du long courrier chez Aigle Azur ou échec récent du rachat de Corsair par Air Caraïbes). Le sens de l'engagement au service de la mission de l'entreprise risque alors de disparaître au profit de la défense d'intérêts particuliers et catégoriels de court terme.

J'ai bien évidemment découvert les us et coutumes du dialogue social. Il faut dire que j'ai eu la chance d'avoir immédiatement une expérience variée et complète, mes interlocuteurs étaient à la fois la CGT, l'UNSA, FO et, bien évidemment, le SNPL. Ces derniers m'ont d'ailleurs bien aidé dans mon intégration puisque moins de 15 jours après avoir quitté l'Armée de l'air, je faisais l'expérience de la réception de mon premier préavis de grève.

J'ai appris l'usage qui était fait des différentes instances représentatives ainsi que les codes et les pratiques de chaque syndicat. J'ai également appris à différencier les attitudes politiques et parfois dogmatiques des représentants nationaux opposées aux comportements des représentants d'entreprise qui arrivent souvent à faire preuve d'un plus grand pragmatisme du fait de l'attachement qu'ils vouent à leur entreprise. Malheureusement un grand nombre d'entre eux manquent cruellement de culture économique et de notions de gestion d'entreprise, ce qui leur permet souvent de n'avoir qu'une vision parcellaire et marquée par leur catégorie professionnelle des enjeux que constituent les propositions faites dans le cadre de la mise en place de plans de transformation ou d'amélioration de performance.

Cet ensemble est bien évidemment encadré par le Code du travail. Ce document d'un kilo et demi s'est complexifié au fil du temps (1 892 pages et 3 600 articles en 1990, 3 492 pages et 10 800 articles en 2013). Il réussit ainsi le double exploit de brider les initiatives des entreprises, par la peur qu'il ins-

► pire, tout en générant auprès des salariés, du fait de son illisibilité, une incompréhension croissante et le sentiment d'être de moins en moins protégés au fil du temps.

Tout cela, et à la différence des usages des pays d'Europe du Nord, est en outre limité par l'absence de culture de la négociation et du dialogue social tant du fait des instances représentatives que de la part des comités de direction. Le partage des informations opérationnelles, économiques et financières y est très souvent limité et déformé, transformant les négociations en une obligation pour les employeurs tout en ne faisant pas l'objet de propositions à forte plus-value de la part des syndicats.

Pour autant le dialogue social doit être redynamisé en donnant une plus grande part à la négociation collective conduite au niveau des entreprises en tant que levier de l'amélioration de la performance, comme cela est actuellement évoqué dans le cadre de la réforme du Code du travail.

Comme tous ceux qui sont passés d'une carrière militaire à une carrière dans le privé, j'ai comparé ce nouvel environnement avec l'Armée de l'air, que j'avais rejointe par passion et qui m'avait formé et modelé. J'ai pu y constater, au-delà d'une ségrégation nette entre vie personnelle et professionnelle, trois différences majeures :

- le manque de sens donné à l'engagement des collaborateurs;
- la moindre qualité des relations internes et du leadership, notamment celui exercé par les échelons intermédiaires qui sont pourtant les relais indispensables au sein de toute organisation ou entreprise;
- enfin et particulièrement à la lumière des transformations majeures que j'ai vécues au sein de la défense, une extrême résistance au changement.

Transformation, amélioration de performance et performance sociale

La constante de mon (court) parcours professionnel dans le monde civil réside dans la mise en place de plans de transformation et d'amélioration de performances. C'est à ce titre que je livre quelques réflexions personnelles sur la mise en œuvre de ce type de plans, mais également de ce type de transformations qui requiert des qualités que possèdent nos officiers.

Le manque de sens donné à la mission de l'entreprise, s'il est pénalisant dans le cadre du fonctionnement courant d'une en-

treprise, devient immédiatement un sujet critique lorsque celle-ci a besoin de traverser l'épreuve du changement. Souvent uniquement justifiée et développée sur la base de critères purement financiers et économiques, la mise en œuvre de plans de transformation ou d'amélioration de performance néglige souvent les valeurs humaines et sociales. Cela constitue, à mon sens, une des raisons majeures des échecs rencontrés dans la mise en place du changement. Réussir nécessite de réconcilier le social et l'économique.

Sans performance sociale, il ne peut pas y avoir de performance économique.

La notion de performance sociale est apparue dans le milieu des années 70¹, en évoquant les liens indissociables existant entre les entreprises et la société. La responsabilité sociale de l'entreprise (RSE) est devenue un élément de mesure et de valorisation des résultats des entreprises allant du minimum des obligations légales et économiques de l'entreprise jusqu'à la responsabilité vis-à-vis des actionnaires et enfin, jusqu'à atteindre une responsabilité qui s'étend au respect de l'environnement de l'entreprise.

À l'heure où de nombreux pays européens, et plus particulièrement la France, traversent une crise identitaire, la notion de performance sociale doit évoluer vers

un outil plus opérationnel qui permette aux dirigeants d'entreprise de disposer d'un levier fort pour actionner le changement en s'appuyant sur le sens donné à l'action quotidienne des salariés au travers des relations professionnelles qui les unissent et les rassemblent, au service d'une vision opérationnelle et sociale et non plus uniquement économique et financière.

Cette pratique qui permet à chacun de se positionner au sein d'un ensemble plus vaste en s'y sentant soutenu, valorisé et reconnu permet également d'améliorer le rôle social de l'entreprise. Celle-ci n'est plus seulement considérée comme l'objet permettant de bénéficier d'une source de rémunération, mais comme une partie prenante de l'accomplissement personnel ainsi que de l'intégration et du lien social. Des salariés qui connaissent leur rôle dans l'entreprise, qui se reconnaissent dans les principes qui fondent l'institution et qui envisagent l'avenir de manière optimiste sont des salariés mobilisés.

Dans un contexte où acquérir et conserver les meilleurs talents est une action stratégique pour chaque entreprise, la performance sociale est aussi un levier essentiel dont l'impact peut être supérieur aux opportunités de promotion et à la rémunération. L'évolution de la performance sociale peut



Beaucoup de salariés de petites compagnies aériennes (ici un A330 de XL Airways) veulent reproduire les conditions sociales avantageuses d'Air France.





La résistance au changement vient souvent de la négligence des valeurs humaines et sociales.

donc être considérée selon une approche comprenant quatre parties :

- partager un projet d'entreprise porteur de sens, concrétisation de la vision et devant être décliné au sein des éléments subordonnés ;
- mettre en place une gouvernance s'appuyant sur un référentiel de valeurs et de bonnes pratiques explicitées, partagées et pratiquées, induisant la nature du savoir-être ;
- garantir des échanges matures et respectueux permettant le partage de l'information et la confrontation des idées, fondements essentiels de la négociation et du dialogue social ;
- mettre en place les processus d'amélioration continue² dans l'organisation du travail en repensant constamment les modèles d'organisation, les rôles et les tâches, en recherchant à la fois l'amélioration des performances et la qualité de vie au travail.

Selon cette analyse, il apparaît que le sujet de la performance sociale dépasse donc largement le champ d'action des ressources humaines puisqu'il s'étend de l'action des conseils d'administration et des comités de direction jusqu'aux managers de proximité, à la fois sujets et responsables de la mise en place de la transformation. Pour que cette performance sociale puisse délivrer toute son efficacité au service de la performance économique, il est nécessaire que l'ensemble des acteurs de l'entreprise (financiers, commerciaux, opérationnels) se saisissent de

ces sujets directement en étant les initiateurs.

Les valeurs de l'officier au service de la transformation des entreprises

Au-delà de l'expertise technique de chaque dirigeant qui est en général incontestable dans le monde civil, nos officiers, mais plus généralement l'ensemble des cadres des armées, se distinguent au travers de deux qualités qui, à mon sens, sont indispensables pour pouvoir faire de la performance sociale un véritable levier d'action. Tout d'abord, le courage. Notamment le courage moral, celui qui consiste à s'exposer en donnant son avis de manière objective et argumentée au service de l'intérêt collectif, même s'il est différent de celui exprimé par la majorité. Mais également le courage intellectuel qui consiste à oser, et oblige également à un devoir de vérité déterminant dans la qualité des relations humaines au sein d'une organisation.

Ensuite le sens de l'engagement. Le goût et l'expérience de l'action développés dans les armées forgent le caractère qui permet de se confronter aux réalités du terrain, préalable indispensable à l'élaboration de solutions pragmatiques. C'est également ce goût de l'engagement qui permet non seulement de manager par l'exemple, mais également de porter la vision, les valeurs, et d'instaurer les bonnes pratiques à chaque niveau de l'entreprise.

Ces deux qualités sont indispensables pour garantir la crédibilité des cadres, quels que soient leurs diplômes, leurs expériences ou leur acuité d'esprit. Elles sont également le préalable incontournable à la mise en place du langage de vérité que nécessite la dynamisation de la performance sociale dans le cadre de la mise en place de plans de transformation.

Le rapport Lachmann commandé en 2010 par François Fillon, alors Premier ministre, sur le bien-être et l'efficacité au travail, introduit dans sa conclusion dix propositions pour améliorer la santé psychologique au travail permettant d'augmenter les performances de l'entreprise. Celles-ci ressemblent pour la plupart aux règles essentielles qui sont enseignées et mises en pratique par les cadres de la défense. Ces derniers seraient-ils comme monsieur Jourdain, les acteurs précurseurs de la performance sociale sans le savoir ?

De même, et à l'instar des entreprises du secteur privé, l'Armée de l'air a dû, au cours de ces dernières années, s'adapter au nouvel environnement stratégique et prendre en compte les contraintes budgétaires et économiques. Les réductions d'effectifs qui ont eu lieu ont peu d'équivalents dans le secteur privé. Mais, pour mener à bien cette vaste transformation qui aurait pu être destructurante, un plan stratégique baptisé Unis pour Faire Face a été lancé en 2013. En traçant une voie porteuse de sens pour l'ensemble des aviateurs, il a été décliné au plus haut niveau de l'Armée de l'air et a permis ensuite de générer des initiatives au niveau local, permettant de construire une Armée de l'air toujours plus opérationnelle et modernisée. Ce plan stratégique est aujourd'hui le véritable moteur de la transformation de l'Armée de l'air parce que, d'emblée, il a été pensé en plaçant l'humain au cœur du projet et parce qu'il offre à tous les aviateurs une vision commune et partagée pour leur armée.

Ceci constitue la parfaite démonstration du lien indissociable qui doit exister entre performance opérationnelle et performance sociale et souligne également la capacité des cadres de la défense à mettre en œuvre avec succès le volet de la performance sociale. ■

1- Notamment Antoine Riboud, alors PDG du groupe BSN, devenu groupe Danone.

2- *Continuous Improvement* tel que décrit dans les principes du *Lean Management*.

Les troubles du rythme cardiaque

Daniel Bastien (71- Blanckaert)

Le 12 octobre 2015, près de 70 membres, conjoints et amis de l'AEA, ont assisté, sur la base aérienne de Mérignac, à une conférence très instructive donnée par le docteur Rigollaud, ex-médecin militaire, cardiologue spécialiste du rythme, sur « Les troubles du rythme et leur prise en charge ». Ces troubles ayant une prévalence qui augmente avec l'âge, il s'agit d'un sujet qui nous concerne tous, potentiellement tout au moins...

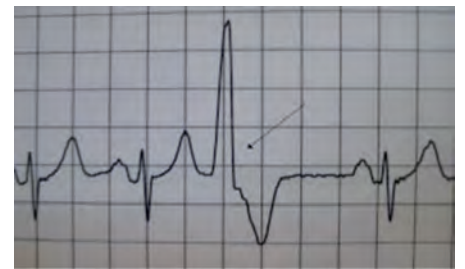
Organe extraordinaire que ce muscle cardiaque qui bat près de 100 000 fois par jour et est capable de s'adapter à la plupart de nos efforts. Mais il lui arrive parfois, lorsque son mécanisme électrique interne se dérègle, de battre soit trop rapidement (tachycardie), soit trop lentement (bradycardie) ou de façon désordonnée (arythmie). Ces anomalies, assez fréquentes dans toutes les tranches d'âge mais surtout chez les personnes âgées, sont le plus souvent bénignes mais peuvent parfois être graves. Par ailleurs, dans un cœur qui ne bat pas correctement, peuvent se former des caillots de sang qui risquent ensuite de migrer vers le cerveau et de déclencher un AVC¹. C'est pour éviter ce genre de problème que les cardiologues prescrivent des anticoagulants à leurs patients ayant un cœur à qui il arrive de battre trop vite ou de façon désordonnée.

Nous connaissons tous les principaux facteurs favorisant l'apparition de troubles du rythme: l'âge avancé en premier lieu, mais aussi les excitants cardiaques que sont l'alcool et la caféine. Il faut aussi ajouter que l'hypertension, les maladies de la thyroïde,

une forte fièvre, une infection, une anémie, la nicotine, certains médicaments et certaines drogues; constituent également des facteurs favorisant les situations de stress ou de dépression, ainsi que des changements trop brutaux de température ambiante, surtout chez les sujets âgés.

Les cardiologues disposent de toutes sortes d'équipements pour diagnostiquer la nature des problèmes de rythme, et souvent leur cause probable. L'examen le plus courant, connu de tous, est l'électrocardiogramme (ECG) de repos, qui donne des informations précises sur la régularité mais aussi sur la synchronicité des excitations des oreillettes et des ventricules. Mais certains troubles n'apparaissent qu'à certains moments de la journée ou que pour certains types d'activités; il faut, dans ce cas, recourir à un ECG ambulatoire (des électrodes classiques, placées sur le thorax, reliées à un appareil appelé *Holter* rythmique, enregistreur de données que l'on porte à la ceinture ou en bandoulière, tout en vaquant à ses occupations), qui recueille les mêmes données qu'un ECG classique, mais sur une durée de 24 ou 48 heures, voire plus. Si un patient souffre de troubles du rythme n'apparaissant qu'à l'effort, l'examen approprié est celui d'une épreuve d'effort en milieu hospitalier. Pour des cas plus compliqués, le recours à un ECG endocavitaire, avec des électrodes placées à l'intérieur du cœur, peut être nécessaire. Autre examen largement répandu, celui de l'échographie cardiaque.

À noter qu'il n'y a pas corrélation entre gêne et gravité des troubles; selon les personnes, les troubles du rythme peuvent ne



pas être ressentis du tout ou, au contraire provoquer des symptômes gênants, voire handicapants et souvent anxiogènes.

Le plus banal des troubles du rythme est celui des extrasystoles, ressenties comme un choc dans la poitrine ou comme de très brefs ratés au niveau des battements; les extrasystoles sont bénignes sur un cœur sain, mais les extrasystoles ventriculaires doivent être considérées avec attention. Une occurrence trop fréquente doit inciter à consulter. En ce qui concerne les tachycardies (rythme trop élevé) on doit en distinguer plusieurs types. S'il s'agit d'une accélération inappropriée du rythme en réponse à une émotion (« tachycardie sinusale » des sujets anxieux), il n'y a pas de raison particulière de s'en inquiéter. En revanche, si, au repos, le cœur bat à environ 150 bpm (battements par minute) et de façon régulière, il y a de fortes chances qu'il s'agisse d'un *flutter* atrial: dans ce cas, les oreillettes battent à 300 bpm, mais les ventricules ne battent, quant à eux, qu'à 150 bpm (qui est le rythme mesuré à l'ECG et ressenti par le patient). Ce problème entraîne essoufflement et forte fatigue; il doit impérativement être traité.

La médecine a fait d'énormes progrès au



cours des dernières décennies et, fort heureusement, des solutions existent, dans la grande majorité des cas, pour contrecarrer ces divers dysfonctionnements, soit par un traitement médicamenteux (les anti-arythmiques), soit par des traitements électriques externes ou internes. S'agissant des traitements électriques externes, on a tous en tête l'image de l'électrochoc (choc électrique externe d'urgence), destiné à resynchroniser, à l'aide d'une forte décharge électrique, l'activité électrique du cœur. Cette solution d'urgence est utilisée principalement en cas d'arrêt cardiaque par fibrillation ventriculaire (contractions désordonnées et très rapides des ventricules), mais aussi pour résorber une arythmie qui dure. Comme chaque minute compte, il faut impérativement, en attendant les secours, en présence d'une victime d'arrêt cardio-respiratoire, commencer une RCP (réanimation cardio-pulmonaire) en alternant 30 compressions d'une amplitude d'environ 5 cm au milieu du thorax (et à un rythme d'environ 100 par minute), avec deux insufflations de bouche à bouche², en réduisant au maximum le délai entre massage cardiaque et bouche-à-bouche. Cette manœuvre de survie³ a pour but de continuer à alimenter l'ensemble des organes, le cerveau notamment, en un minimum d'oxygène. Si un DAE (défibrillateur automatisé externe) se trouve à proximité (on en trouve de plus en plus dans les lieux publics), en attendant l'arrivée des secours, tout en continuant la RCP, il faut faire récupérer cet équipement sans délai et le mettre en œuvre. N'importe qui, même sans formation, est en principe capable d'utiliser un appareil de ce type: il suffit de suivre ses consignes vocales. Même si cela ne paraît



pas forcément évident, il faut oser... le pire étant de ne rien faire⁴.

Pour traiter les tachycardies et certaines formes de fibrillation atriale⁵, les chirurgiens cardiaques ont recours à des traitements électriques internes, notamment "l'ablation de fibrillation par courant à haute fréquence". La procédure consiste à appliquer sur la paroi interne des oreillettes, autour de l'orifice des veines pulmonaires, un courant à haute fréquence (principe du bistouri électrique). Ce traitement à visée curative se fait à l'aide de cathéters introduits dans le cœur par le chirurgien *via* une veine fémorale; à l'endroit ciblé du cœur, l'impact électrique cautérise quelques millimètres du tissu cardiaque. Il s'agit, en quelque sorte, de neutraliser, par brûlure, des circuits électriques parasites. Le taux de réussite de cette procédure est d'environ 70 %; si, pour certains patients, le problème est réglé à la première tentative, pour d'autres, il faut parfois renouveler l'intervention plusieurs fois (avec de l'ordre d'une année entre chaque intervention).

Chez les personnes présentant des troubles graves du rythme ventriculaire, la solution consiste à leur implanter un défibrillateur automatique qui détecte d'éventuelles anomalies et qui, après analyse, agit comme un défibrillateur classique en délivrant, si nécessaire, des décharges électriques pouvant aller jusqu'à 500 volts. Malgré l'importance vitale qu'il y a pour les personnes concernées à accepter l'implantation d'un tel dispositif, elles y sont souvent réticentes pour des considérations psychologiques facilement compréhensibles mais, sauf à accepter le risque d'une mort subite, il n'y a pas réellement d'alternative.

Pour les cœurs trop lents, c'est l'implantation d'un stimulateur cardiaque (le *pacemaker* connu de tous) d'une durée de vie de six à huit ans, qui est généralement proposée aux patients. Il garantit un certain niveau de fréquence cardiaque chez ceux qui possèdent un cœur trop paresseux. Une solution désormais largement éprouvée.

On notera qu'un malaise vagal (évanouissement dû à un ralentissement du rythme cardiaque associé à une chute de pression

artérielle) est le plus souvent une réaction à un stress important, mais il peut aussi être la conséquence d'un manque de calcium; il n'est en général pas constitutif d'un problème cardiaque.



Photos DR

La conférence a certes montré qu'il existe une solution à quasiment tous les troubles du rythme, mais certains des traitements entraînant des gênes ou des effets secondaires désagréables, les temps d'attente avant intervention étant parfois très longs et ces procédures étant très coûteuses et non totalement dénuées de risques, le mieux est naturellement de tout mettre en œuvre pour éviter d'être victime de ces troubles. L'idéal, à cet égard, est de limiter au maximum les facteurs favorisants. Les fumeurs devraient notamment mettre un terme à leur fâcheuse habitude et chacun devrait modérer sa consommation d'excitants tels que l'alcool, le café et même le thé, et essayer de maintenir une activité physique régulière au moins équivalente à une marche de 30 à 40 minutes, trois à quatre fois par semaine. Il s'agit là de quelques idées pour les bonnes résolutions de début 2016... à condition, naturellement, de s'y tenir... ■

- 1- Accident vasculaire cérébral.
- 2- Pour les personnes qui ne se sentent pas capables de réaliser un bouche-à-bouche, il est préférable de se limiter aux seules compressions. Par ailleurs, il vaut mieux faire un mauvais massage que rien du tout et il vaut mieux ne pas faire d'insufflation que de mauvaises.
- 3- Si certains commencent à s'interroger sur l'intérêt du bouche-à-bouche, le Conseil de réanimation européen continue toujours de recommander, en attendant l'arrivée des secours, la pratique de la RCP complète, telle que décrite ci-avant.
- 4- Afin de connaître précisément les manœuvres à effectuer face à un arrêt cardio-respiratoire, se reporter aux brochures de la Fédération française de cardiologie sur le site www.fedecardio.org, très explicites quant à la conduite à tenir face à de telles situations, et que l'on peut imprimer ou commander.
- 5- Au niveau des oreillettes.

Quelles réponses pour l'AEA face à ses nouveaux défis ?

Franck Knafo (00-Auber)

L'auteur, actuellement officier programmes à l'EMAA, a rédigé un mémoire sur l'AEA dans le cadre d'un cursus MBA (*Master of Business Administration*) en école de commerce. Il nous en livre ici quelques éléments.

Les premiers cours à l'EDHEC m'ont rapidement convaincu que les concepts de marketing et de stratégie commerciale étaient facilement transposables au monde militaire et à ses problématiques. L'AEA m'est apparue comme un terrain d'étude particulièrement propice et c'est donc tout naturellement que j'ai proposé à son président, le général Denueil, d'effectuer, *pro bono*, mon mémoire de fin d'étude auprès de notre association¹.

L'objectif était d'étudier les différentes méthodes d'optimisation des moyens de l'AEA dans le but d'améliorer sa performance à la fois dans la vision à long terme - mise en évidence des enjeux stratégiques et organisationnels - et à court terme.

Bilan de l'association

Plusieurs facteurs au cours des dix dernières années ont modifié l'environnement dans lequel évolue l'AEA et les défis à relever sont nombreux : les conséquences de la nouvelle École de l'air "unique", un taux d'adhésion alarmant chez les jeunes, la baisse annoncée de l'activité entraide - et c'est heureux - en raison de l'amélioration de la sécurité des vols et la nécessaire identification de nouvelles missions ou activités.

L'AEA présente aujourd'hui un certain nombre d'atouts importants pour y faire face : un marché captif, une situation financière plutôt saine, un magazine de très bonne qualité et des bénévoles très impliqués. Néanmoins, les nouvelles générations - dont je fais encore partie pour quelques années - ont tendance à se montrer sans doute

bien plus pragmatiques que leurs aînées. Le "facteur clé du succès" des associations d'anciens, et donc *a fortiori* de l'AEA, repose en effet sur la nécessaire démonstration de son utilité, ce que l'on pourrait résumer par la formule : « *Cotiser oui, mais cotiser utile.* »

Actuellement, les deux missions principales de l'AEA présentent un impact limité sur les anciens qui sont autant de membres potentiels : d'un côté une mission très bien perçue, "l'entraide", mais qui n'offre rien de concret aux membres de leur vivant - sinon le sentiment d'agir pour le bien de la communauté -, et de l'autre une offre concrète, "l'aide à la reconversion", qui ne concerne finalement que peu des membres (une partie de ceux qui veulent quitter l'armée à court terme) et dont l'efficacité n'est pas prouvée dans l'esprit des anciens.

La troisième mission, la "camaraderie" se manifeste à trois reprises dans l'année (pot de rentrée, pot de la Galette et gala annuel) et ne touche *in fine* qu'un public restreint en raison du calendrier imprévisible des officiers en poste opérationnel, de la concentration de ces manifestations à Paris et, tout simplement, parfois de la méconnaissance de ces événements.

L'AEA devra donc être en mesure d'associer chaque frange de sa population à une offre compatible avec ses besoins et sa disponibilité pour créer potentiellement de la valeur pour tous ses anciens, permettant (i) de fidéliser et d'augmenter le nombre d'adhérents, mais également (ii) d'élargir sa sphère d'influence et l'image de la marque "AEA".

La communication de l'AEA présente elle aussi une marge de progression impor-

tante. En effet, l'efficacité des canaux de diffusion utilisés semble assez contrastée. Le site Internet en particulier ne semble pas avoir trouvé son public : seulement 10 % des membres l'ont visité dans les trois derniers mois, plus de 50 % des membres ne l'ont jamais consulté et plus de 55 % ne connaissent même pas leur identifiant. L'AEA doit également faire face, comme toutes les associations *alumni*, à la problématique de la gestion des adresses e-mail : adresses mal orthographiées, tombées en désuétude ou tout simplement inexistantes.

L'AEA n'a donc pas "accès" à tous ses membres, ce qui complique énormément la communication de l'association. Si les délégués de promotion tentent de conserver au fil des ans une base de données à jour, ils ne sont pas tous membres de l'AEA, ou animés par le même degré d'investissement envers l'association. Or, la question de l'accessibilité aux anciens est essentielle pour la mise en œuvre de toute stratégie d'adhésion et malheureusement le système actuel qui s'appuie exclusivement sur le réseau de délégués de promotion n'est pas suffisamment efficace.

Une urgence du changement

L'AEA est en bonne santé mais la nécessité du changement est bien réelle car le système d'adhésion quasi-automatique pour les poussins mis en place il y a quelques années n'a pas encore fait ses preuves sur plus long terme et l'on ne sait pas encore s'il sera suffisant pour contrer le désintérêt des plus jeunes (cf. figure 1). Autre élément important, l'École de l'air avait connu elle



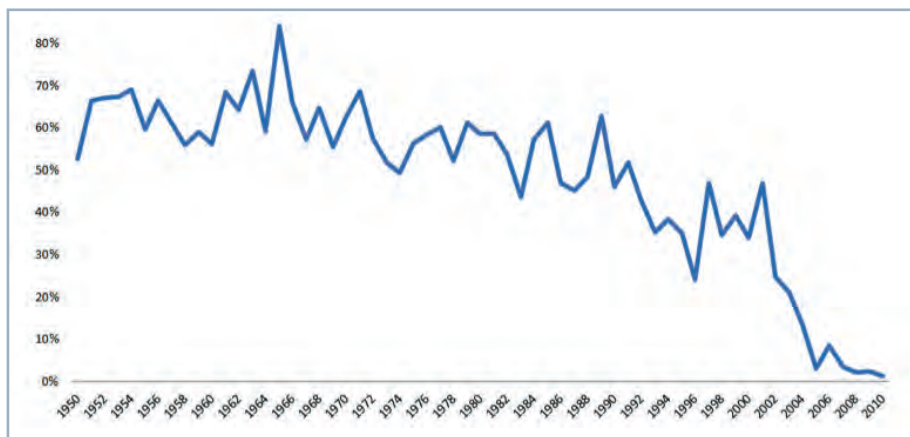


Figure 1: Pourcentage de membres selon les promotions (Source : Annuaire AEA 2014)

aussi son “baby boom” lors des guerres d’Indochine et d’Algérie, et la disparition progressive de ces promotions (parfois plus de 200 poussins contre 80 en moyenne lors de la dernière décennie) engendrera une baisse mécanique de plus de 15% de membres potentiels dans les 10 prochaines années.

Comment l’AEA pourra-t-elle continuer à exister ainsi alors qu’elle dépend essentiellement de ses membres pour survivre au travers de ses cotisations? Des réponses existent mais nécessiteront une mobilisation adaptée. D’où le plan d’action suivant, articulé autour de quatre objectifs principaux.

Objectif stratégique n°1 : améliorer les processus internes et externes

Afin de donner de la visibilité à la nouvelle stratégie de l’AEA, une nouvelle organisation pourrait être envisagée. Celle-ci serait structurée en deux grandes parties : le fonctionnement de l’association d’une part et la réflexion d’autre part.

Le besoin accru en ressources humaines nécessité par cette nouvelle organisation serait satisfait grâce à une plus large mobilisation de bénévoles (voir objectif 4) mais aussi en confiant ces rôles à différents membres du conseil d’administration de l’association, rendant par là même ces fonctions plus attractives.

Cette nouvelle organisation devrait également permettre de rétablir et maintenir le lien au plus près des anciens de l’EA. L’abandon, uniquement en ce qui concerne le fonctionnement de l’AEA, des délégués “historiques” de promotion au profit de “référénts de promotion”, volontaires pour être, pendant quelques années, le lien officiel

de la promo avec l’AEA, serait un changement majeur pour l’association. Le “délégué promo” existerait toujours pour la promotion mais le nouvel interlocuteur de l’AEA serait le “référént de promotion”, qui deviendrait le bras armé de sa communication.

Le réseau géographique de référénts de l’AEA devrait lui aussi être remis au goût du jour mais uniquement sur la base du volontariat et sur la zone la plus pertinente selon la densité de population d’anciens (base aérienne, base de défense, site de défense principaux comme Balard, région, pays ou continent).

Enfin, il sera important pour l’AEA de mettre en place des processus de rationalisation de la collecte et de la mise à jour des données de l’association car cette gestion des données des membres est hautement stratégique pour toute association d’anciens.

Objectif stratégique n°2 : être utile aux anciens

L’AEA devra tenter d’ouvrir davantage l’association vers le monde extérieur en rayonnant au-delà de l’Armée de l’air et en s’ouvrant - à l’image du monde actuel - vers l’interarmées, le civil et l’international, ce qui lui permettra également de dynamiser son image.

Cette ouverture pourrait se concrétiser, entre autres, au travers d’invitations croisées au profit d’officiers extérieurs (stagiaires étrangers École de guerre ou de l’EA, X, Saint-Cyr, Navale), et par une meilleure visibilité des Piégeards dans le monde civil.

Faire revenir les jeunes générations serait pour l’AEA un deuxième axe de travail en développant une stratégie pour rajeunir son image, en se montrant au plus près des

préoccupations des membres et en s’adaptant aux modes de fonctionnement des différentes générations. Certaines tendances pourraient être identifiées comme un élargissement de l’offre autour de réunions informelles, type “apéros *after work*”, sous l’égide des représentants AEA locaux, par le rafraîchissement du site Internet et par la création de comptes de l’AEA sur les réseaux sociaux. Inviter les poussins au gala annuel, sur la base du volontariat uniquement, et les y accueillir comme des membres à part entière leur donneraient une première image de l’association très positive.

Mais la principale innovation de l’AEA pourrait être le lancement d’un pôle “carrière”. En effet, même si la réduction du format des armées dans la dernière décennie a mis la reconversion sur le devant de la scène, la majorité des officiers de l’EA effectuent la totalité de leur carrière professionnelle au sein de l’Armée et ne seront donc jamais concernés par cette mission de l’AEA. Les interrogations concernant les différentes options au cours d’une carrière semblent en revanche être une demande récurrente.

Le champ du possible est en effet très vaste quand on est un jeune officier dans l’Armée de l’air, et le plus difficile est souvent d’être tout simplement informé des différentes orientations accessibles. Un service carrière permettrait donc d’éclairer les “jeunes” anciens, cible 25-40 ans, sur les possibilités qui s’offrent à eux en les mettant en relation avec d’autres membres exerçant ou ayant exercé dans le domaine étudié.

Cette offre permettrait par exemple de répondre à des questions du type :

- quel est l’intérêt, pour un officier de l’Armée de l’air, de s’orienter vers le service des essences des armées ou la Gendarmerie nationale?;

- je souhaite étudier à Sciences Po, à quel moment vaut-il mieux postuler?;

- quels sont les postes d’état-major les plus intéressants pour réussir le concours d’entrée à l’École de guerre?

Les officiers se sont tous posé ce type de questions à un moment ou un autre de leur carrière, et il est souvent très difficile d’y répondre si on n’a pas dans son environne-

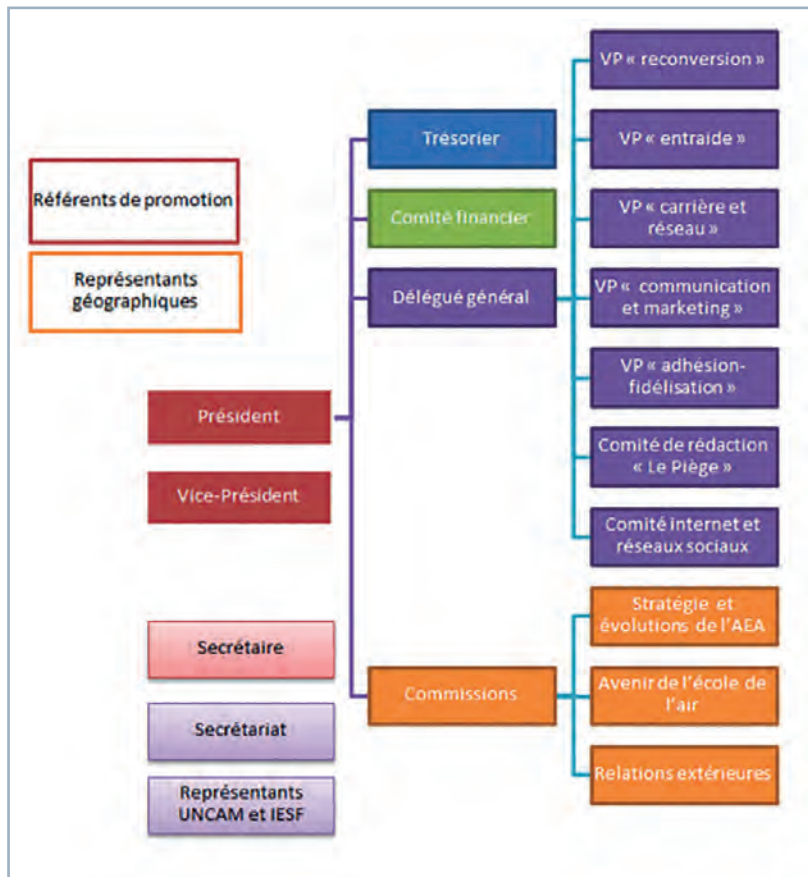


Figure 2: Proposition de nouvelle organisation de l'AEA.

ment une connaissance bien informée et si on ne souhaite pas en parler immédiatement à ses supérieurs ou à la DRHAA.

Objectif stratégique n°3 : mener une communication et un marketing efficaces

Force est de constater que les messages adressés par l'association ne touchent qu'une faible partie des anciens. La communication devrait donc devenir une pièce angulaire de l'AEA, en particulier grâce à l'utilisation des moyens offerts par les réseaux sociaux ou un site Internet convivial. Une démarche marketing de l'association devrait également être élaborée et mise en œuvre en liaison avec les objectifs stratégiques de l'AEA. Cela devrait passer inévitablement par la création d'un plan de communication pour l'AEA en s'appuyant sur l'expertise des membres ayant une expérience en communication et par un positionnement clair de son message par rapport à l'Armée de l'air et à l'École de l'air afin de marquer sa personnalité.

Les réseaux sociaux quant à eux, plutôt que des concurrents, devraient être perçus comme un formidable allié pour l'AEA. En-

core faut-il savoir les utiliser correctement (en protégeant en particulier la vie privée des militaires) et surtout y être représenté. Il serait alors important de faire des appels à candidatures pour des *community managers* chargés d'animer les futurs comptes officiels de l'AEA.

Objectif stratégique n°4 : attirer et fidéliser les bénévoles

Ce projet global de l'AEA, très ambitieux, ne sera possible que si un nombre important de Piégeards veulent s'impliquer dans l'association et c'est ici, selon moi, l'objectif le plus important de cette étude car il conditionne à lui seul le succès de tous les autres.

Le rôle des bénévoles à l'AEA est souvent méconnu et suscite par conséquent peu de vocations. L'AEA devrait solliciter des besoins et recruter des profils particuliers plus que des bénévoles, en particulier pour des missions où des spécialistes sont nécessaires. La communication sur le rôle et le fonctionnement pratiques des différents comités de l'association serait fondamentale pour démystifier le rôle du bénévole qui a tendance à effrayer les possibles candidats. L'accent devrait être mis sur les bénéfices

d'être bénévole au sein de l'AEA (acquisition de compétences et d'expériences nouvelles valorisables sur un CV, élargissement du réseau, etc.).

La fidélisation des bénévoles serait un aspect aussi important que leur recrutement car elle est un gage de la stabilité et de la continuité de l'action de l'AEA. Elle passerait par une mise en valeur de l'humain et des témoignages de gratitude réguliers en interne et en externe. Une communication spécifique devrait également être mise en place vers cette population, ainsi qu'un accompagnement et une responsabilisation dans leurs différentes actions.

Formalisation d'un plan stratégique 2016-2020 autour des quatre objectifs

À l'occasion de ce changement d'environnement, il serait particulièrement important d'expliquer de façon pédagogique aux anciens les orientations stratégiques et opérationnelles de l'association en mettant l'accent sur sa mission, ses valeurs et sa vision pour le futur. Ce plan stratégique devrait être ambitieux tout en restant réaliste, d'une durée ne devant pas être trop longue (entre trois et cinq ans) afin de conserver un caractère concret et décliné en objectifs stratégiques, opérationnels et plans d'actions associés.

Quid de la fusion AEA-AEMA ?

Afin de ne pas influencer les travaux du groupe de travail de l'AEA qui doit rendre ses conclusions l'été prochain, je dirai seulement que malgré certaines résistances, la majorité des membres de l'AEA semble être favorable à la fusion des associations pour créer une nouvelle dynamique et accroître la sphère d'influence de l'association. Elle me semble - à titre personnel - incontournable mais des précautions seront à prendre pendant ce rapprochement du côté des deux associations, les deux points les plus importants étant l'aspect psychologique qu'il ne faudra pas négliger et la communication pré et post-fusion.

J'ai le sentiment que la fusion des écoles est la meilleure chose qui soit arrivée à l'AEA depuis des années, tout simplement parce qu'elle a "réveillé" les anciens que nous sommes et qu'elle relancera inévitablement la réflexion sur la finalité de l'association. Il faut donc y voir une formidable opportunité de changement comme il ne s'en présentera pas souvent. Profitons-en! ■



Entraide

Philippe Leheup (72-Madon)

Un des objectifs de l'Association des anciens élèves de l'École de l'air est de venir en aide aux camarades en difficulté et à leur famille. En complément des éléments d'informations concernant les services dispensés par différents organismes du ministère de la Défense ou extérieurs, des aides sont accordées à des membres en difficulté sous forme de secours ou de prêts. De plus, l'AEA apporte un soutien moral et financier à de nombreux enfants de membres disparus. Cette contribution permet aux plus jeunes de poursuivre des études et de s'intégrer dans la vie professionnelle dans les meilleures conditions possibles.

Le comité d'entraide reçoit de nombreux témoignages et a décidé de vous en faire partager quelques-uns. Tous les messages soulignent l'attention portée par les responsables nationaux, régionaux et locaux, ainsi que le caractère personnalisé des actions. Les enfants et les parents mentionnent également la continuité dans cette assistance. Nos correspondants nous font part de leurs résultats, des difficultés surmontées et, très souvent, de leur vie de jeune adulte, en particulier dans le monde universitaire.

Il ressort clairement que nos cotisations, les dons, la présence au gala ou l'achat du *Carnet de vol*, participent très activement à cette générosité transgénérationnelle.

Actuellement, il appartient à chaque membre de l'AEA de demeurer vigilant pour apporter aide et assistance à tous, en particulier à nos anciens quelquefois isolés et à des veuves de camarades. ■

Bonjour !
 Cette demande de bourses et sans doute la dernière. En effet Claire devrait rejoindre la communauté des actifs l'année prochaine en faisant un cursus dans lequel elle s'est épanouie. David en revanche n'a pas réussi à concrétiser toutes ces années d'effort à faire du droit et se retrouve au pied de mur avec des possibilités limitées. Je l'encourage à partir à l'étranger afin d'approfondir son anglais et je vous remercie pour toute l'aide que vous nous avez apportée au long

à Monsieur S...
 Cher Monsieur,
 Je tiens à vous remercier chaleureusement pour l'aide que l'AEA m'a accordée pour le financement de mes études. Grâce à votre contribution, la charge de mes études est moins lourde pour ma mère. Je suis heureux qu'elle puisse avoir consacré le budget anticipé pour acheter ma voiture et vivre dans leur logement.
 Après avoir travaillé, on l'aide ne correspondait pas à mes aspirations, ni à un environnement propice à mon développement, j'ai intégré l'école que je souhaitais depuis le lycée : le cursus Apprentissage de l'Air et l'état d'esprit humain qui habite cette école me plaisent beaucoup. A Paris, j'ai apprécié l'esprit de l'école, ainsi que les interactions qui ont été de tous les étudiants une famille.
 Les cours et les travaux dirigés m'ont permis de me spécialiser dans les domaines de l'air et de l'espace et de me constituer un savoir-faire et un savoir-être.
 Je suis très reconnaissant à l'AEA qui accompagne nos familles depuis des années et nous aide à traverser les moments difficiles.
 Bien sincèrement,
 M. S...

Montpellier, le 12/10/2015.
 Bonjour !
 Tout d'abord, laissez moi vous remercier chaleureusement pour votre aide. C'est un effort que je ne peux pas oublier de la part de la communauté des anciens élèves. J'ai été très agréablement surpris quand j'en ai eu la nouvelle !
 Cette bourse permet à mes études, j'ai pu acheter quelques livres et acheter des fournitures scolaires, ce qui me permet de me consacrer à mes études sans soucis.
 Toutefois, mes parents ont essayé de me faire intégrer les études et la profession. Cependant, je n'ai pas pu aller à l'école car de l'argent et de la motivation me manquent. Je ne suis pas sûr que dans quelques années je sois capable de travailler, mais des difficultés, dans ce domaine.
 Je suis très reconnaissant à l'AEA pour son aide et son soutien. C'est grâce à vous que j'ai pu continuer mes études et que j'ai pu acheter des livres et des fournitures scolaires. Je suis très reconnaissant à l'AEA pour son aide et son soutien. C'est grâce à vous que j'ai pu continuer mes études et que j'ai pu acheter des livres et des fournitures scolaires.
 Je suis très reconnaissant à l'AEA pour son aide et son soutien. C'est grâce à vous que j'ai pu continuer mes études et que j'ai pu acheter des livres et des fournitures scolaires.

Pau, le 29/09/2015
 Monsieur,
 Je vous remercie beaucoup pour les allocations de rentrée scolaire des enfants ainsi que pour l'aide que vous leur apportez tout au long de l'année.
 Votre soutien répété depuis 13 ans

Bigles, le 30 octobre 2015,
 Monsieur,
 Je vous remercie de votre courrier du 2 septembre 2015 et de l'attention que vous portez particulièrement à ma fille Solène.
 Je vous prie de bien vouloir excuser le retard avec lequel je vous réponds : j'ai attendu que la situation de ma fille soit bien stabilisée afin de pouvoir vous donner les nouvelles que nous espérons. Effectivement, ces dernières sont très bonnes : Solène a obtenu son diplôme d'ingénieur en génie mécanique de l'INSA de Toulouse le 6 octobre 2015 et elle a été embauchée immédiatement chez Hispano-Suiza où elle avait effectué son stage de fin d'études. Elle est ravie car elle aime beaucoup travailler dans cet environnement.
 Son nouveau poste est passionnant : Ingénieur Méthodes sur les Nouveaux Matériaux.
 Je tiens à vous remercier l'AEA de l'attention et du soutien qui nous ont été portés durant toute ces années. Ce lien précieux fut un encouragement permanent pour continuer à avancer le mieux possible malgré les aléas de la destination.
 Solène se joint à moi pour remercier l'AEA de l'action qu'elle est la bienvenue.
 Je vous prie d'accepter Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.
 M. S...

Toulouse le 10.09.2015.
 Monsieur,
 Hugo et Tanguy ont bien reçu leur récompense pour leur travail de l'année scolaire 2014-2015, et étaient satisfaits. Tanguy trouve ça juste, la demande de bourse par Hugo, qui est entré en classe préparatoire HEC en interne. Les vacances d'été furent studieuses pour lui, puisque le lycée fait Bac pour avoir obtenu du travail, et lors de sa première semaine de rentrée, il a eu droit à des allocations. Il a fait de même puis une semaine de vacances en juillet avec des camarades de lycée.

Remise des poignards à la première promotion unique

Lucas Saniol (élève-officier promotion 2015)

Discours prononcé à l'occasion de la remise des poignards par le représentant de la promotion 2015.

C'est avec ces quelques mots que je vous propose de rencontrer notre promotion. La promotion 2015 de l'École de l'air. La première promotion unique de notre belle école.

J'imagine qu'une question flotte dans votre esprit, chers anciens: « Comment s'est passée la symbiose des deux prestigieuses écoles d'officiers de l'Armée de l'air française? » Je pense que les quelques minutes qui me sont accordées pour m'adresser à vous aujourd'hui ne suffiraient pas à vous expliquer les milliers de situations qui nous ont permis de débiter la construction de cette promotion unique depuis le début de la période d'intégration militaire, le 24 août, jusqu'à aujourd'hui, en passant par nos stages à Ancelles ou Nîmes, nos premiers vols ou encore notre brevet d'initiation au parachutisme militaire. Je vous laisserai libres de profiter des quelques heures que nous passons ensemble pour communiquer, chers camarades poussins, à nos P-20, tous ces moments forts que nous avons partagés. Enfin, pas tous quand même!

Nous nous apportons au quotidien des choses bien différentes, mais complémentaires. Quand les internes souffrent de leur âge et ont du mal à avancer, la fougue de la jeunesse des externes les emporte vers l'infini, et au-delà! Quand les jeunes externes manquent de sagesse, nos "mamans et papas", comme nous les appelons parfois, ne manquent pas de nous rappeler la bonne ligne directrice à suivre. Bien évidemment, cette comparaison n'est

vraiment pas exhaustive. La pluralité de nos parcours personnels et professionnels fait de notre promotion de 127 personnes une équipe d'une richesse incroyable. Nous contribuons tous, à notre façon, à bâtir l'idéal de notre promotion. « Ténacité indomptable, énergie farouche, courage sublime. » Telles sont les qualités, les premiers mots que nous avons eus à la bouche et qui nous ont guidés pendant ces deux premiers mois.

Des cours d'éthique au commandement, de psychologie, de leadership, ont su nous faire prendre conscience de la responsabilité humaine et technique qui nous attend tout au long de notre carrière. Ce poignard, symbole de l'officier, prend alors tout son sens. Le métier des armes, et spécifiquement celui de combattant et de chef aérien, nous demande de nous engager intellectuellement, physiquement, mais aussi intimement vers le don total de notre personne. Il y a presque deux mois, le 28 août, certains d'entre nous apposaient leur signature près des mots « jusqu'au sacrifice suprême ». Quelle signification donner à ces paroles? Nous qui, pour la plupart - parlons honnêtement - , n'avions connu jusqu'à présent qu'une vie paisible près de nos familles, bien que perturbée par deux, trois ou quatre années de prépa exigeantes. Aujourd'hui, à l'aube d'une carrière que nous ne connaissons pas, nous nous lançons dans ce chemin vers un métier qui nous demande de tout donner! Chers P-20, chers poussins, la carrière que vous connaissez et vers laquelle nous che-

minons grâce à cette école est, à l'image de notre promotion, unique. Certains d'entre nous se sont vus interviewer par France 3 depuis le début d'année. Une question qui nous a été posée est: « Que pensez-vous de la différence, ou plus exactement du décalage, qui existe entre vous, qui parlez d'idéal, de dépassement de soi, de sacrifice, et les autres jeunes de notre société? »

Je pense que nous ne mesurons pas, en effet, la chance que nous avons de vivre ces instants, ces cérémonies, ces traditions, qui donnent une cohérence à notre existence. Chers anciens, nous voulons être stimulés par votre exemple. Nous voulons que vous nous montriez comment apprendre à offrir chaque jour à nos hommes et à nos femmes un moyen de grandir par l'exemplarité, l'abnégation et l'optimisme que nous rayonnons. Nous voulons apprendre à être des techniciens aguerris, pilotes, mécaniciens, basiers.

Respect, Intégrité, Service, Excellence. Chers anciens, par vos regards, votre comportement, vos valeurs, vous nous apportez de quoi suivre la route de notre parrain commun, le capitaine Georges Guynemer. N'oublions pas que 20 années nous séparent et que nous serons à jamais intimement marqués par votre rencontre. Vous êtes devant nous à l'aube de nos nouvelles carrières.

Devant vous, aujourd'hui, nous prenons notre envol. Nous n'oublierons jamais cette journée. Je vous remercie. ■





Profil de la première promotion unique de l'École de l'air

Promotion EA 2015 :

- 93 élèves, dont 18 personnels féminins (19,35 %)
- 63 de recrutement direct dont 9 personnels féminins (14 %), 28 de recrutement interne dont 8 personnels féminins (28,6 %) et 2 élèves allemands (dont 1 personnel féminin) rattachés au recrutement interne

Spécialités :

- 47 PN dont 3 personnels féminins (soit 45 recrutements directs et 2 internes)
- 19 méca dont 3 personnels féminins (soit 8 recrutements directs + 9 recrutements internes + 2 Allemands)
- 27 basiers dont 12 personnels féminins (soit 10 recrutements directs + 17 recrutements internes)

Promotions rattachées :

- ECA 2015 (qui s'ajoute aux 93 élèves)
14 élèves (8 Air dont 2 personnels féminins, 2 Santé dont 2 personnels féminins, 3 DGA, 1 CSEA Bénin)
- CSEA 2015
9 élèves CSEA : 4 PN (1 Mali, 1 Sénégal, 1 Guinée, 1 Niger), 4 Méca (1 Mali, 1 Congo, 1 Togo, 1 Côte d'Ivoire), 1 Basier (Côte d'Ivoire)
+ 11 élèves libyens dont 0 personnel féminin (0 PN, 7 méca, 4 basiers)

Soit un total de 127 élèves.



14^e retrouvailles des commissaires de la 55

Jean Bouillaud (55-Gouachon-Noireaut)

Du 30 septembre au 3 octobre, par un temps merveilleux, avec soleil, sans nuages - ce qui est rare pour la période et la latitude - quinze membres de la 10^e brigade de la promo 55 et leurs épouses ont découvert la baie de Somme.

Sur un programme particulièrement mis au point par Jean et Bernadette Bouillaud, ainsi que par Guy et Anne Burdin, nous sommes retrouvés devant la cathédrale d'Amiens où un guide particulièrement jovial et érudit nous a fait découvrir ce site exceptionnel, autant par son architecture incroyable que par les milliers de personnages de pierre qui forment un véritable catéchisme. Le soir, véritables retrouvailles autour de ficelles picardes avec, en particulier, la présence de Gilles et Éliane Meuner.

Le lendemain, direction la mer et une découverte inattendue: le charmant village de Rue - au Moyen Âge une île de l'estuaire, aujourd'hui comblé par les alluvions, à 4 km de



Photos Collection de l'auteur

la côte - et son musée aéronautique en l'honneur des frères Caudron, enfants du pays et constructeurs d'avions dès 1907 (spécialement pendant la Première Guerre mondiale, puis jusqu'en 1940) et enfin de planeurs à la fin des années 50. Ensuite, c'est le musée ornithologique de Marquenterre, tout proche, qui nous a offert, dans les marais, ses postes de guet pour l'observation discrète et attentive de centaines d'oiseaux. Au retour à notre hôtel, à Cayeux, nous sommes passés par le cap Hourtel et Mers-les-Bains pour

voir les façades des maisons colorées... et les galets prisés par les Chinois.

Le second jour, découverte de la baie elle-même. En petit train d'abord, au départ de Saint-Valéry-sur-Somme, d'où partit, en 1066, Guillaume le Conquérant pour la seule invasion réussie de l'Angleterre, jusqu'au Crotoy, où plane encore le souvenir de Jeanne d'Arc, prisonnière dans l'attente de son procès à Rouen. Le retour à marée haute, dans la très légère brise du soir, fut un moment de paix et de beauté, à peine troublé par un des 500 phoques résidant là - au désespoir des pêcheurs - et sans doute compris dans le forfait touristique. Notre séparation eut lieu après la visite du très remarquable parc floral de l'abbaye de Valloires.

Pour la quatorzième fois, trois jours de souvenirs, d'amitié, de joies partagées... et la surprise de voir le groupe survivre et se prolonger tout en évoquant le 60^e anniversaire de notre incorporation à Salon. ■

Week-end en Bretagne

Bernard Delcamp (66-Audemard d'Alançon)¹

La promotion n'en est pas à un paradoxe près, comme l'illustre la photo: une fin de semaine entre terre et mer! Ces traditionnelles retrouvailles furent organisées de main de maître par les locaux de l'étape: Joël et Janine Agaisse. Elles débutèrent par l'assemblée générale annuelle de notre association. Trois points importants figuraient à l'ordre du jour:

- les 50 ans de la promo en septembre 2016;
- la préparation du voyage de 2017;
- l'élection de Jean-Claude Baudens comme secrétaire de l'association!

L'assemblée générale s'est clôturée par un pot avant un dîner océanique: un buffet de fruits de mer où certains pêcheurs remonèrent leurs filets plusieurs fois.

Dès le lendemain matin un convoi se for-

maît pour se rendre sur le site du Grand blockhaus, poste de commandement faisant partie du mur de l'Atlantique, érigé à Batz-sur-Mer en 1943 pour protéger la base sous-marine de Saint-Nazaire, que l'histoire retiendra comme la dernière région libérée, le 11 mai 1945. Le musée constitué dans le blockhaus est remarquable et le guide qui n'est autre que son fondateur, féru de l'histoire de la Seconde Guerre mondiale, captive son auditoire. Le musée est constitué de différentes pièces donnant une idée très précise de la vie à l'intérieur: PC, radio, infirmerie, espace de vie, salle technique, etc. Une autre vue imprenable nous attendait pour le déjeuner pris dans une salle panoramique au bout de l'étiér séparant Le Pouliguen de La Baule. Les Bretons ont

parfois raison, le soleil brillait. Mais, après ces agapes, une visite du musée des marais salants était prévue. La conférencière nous attendait mais la visite a été un peu raccourcie, certains camarades ayant pratiqué un gymkhana dans le labyrinthe des ruelles de Batz. Pour les revigorer, un grand bol d'air marin a été pris sur la jetée du port du Croisic. De retour à l'hôtel, les débats reprirent pour l'organisation du voyage de 2017 et un sondage a été lancé pour trouver, démocratiquement comme toujours, la destination. P.-S.: Un appel est lancé à tous les camarades pour que nous soyons le maximum pour le cinquantenaire à Salon. ■

¹ - D'après les notes de Jean-Claude Baudens.



Pour vous faire aimer la Norvège

Marc-André de Longueville (59-Estienne)

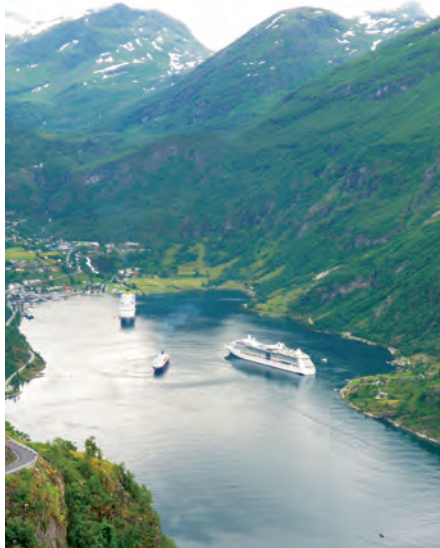


Tous les deux ans, notre promotion, la 59, s'envole hors de France, tant que les organismes en sont encore capables! La sagesse commande simplement de raccourcir les distances et de limiter le nombre des étapes. Le choix portait cette fois sur la Scandinavie, et notamment la Norvège, dont la beauté des paysages et l'attrait des légendes fantastiques ne sont plus à vanter.

Alors, embarquons un moment à Copenhague pour cinq étapes, trois en Norvège et deux en Baltique. En route pour Bergen, une sœur hanséatique, à travers ces fameux détroits de nos livres d'histoire et de géographie: Belt, Sund, Kattegat, Skagerrak. Nous voyons défilé dans la brume du soir la presqu'île du Jütland, nous croisons dans le lointain quelques plate-formes pétrolières, gages de la richesse présente des riverains. Il reste à se glisser au petit matin jusqu'à Bergen. Le quartier de Bryggen, rectangle séculaire préservé avec ses maisons de bois multicolores, un trois-mâts le long de son quai, les murs crénelés de ses deux uniques édifices en pierre, c'est la Norvège! Montons à bord d'une des embarcations qui sillonnent le fjord dans ses contours: promenade magique, ici point de marée sinon un étiage insignifiant et une profondeur

abyssale qui rend la voie maritime la seule raisonnable pour se déplacer.

Les deux autres étapes nous emmèneront au fond des fjords les plus profonds d'Europe: imaginez nos Pyrénées, montagnes sœurs, subitement envahies par l'océan qui s'élèverait d'un millier de mètres, les val-



Le fjord de Geiranger.

lées de nos gaves noyées! Gneiss, granites et schistes sont entaillés, griffés par l'érosion sous toutes ses formes. Abaissez aussi la température moyenne régnante: eh bien, vous aurez une bonne idée des somptueux paysages qui mêlent ainsi mer, lacs, glaciers, montagnes, défilés, cascades, escarpements, éboulis; au printemps glace et neige en haut, rhododendrons, lilas, cytises en bas... et sous la surface de l'eau une ronde de dauphins, de phoques et de saumons. Entrez dans ce pays de Cocagne, aux échos enchanteurs des mélodies de Grieg, votre bateau s'avançant majestueusement sous les falaises en fendant une eau lisse comme un miroir. Les cascades bondissent d'à-pics vertigineux pour se fracasser sur la surface ou encore s'étirent en chevelures, en nappes d'écume et de pluie. Le ciel est pur, l'eau d'un bleu profond, la végétation livre tous les tons de vert. Les excursions vous mèneront jusqu'aux belvédères d'où les échappées sur le fond des fjords sont féériques; vous y tutoierez les nuages et décrierez d'un seul coup d'œil le paysage de la mer immobile, tout en bas, et de la montagne dans le blizzard, tout en haut. Ces lieux enchanteurs se nomment Geiranger, Hellesylt, Flam... La promotion a eu le privilège de découvrir ce pays, cela méritait bien cet effort. ■

Le demi-siècle de la 65

Jean Canton (65-Tricornot de Rose)

Trois ans après notre réunion en Bretagne, c'est à Salon-de-Provence que nous nous sommes retrouvés pour l'Himalaya des réunions de promo. Le clan de Pélissanne, Jean-Marie Lauras en tête, aidé de Jean-Claude Varizat et de Gérard Chaber, organisa notre incontournable jubilé au berceau de nos aventures aériennes, entre Rhône et Touloubre.

Pour faire bonne mesure, le mistral nous fit juste une bise amicale de bienvenue.

Nous sommes 65, avec nos veuves et nos compagnes, pour ce rendez-vous avec notre histoire. Beaucoup d'émotions nous attendent pour notre première matinée de rencontre.

Émotion des retrouvailles, parfois les premières depuis le départ de l'École. Émotion et recueil lors de notre messe concélébrée par l'aumônier de la base et notre camarade Pierre Olry, de la Société de Jésus. Émotion lorsque Marie Bove - veuve de Christian, qui se tua aux commandes du Dewoitine 520 qu'il avait contribué à restaurer - nous témoigna son attachement à la promotion... qui le lui rend bien. Émotion encore, en salle des Marbres, lors de l'hommage à nos camarades disparus en SAC ou fauchés par la Camarde polymorphe.

Convaincu et convainquant, le général Pollet (plus jeune de vingt promos!) nous détailla, en Marin-la-Meslée, les changements et orientations pris par l'École ces toutes dernières années. Nous ne sommes plus inquiets pour l'avenir de nos poussins. L'amphi s'acheva sur une présentation des bombardiers d'eau que commandait Michel Razaire et la visite d'un Canadair qu'il avait fait venir pour l'occasion.

Les festivités vont durer trois jours, agrémentées d'épisodes gastronomiques. Le Rhône, entre Avignon et Arles, descendu en évitant la Tarasque et le Drac. Le huis clos de cette paresseuse glissade fluviale eut le mérite de nous donner le temps pour partager nombre d'épisodes de nos vies aventureuses. Dieu! Que l'on avait de choses à se



En présence de Marie Bove et Martine Batt, nos veuves présentes, le général Pollet et Jean-Paul Vinciguerra, notre représentant de promo, déposent notre gerbe souvenir.

raconter et à découvrir dans les vies trépidantes que tout un chacun avait vécues. Nos épouses et nos compagnes se sont raconté ces fameux secrets, que nous ne connaîtront jamais, sur les épreuves qu'elles ont dû endurer en attendant le retour des "aigles".

Difficile de rentrer au bercail, mais avec tant de bons souvenirs on peut passer l'hiver tranquilles.

Merci au commandant de l'École, Francis

Pollet (85-Houdemon), qui nous consacra très amicalement une grande partie de son temps. Merci à Bernard Choplin qui concrétisa son idée de réaliser une plaquette souvenir dans laquelle la plupart d'entre nous ont pu livrer quelques temps forts de leur carrière. Et encore merci à notre ami Jean-Marie Lauras qui ne ménagea pas sa peine pour l'organisation de ces belles journées de retrouvailles. ■



Photos Collection de l'auteur

La belle plaquette souvenir.



Notre grand organisateur.



Les 45 ans de la Delfino en Périgord noir



La Roque-Gageac.

Ils sont venus de la région parisienne en train ou en voiture, de Provence en avion, de Belgique en Harley Davidson, du Languedoc à vélo... Avec pour objectif le Périgord noir. Ils étaient ainsi plus de vingt anciens de la Delfino qui, quarante-cinq ans après leur entrée au Piège, ont répondu à l'invitation du seigneur local, Bernard Libat, et de son épouse Mireille. Lesquels avaient concocté un programme-découverte du pays "aux petits oignons" pour la quarantaine de participantes et participants.

Question organisation, tout fut parfait. Un *road book* complet détaillait le week-end, avec les lieux et heures de rendez-vous pour les visites et activités, points de ravitaillement et d'hébergement avec photos et plans Google. Le travail d'un vrai pro des opérations! Et en prime, une météo exceptionnelle pour cette fin d'octobre.

Avec plus d'un millier de châteaux, églises, villages à visiter, le Périgord noir est un paradis pour le tourisme, tout comme pour la gastronomie. L'un et l'autre furent à l'honneur pendant ces trois jours de sympathiques retrouvailles.

Tout commença par la visite rapide des villages de Beynac, La Roque-Gageac et Domme le long de la Dordogne. Dans ce dernier village nous eûmes un instant de recueillement sur la tombe de notre camarade Jacques Kisseberger, avant une promenade guidée dans la bastide médiévale qui domine le fleuve. Même leçon d'histoire et d'architecture à Sarlat, la capitale du Périgord noir. Cette ville, qui possède un ensemble architectural médiéval et renaissance unique au monde, fut la première à

bénéficier de la loi Malraux. Elle permit une somptueuse restauration de la plupart de ses monuments et de leur environnement: maison de La Boétie, cathédrale, église des Recollet, lanterne des morts, château de Campagnac, etc. Bien entendu, la gastronomie locale fut au rendez-vous avec un traditionnel dîner foie gras - confit - truffes - pommes de terre sarladaises avant de regagner nos pénates locaux, les uns au domaine du Touron chez le seigneur local, les autres au château de Monrecour.

Nos aspis nous faisaient chanter: « *C'est la vie de château, pourvu que ça dure!* »

Elle n'a pas trop duré. Car le lendemain, dès potron-minet, direction le château de Castelnaud et son musée consacré à l'art de la guerre médiévale. Petite grimpe matinale pour se hisser en haut du promontoire puis la promo s'égailla dans les pièces du château. Elle y découvrit des dizaines d'armes de taille et d'estoc, d'Armes d'hast, de vouges, fauchards, bardiches, guisarmes, fléaux et haches qui témoignent de l'imagination fertile qu'avaient nos anciens pour occire leurs semblables. Plus loin, les armes de jet et les premières armes à feu: arbalètes, fauconneau, serpentine, veuglaire, haquebutes et arquebuses. Un étrange orgue à 12 canons attira l'attention de plusieurs chasseurs-mes-frères qui dissertèrent sur les performances de cet ancêtre des orgues de Staline, comparé au canon Defa 30 mm des Mirage...

Pour finir, une balade commentée sur les remparts et dans la basse-cour nous permit d'admirer plusieurs machines de guerre reconstituées: mangonneau à roue, trébuchet, catapulte et le bien

Jean-Pierre Casamayou (70-Delfino)

nommé couillard avec ses deux énormes contrepoids.

L'après-midi, après une pause déjeuner à la "sarladaise", ce furent des activités nautiques avec, au choix, une paisible promenade en gabare, ou canoë sportif sur la Dordogne. Cette rivière (née de la confluence de la Dore et de la Dogne) étant censée être la moins polluée d'Europe, un couple tint à vérifier par lui-même cette affirmation en faisant chavirer son canoë. Verdict: l'eau est très claire et propre, mais très froide. Avant le dîner gastronomique qui termina cette deuxième journée, une visite du château des Milandes et son musée consacré à Joséphine Baker, qui l'habita pendant 27 ans, nous rappela un point d'histoire méconnu. La chanteuse, qui fut agent secret au service de la France pendant la dernière guerre, s'engagea dans l'Armée de l'air. La scène de sa remise de la Légion d'honneur (en uniforme de capitaine de l'Armée de l'air) par le général Martial Valin est reconstituée dans une pièce.

Tout bon moment ayant une fin, le dimanche fut celui de la séparation. Non sans avoir pris un dernier repas ensemble. Un dernier pour la route!

Fidèles en amitié, aux valeurs de l'École, à la Delfino, nous avons constaté que nous avons plutôt bien vieilli, sommes toujours aussi beaux et en forme, malgré quelques centimètres de plus autour de la taille...

« *Promo sept-zéro, promo des héros!* » nous faisaient scander nos aspis. Quarante-cinq ans après, nous sommes restés les mêmes héros. ■



La création ou la reprise de sociétés : des alternatives dans la démarche de reconversion

Jean-François Hummel (84-Guernon)

Ce bref article ne veut pas être un témoignage, ni un simple retour d'expérience, prétexte au panégyrique de celui à qui l'on offre une tribune. Notre ambition ici, avec les acteurs de l'activité "Reconversion" de l'AEA, vise plutôt à intéresser nos camarades et les inviter à ouvrir le champ des possibles, dans le cadre d'une réflexion en vue de leur propre reconversion.

La reconversion, si longtemps sujet tabou de notre grande famille, doit être aujourd'hui considérée comme un des piliers de la politique de recrutement. Comment imaginer, dans notre société, pouvoir motiver des officiers à entrer dans une carrière de durée plus ou moins limitée si, à certaines étapes, il n'est pas offert des portes de sortie honorables, autant d'options potentielles vers une seconde carrière dans le secteur privé.

Alternative au salariat

Les horizons ouverts dans le cadre d'une reconversion sont multiples, tant en ce qui concerne les secteurs d'activité que les catégories d'employeurs potentiels. L'un de ces horizons en revanche, est très peu exploré, peut-être méconnu ou sans doute un peu effrayant, celui de **la création** ou de **la reprise de sociétés**. Pourtant, il s'agit là de projets qui représentent une véritable alternative aux parcours traditionnels de la reconversion vers un poste de salarié.

Souvent, l'entrepreneur est présenté



comme solitaire, face aux responsabilités de gestion de son entreprise, aux choix du décideur ou encore face à la réflexion stratégique dans le cadre d'un développement structurel.

Il s'agit pour nous de démystifier un peu cette appréhension exagérée de la situation de l'entrepreneur. Dans cet esprit, le présent article doit être considéré comme une (trop) rapide introduction, et une invitation à poursuivre dans le cadre d'échanges que nous pourrions être en mesure de proposer, à des groupes de participants intéressés, dans la perspective d'acquiescer une bonne vision des enjeux et de la valeur de la démarche entrepreneuriale, mais également des difficultés et des contraintes qui y sont associées.

Notre conviction réside tout d'abord dans le constat que le militaire n'a pas souvent conscience de ses atouts au sein de la société civile. Plus que le savoir-faire, forgé de com-

pétences qui s'acquièrent au travers de diverses formations dont le succès repose sur les capacités d'apprentissages de chacun, c'est bien le savoir-être qui est la véritable valeur de notre corporation.

Dans une perspective de rachat ou de création d'entreprise il faut croire en sa valeur personnelle, passer outre les affres bien compréhensibles du doute et ne pas céder au renoncement par peur de manquer de compétences.

Avant tout, il ne faut pas rester seul. Il faut partager cet éventuel projet et s'entourer de compétences bienveillantes. Dans ce

cadre, notre démarche consiste à proposer un forum d'information, dans un premier temps, puis d'échange et de travail, toujours fondé sur l'investissement personnel des candidats à la démarche de création et de reprise de sociétés. Un premier rendez-vous est fixé, le 11 février 2016, au cours de la journée d'information pour les officiers: CAP2C, un atelier entrepreneuriat est programmé.

Alors si vous voulez rester l'acteur du changement que vous êtes aujourd'hui dans l'exercice de votre mission, si vous voulez activement participer à la refonte de la société actuelle en initiant des dynamiques de création d'emplois, de valorisation du travail, développer de nouvelles stratégies de gestion, initier les dynamiques qui vont générer les enjeux commerciaux de demain, vous y avez toute votre place et vous aurez toute notre écoute. ■



Cap sur une deuxième carrière

Journée annuelle d'information des officiers

Jeudi 11 février 2016

Cercle national des Armées - Place Saint-Augustin, Paris 8^e

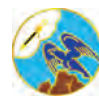
La contribution de vos associations à votre reconversion

Une journée exceptionnelle de témoignages et d'échanges ouverte à tous les officiers

Avec le concours des services concernés du ministère de la Défense, de DRH d'entreprises, de chasseurs de tête...



L'EPAULETTE



- Ses objectifs :
- vous informer
 - vous faire partager des expériences
 - vous ouvrir au marché du travail
 - vous sensibiliser aux codes de l'entreprise

Une journée en deux étapes

- Matin :** “ Je m'interroge...”
- Environnement d'Armées (échanges avec les DRH d'armées)
 - Témoignages de reconversion récentes
- Après-midi :** “ Je saute le pas!”
- Table ronde de spécialistes du marché de l'emploi
 - Ateliers sur les principales filières (secteur public, secteur privé : grands groupes, PME-PMI, associations, entrepreneuriat...)

Contact ? Votre association

Bulletin d'inscription

À retourner avant le 22 janvier 2016 par voie postale à : AEA, 3 rue Nationale - 92100 Boulogne-Billancourt accompagné d'un chèque de participation de 50€ (repas inclus) à l'ordre de l'AEA (pas d'inscription sans règlement préalable). Toutes les rubriques doivent être renseignées lisiblement.

Prénom, Nom : Age :
Grade : Promo¹ : Corps :
Date départ² : Ancienneté scs : Conditions du départ :

Adresse personnelle :
.....

Tél. fixe : Tél. mobile :
Email : Affectation :

Indiquez ci-dessous l'ordre de vos préférences (1, 2, 3, 4, 5) pour l'atelier de l'après-midi :

- Entreprises Défense et Sécurité Grands groupes hors Défense
 PME-PMI hors Défense Entrepreneuriat Associatif et secteur non marchand

Je suis informé que tous les renseignements portés sur ce bulletin sont confidentiels et réservés à l'AEA, l'AEMA et l'AOAC pour la constitution des différents groupes.

1- Précisez : AD, AR, Rang ou OSC et indiquez la promotion.
2- Si votre départ est déjà arrêté ; sinon notez “à l'étude” (E).

Date et signature



Notes de lecture



Drachenbronn

Base secrète du Hochwald
Direction de Franck Berring
(87-Boichot)

Textes de Robert Galan
(55-Gouachon-Noireaut)
Éditions Privat 30 x 24 cm,
146 pages, 24,90 €

Les impératifs budgétaires et la centralisation des informations permise par les moyens modernes de communication ont eu raison, après Contrexéville, de la base de Drachenbronn, maintenant passée sous le commandement de Nancy.

Ce livre fait donc un point précis et fort abondamment illustré sur cette base radar qui a vu passer tant de nos camarades pilotes, contrôleurs et télecs.

Assurément un très beau livre souvenir qu'apprécieront tous ceux qui ont connu peu ou prou cette base extraordinaire de la ligne Maginot. ■

Mémento de stratégie d'influence à usage du dirigeant d'entreprise

Bruno Mignot (83-Fleischel)

Éditions l'Harmattan
16 x 24 cm, 180 pages, 20 €

Comment se vendre, garder sa bonne réputation, ne pas contrevenir à l'éthique ?

L'influence est la meilleure réponse pour un chef d'entreprise, encore faut-il savoir la mettre en œuvre.

Notre camarade donne sa définition de l'influence « ... elle consiste à mettre en œuvre des outils de persuasion ou de séduction pour changer une perception et provoquer l'adhésion ». Tout un programme ! Puis il développe



dans ce livre toute la mécanique à mettre en place pour exercer une influence qui sera profitable à l'entreprise et lui permettra de remplir ses objectifs en tenant largement compte du monde médiatisé, numérisé et "internetisé" avec lequel il doit composer.

C'est donc bien une véritable stratégie d'influence que doit conduire tout chef d'entreprise. Pour rester dans le concret, la lecture se termine par l'étude d'un cas imaginaire mais fort réaliste, qui permet de passer en revue tous les items de ce mémento.

Futurs dirigeants de toutes entreprises, vous disposez là d'un outil original et pratique pour réussir. ■

Dans les yeux des poilus

Des Flandres aux Vosges

Patrick-Charles Renaud

Éditions Grancher
23 x 15,5 cm, 375 pages, 22 €

L'auteur a été couronné par la Bourse Histoire du Prix Erckmann-Chatrion pour son précédent ouvrage *La Guerre à coups d'hommes*. Pour son nouveau livre, *Dans les yeux des poilus*, il nous dévoile le témoignage d'hommes illustres et aussi celui de tous ces poilus ordinaires, loin de la propagande officielle. On connaît ainsi le quotidien de ces hommes auxquels on a si peu donné la parole. On les suit dans la chaleur de l'été 1914, dans la boue des tranchées, le froid, les plaintes des blessés, le vacarme des tirs d'artillerie,



jusqu'à l'armistice de 1918. L'auteur a recueilli les écrits conservés par les familles, consulté de nombreuses archives. Le livre est sobre, digne et authentique ; il montre ce que les yeux des poilus ont vu ; leur regard a exprimé la souffrance, la peur mais aussi la colère et souvent l'incompréhension. Un jeune soldat, Paul Viriot, écrivait sur son carnet, en 1915 : « Nous sommes broyés, cisailés, pantelants et sanguinolents au milieu de la mitraille. Abandonnés à nous-mêmes, sans secours ni consolation. »

Nous vivons au fil des mois le destin d'hommes ordinaires plongés dans l'enfer, marqués à tout jamais par ces quatre années de souffrance, et nous découvrons ce qu'on nous a trop souvent tu. ■

La fille et le Moudjahidine

Prune Antoine

Éditions Montparnasse,
collection carnets Nord.

11,8 x 18 cm, 128 pages, 12 €

Prune Antoine est une journaliste *free lance* exilée à Berlin depuis dix ans. Féministe militante, elle s'est fait défenseur, par ses écrits et témoignages, de la cause des femmes dans le monde.

Djhar est un immigré tchécoslovaque musulman réfugié en Allemagne pour fuir une *vendetta* familiale et la guerre dans son pays. Lutteur semi-professionnel, il vit de petits boulots



et de divers trafics. Prune rencontre Djhar par hasard en Allemagne, et suit pendant un an le parcours de ce déraciné, comme elle. Un jour, Djhar évoque un départ pour le Djihad...

Publié juste après les événements de janvier 2015, ce livre retrace la rencontre de mondes imbriqués mais non mélangés, qui s'observent, se croisent, se côtoient sans se mêler vraiment. Sans juger mais sans complaisance, Prune Antoine dresse un portrait inquiétant d'une jeunesse d'exilés, jamais intégrés, jonglant entre le pire et le meilleur des deux civilisations qu'ils ont côtoyées, et qui, chacune, les ont rejetés.

Lire ce livre, c'est comprendre les enjeux, les difficultés et l'état d'esprit des déracinés, qu'ils vivent en Allemagne ou ailleurs, et *in fine*, esquisser les raisons pour lesquelles le *one-way ticket* syrien a tant d'attraits. Un livre salutaire. ■

Marengo 1800

Le Premier consul victorieux
Olivier Lapray (91-Koenig)

Édition Histoire & Collections
24 x 31 cm, 128 pages, 34,95 €

On peut commander une des plus prestigieuses bases aériennes françaises tout en étant un historien émérite. C'est ce que démontre notre camarade avec ce somptueux ouvrage racontant un épisode fondateur de l'ascension de Bonaparte vers le pouvoir absolu : la seconde cam-





pagne d'Italie achevée par la victoire de Marengo, victoire qui devait renforcer l'autorité du Premier consul en France et au sein du Consulat. Le contexte de l'époque, la campagne militaire, avec le franchissement périlleux des Alpes, puis la bataille elle-même y sont développés et décrits avec précision grâce à l'apport de nombreuses cartes

et schémas. L'auteur retrace avec minutie toutes les phases de cette célèbre bataille qui a vu les Français, largement dominés, battre en retraite, avant que le général Desaix (mort au combat) redresse la situation dans la soirée, puis que la charge de la cavalerie de Kellerman transforme la défaite autrichienne en déroute.

Superbement illustré par des dizaines de peintures représentant les diverses phases de la bataille et ses acteurs, cet ouvrage présente également tous les uniformes des fantassins, artilleurs, cavaliers, grenadiers, porte-drapeaux des troupes françaises et autrichiennes. Par son format, la richesse de ses illustrations, l'intérêt du texte, ce beau livre fera un cadeau de choix pour les fêtes. ■



La promesse de l'envol

Germain Chambost

Édition Transboréal

11 x 16 cm, 90 pages, 8 €

Ancien pilote dans l'Armée de l'air, journaliste aéronautique réputé et auteur d'une dizaine de romans et récits, l'auteur

nous fait part de sa passion pour le vol, les machines qu'il a pilotées et qui l'ont marqué. Dans ce tout petit livre qui se lit d'un trait (caractéristique de la collection Petite philosophie du voyage de l'éditeur), il raconte tout le bonheur que lui procure le pilotage (à 80 ans il est toujours instructeur en aéro-club), et revient un peu sur la pratique et ses dangers. Profitant de son expérience de plus de 50 ans de vol sur tous types d'avions, il se permet de remettre quelques "pendules à l'heure", sur la sécurité aérienne, les automatismes dans les avions, la formation des pilotes, les compagnies aériennes et leurs pilotes... Des remarques et jugements frappés au coin du bon sens qui font du bien à lire et à méditer. ■



Bio express

- 1942 : intègre la promotion commandant Tricaud puis effectue sa formation de pilote aux États-Unis
- 1952 : commandant d'escadrille, il effectue un séjour opérationnel de 18 mois en Indochine au groupe de bombardement 1/19
- 1958 : commande la 33^e escadre de reconnaissance
- 1959 : stagiaire à l'École supérieure de guerre aérienne
- 1963 : commande la BA 124 de Strasbourg puis la BA 118 et le CEV de Mont-de-Marsan
- 1967 : chef de cabinet du CEMAA
- 1969 : commande l'École de l'air et l'École militaire de l'air
- 1972 : commande les Forces aériennes stratégiques
- 1975 : inspecteur général de l'Armée de l'air
- 1976 : chef d'état-major de l'Armée de l'air
- 1979 : quitte le service actif

Hommage posthume au général Saint-Cricq

Notre ancien commandant de l'École nous a quittés le 7 octobre 2015

Jacques Hagenbach (55 -Gouachon-Noireaut)

Je paraîtrai sans doute prétentieux à certains en voulant rendre hommage au général Saint-Cricq, alors que d'autres que moi, bien plus haut placés, sont en droit de le faire beaucoup mieux. Si ce qui suit peut ressembler à une simple anecdote, elle se veut en réalité le témoignage du profond respect que je lui ai toujours voué.

« Non mon général, je ne vous en ai jamais tenu rigueur alors que, commandant la 33^e escadre de reconnaissance à Lahr, vous m'avez infligé, au retour de mon voyage de noces, quinze jours d'arrêt du même nom, à purger non pas à domicile mais sur la base, pour avoir à plusieurs reprises survolé en RF 84 F bien trop bas le village alsacien où résidaient mes parents.

En agissant ainsi, vous avez, sans le savoir, contribué à faire de moi, peut-être l'excellent pilote que je suis devenu (aux dires de mes pairs), mais surtout un vieux pilote, car cette sanction, amplement méritée, est restée présente dans mon esprit tout au long de ma carrière: je n'avais plus droit à l'erreur.

En entendant l'exposé, ce 12 octobre 2015 en l'église Saint-Jean-de-Malte d'Aix-en-Provence, des trente-sept années durant lesquelles vous avez servi la France, les fidèles qui vous accompagnaient ont été impressionnés par la diversité et la hauteur des postes que vous aviez occupés.

Vous avez toujours été pour moi l'exemple type du chef dont la droiture, les qualités humaines mais aussi cette sévérité qui était la vôtre, tant redoutée de vos subordonnés, faisaient l'unanimité.

Rencontrant sur le tard mon épouse dans ce village des Bouches-du-Rhône où, tous deux, nous avions élu domicile, vous évoquiez chaque fois devant elle cette sanction en regrettant que par contre-coup elle en ait supporté la dureté, alors que, originaire de la Côte-d'Azur, elle découvrait l'horizon noir de cette forêt allemande qui devenait désormais son nouvel environnement. Soyez rassuré mon général, elle ne vous en a jamais voulu.

Au revoir mon général! Que la paix soit avec vous dans ce ciel qui vous a si souvent accueilli et dans lequel vous avez brillé. »

Carnet

Naissances

- Oscar, fils d'Alix et Lucien BIGOIS, petit-fils de Loic et Marie-Annick BIGOIS, arrière-petit-fils de Michel **BIGOIS** (53 - décédé) le 17 août 2015
- Cléopée, fils de Solène et Quentin BOURGNINAUD, petit-fils du général et M^{me} Marcel **BOURGNINAUD** (52) le 8 août 2015
- Mael, fils de Delphine OUDART et Robin Le PELLEC, petit-fils du général et M^{me} Christian **LOUDART** (75) le 3 mai 2015

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

Décès

- Colonel Riad **HARB** (57) le 4 mars 2015
- Lieutenant Pascal **VALTON** (82) le 31 août 2015
- Colonel Jean-Claude **BAILLON** (57) le 18 septembre 2015
- Colonel Jean-Louis **MONTAGNAN** (49) 29 septembre 2015
- Commandant Pierre **STAINNACK** (57) le 30 septembre 2015
- Colonel Jacques **CÉSAR** (69) le 5 octobre 2015
- Général Maurice **SAINT-CRICQ** (42) le 7 octobre 2015
- Colonel GUY **LELIEVRE** (56) le 8 octobre 2015
- Général Christian **AUZEPY** (63) le 11 octobre 2015
- Capitaine Dominique **SÉJOURNÉ** (55) le 11 octobre 2015
- Colonel Guy **BARES** (45) le 14 octobre 2015
- Général Philippe **SCHREIBER** (58) le 20 octobre 2015
- Commandant Gilles **MEUNIER** (55) le 27 octobre 2015
- Capitaine Bernard **MATH** (57) le 7 novembre 2015
- Colonel Robert **ESTORGES** (56) le 16 novembre 2015
- Général Jacky **FRICARD** (63) le 4 décembre 2015

- M^{me} Laurence DANIS, épouse du général Hugues **DANIS** (62), le 1^{er} septembre 2015
- M^{me} Liliane MENTRÉ, épouse du général (2S) Roland **MENTRÉ** (49), le 5 septembre 2015
- M^{me} Maryse GUEVEL, épouse du général Bernard **GUEVEL** (67), le 10 septembre 2015
- M^{me} Denise BONNET, épouse du général Jean **BONNET** (51), le 18 septembre 2015
- M^{me} Ghislaine COURTIEU, épouse du colonel Robert **COURTIEU** (54), le 18 septembre 2015
- M^{me} LEBLEVENNEC Claude, veuve du colonel Jean **MORVANT**[†] (49), le 3 octobre 2015
- M^{me} Danièle HENRY, épouse du colonel Charles-Robert **HENRY** (61), le 29 octobre 2015
- M^{me} Ginette CHOLLET, épouse du commandant Georges **CHOLLET** (43A), le 20 octobre 2015
- M^{me} France MOREAU, épouse du commandant Marc **MOREAU** (60), le 6 novembre 2015
- M^{lle} Madeleine SADIN, fille du colonel et M^{me} Jean-François **SADIN** (69), tuée au Bataclan le 13 novembre 2015

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

Solutions des mots croisés de la page 39

Horizontallement: I - Hollandais. II - Aboutront. III - Lettre. IV - Liste - ETAP. V - Er - Euh. VI - Bahu-ter. De. VII - À! - Ripolin. VIII - Réussis - Ts. IX - DNS - OTAN. X - État-nation.

Verticallement: I - Hallebarde. 2 - Obétraient. 3 - Lots - USA. 4 - Lutteurs. 5 - Àtre - Tison. 6 - Nie - Dépta. 7 - Dr - Rosat. 8 - Aoste - Ni. 9 - In - In - Audt. 10 - Ste-phenon.



CHECK LIST



- CASQUE
- GILET DE COMBAT
- PARACHUTE
- COUVERTURE GMPA

**VOUS ALLEZ
DE L'AVANT,
ON VOUS COUVRE**

© ECPAD/B. Sargnon - d. b. s. c. o.



Adhérer au GMPA, c'est bénéficier des contrats d'assurances spécifiquement adaptés aux métiers à risque. En cas de coup dur, notre dispositif d'ENTRAIDE SOLIDAIRE vous accompagne, en toutes circonstances et à tous les moments de votre vie.

gmpa.fr

PRÉVOYANCE – ACCIDENTS DE LA VIE – SANTÉ – ÉPARGNE RETRAITE – PROJETS IMMOBILIERS – DÉPENDANCE



Rafale - Dassault Aviation



Bell & Ross
TIME INSTRUMENTS