



EDITORIAL

Je voudrai vous faire part des quelques réflexions tirées de moments vécus à Orange ces derniers jours.

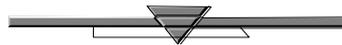
Nous avons assisté à la remise du drapeau de la 1ere Escadre et à l'inauguration du « quartier Geille » qui accueille la nouvelle structure de l'Armée de l'Air : le Centre de Préparation Opérationnelle du Combattant de l'Armée de l'Air (CPOCAA).

J'ai écouté le colonel Jardin remercier les coopérants à ce projet. Il a cité la Base de Défense, et le Groupement de la Base de Défense Nîmes, Orange, Laudun, le Soutien Infrastructure de Défense et plus particulièrement l'Etablissement du soutien Infrastructure de la Défense de Lyon, Le Service du Commissariat des armées et plus particulièrement le service de Soutien de Nîmes, La Direction des Réseaux d'Infrastructure des Systèmes d'Informatique et l'antenne de Toulon et enfin le Service de santé des Armées. Il les a remerciés de ne pas nous avoir mis « **des bâtons dans les roues** » !!! et d'avoir bien voulu faire simplement leur travail. Nous sommes loin « d'une Mission, un Chef, des Moyens »

« Merci » Monsieur le Ministre Morin, pour cette désorganisation technocratique dont vous vous vantez. Vous êtes coupable d'irresponsabilité, pour avoir suivi les chimères du Contrôle Général des Armées et tenté de guérir leurs insatisfactions. **Vous avez cassé l'outil de la défense.**

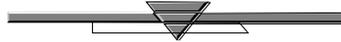
Jackie NEAU

Dans le dernier N° de ce journal je vous ai parlé du bordel de Moussoro et j'ai cité Jackie Neau cet officier des Troupes de Marine que j'ai croisé à l'Etat-major des armées et qui est devenu un ami très cher. Il était fils d'un syndicaliste de gauche et un jour il dit à son père « je veux être para » ! Il est rentré à Cyr, il a été de tous les combats au Tchad, en Centrafrique et généralement dans toute l'Afrique. Il tutoyait tous les chefs d'état de la génération précédente. Son rêve était de commander le régiment PARA TDM de Castres. La caste lui a préféré un autre officier et il a quitté l'Armée de Terre à cette époque. Sa connaissance de l'Afrique lui a permis de travailler sur ce continent y compris à Madagascar. C'était un ardent défenseur de l'AAir qui avait su le tirer de mauvais pas au nord du Tchad. Il s'est éteint le 2 mai, c'était mon copain c'était mon ami.



Subvention

Pour notre assemblée générale j'ai demandé à la mairie d'Orange une subvention modeste, pour conforter notre trésorerie. Un élu a émis un avis défavorable sur cette demande qui ne le concernait pas, qui n'était pas dans son domaine de responsabilités et pour lequel il n'avait aucune compétence. Dieu merci Monsieur Bompard a eu vent de cela et très intelligemment nous a accordé cette somme. Je l'ai remercié en votre nom et soyez rassuré j'ai également remercié l'élu en question.



Encore une histoire d'un commandant de la « 5 »

Cela se situe à l'époque du MIIIC à Orange. Sur les ordres : le commandant d'escadre et un sergent pilote à l'instruction (PI). Les avions sont en configuration bidons de 625 litres (configuration Charlie de mémoire), pour une mission de mutuelles.

A peine parvenus au niveau et après un premier combat vite bâclé le radar (Rambert ou Rhodia peu importe) demande au leader de revenir sur Orange pour une communication téléphonique de la plus haute importance. Retour de la patrouille avec les avions lourds. Le leader se pose sans problème le N° 2 avec plus de difficultés.

Retour au parking : le leader est attendu par une voiture pour rejoindre son bureau dans les meilleurs délais et répondre à la sollicitation de la haute autorité.

Le problème à résoudre pour le N°2 n'est pas du même ordre. Lors de l'atterrissage avion lourd, avec un peu de stress (mot à la mode aujourd'hui, dont on ne parlait pas à l'époque) il touche un peu vite, cabre l'avion pour mieux se freiner et au parking les mécanos constatent le croupion en léger sifflet et les plombs marqués. Catastrophe pour le PI sur les ordres avec son commandant d'escadre.

Les mécanos lui proposent une solution, et en 15 minutes les plombs ont changés d'avion et le croupion aussi.

Depuis cette date le commandant d'escadre a décidé de ne plus sanctionner les « plombs » marqués !!!



Je vous ai parlé du "problème" de Miramas et de l'absence de responsabilité identifiée depuis la réforme "Morin" stigmatisée dans mon éditorial et dans le dernier N° d'AP 5 Info. Le document ci-dessous conforte mon avis, et ce, d'autant plus, que lors de mes échanges avec le responsable (??) de la direction de l'Infrastructure lors de notre rencontre à Orange sur une question provocatrice de ma part il m'a répondu, je cite : "pour Miramas il n'y a pas de responsable identifié" CQFD.

Voici la réponse de la Défense :

Le ministère de la Défense a annoncé jeudi 30 juillet la mise en œuvre d'un "plan d'urgence" pour renforcer la sécurisation des dépôts de munitions de l'armée française, **trois semaines après le spectaculaire vol d'explosifs** survenu sur un site militaire à Miramas (Bouches-du-Rhône).

Après une enquête interne à Miramas et un audit de sécurité des autres sites de munitions, "un plan d'urgence a été élaboré et validé par le ministre" Jean-Yves Le Drian, a annoncé le ministère dans un communiqué.

De la réparation des serrures à la vidéosurveillance

La reconstruction commencera en 2016 et coûtera 60 millions d'euros pour cette seule année. Les mesures immédiates porteront sur la *réparation de clôtures, de serrures de magasins* et l'installation de vidéosurveillance sur les sites les plus vulnérables. Le ministère a par ailleurs engagé une évaluation plus globale de la protection de l'ensemble de ses installations militaires au vu des nouvelles menaces terroristes. Sa nouvelle direction de Protection des Installations, Moyens et Activités de la Défense (DPID) proposera en septembre des recommandations en vue de l'adoption d'un plan qui doit entrer en vigueur dès 2016, a-t-on précisé dans l'entourage du ministre !!!

Au moins 150 détonateurs et des pains de plastic ont été volés à Miramas dans la nuit du 6 au 7 juillet. Selon une source proche de l'enquête, les malfaiteurs ont pénétré dans l'enceinte du vaste site militaire après avoir découpé des grillages qui l'entourent. "Le constat est accablant à Miramas", a-t-on souligné dans l'entourage de Jean-Yves Le Drian en évoquant un **"cocktail de responsabilités individuelles et une organisation collective largement perfectible"**.

Le chef du centre de munitions ne savait ainsi pas à qui s'adresser, ***dans une "chaîne de décisions" parfois complexe*** pour faire réparer un trou dans le grillage***, a-t-on noté. Les chiens de garde étaient du coup attachés et non en liberté de crainte qu'ils ne s'échappent, a-t-on ajouté. Les auteurs du vol ont tailladé le grillage à un autre endroit.

Le chef d'état-major, le général Pierre de Villiers, doit présenter au ministre "les sanctions qu'il propose à l'encontre de ceux qui ont commis des fautes", a-t-on ajouté de même source en parlant de deux à quatre personnes concernées (Morin, Chef du Contrôle Général des Armées, non rassurez-vous ils seront responsables mais pas coupables)

*** On croit rêver !!!



Dans le N° 20 de mars 2001 P Golain nous avait raconté les manœuvres de 5 SMB2 en Otase, épopée s'il en fût. Ce rappel nous avait permis de recevoir les commentaires ou les récits de quelques acteurs, Damestoy de la 12, dit « Pepito » et de Camus de la 10 qui étaient dans cette aventure. J'ai eu un contact récent avec le Général C Gueguen, nous avons évoqué cette mission et il m'a envoyé ce récit qui enrichit ceux que nous avons déjà lus. Enfin à la suite de cet article vous trouverez un document, très complet, rédigé par Rynko Czernij à l'époque de l'aventure. P Golain me l'a transmis, nous avons donc dans les AP 5 New's N° 20, 21, 22 et 70 un récit détaillé de cette mission exceptionnelle tant par sa destination que par les conditions d'exécution grâce à la contribution de 5 participants.

Rynko Czernij nous a quitté l'an dernier

Manœuvres OTASE en Thaïlande (récit du Général C.Gueguen)

Etape Calcutta-Bangkok

Comme tous les pilotes j'effectue la majorité des étapes en Nord 2501, conformément au programme prévu et j'attends avec une impatience croissante ma première étape en B2 : Calcutta-Bangkok. Elle a lieu enfin le 27 février et j'ai l'honneur de faire partie d'une équipe particulièrement relevée. Pour l'arrivée du détachement français dans la capitale de la Thaïlande, en effet, les deux chefs ont décidé de faire l'étape en SMB2, histoire, sans doute, de montrer aux Thaïs et aux Américains que, en France, ils restent opérationnels. Le commandant D... (commandant d'escadre) sera donc leader de la 1^{ère} patrouille avec le colonel S... (commandant de base) en équipier. La 2^{ème} patrouille, qui décollera 10 mn après la 1^{ère}, sera conduite par un CP chevronné, mon camarade Rynko Czernij, que j'ai connu au 1/6, muté ensuite, comme moi, à la 10. Je serai son équipier. Connaissant l'expérience de Rynko j'aborde cette étape avec une totale sérénité.

Celle-ci n'est pas tout à fait partagée par notre colonel car, à Creil, ses responsabilités de commandant de base ne lui permettent pas de voler souvent sur B2 et, pendant le mois de préparation, il n'a effectué que 2 vols. Laisant le commandant D... préparer la mission, il vient demander à Rynko de lui faire un petit rappel sur... les instruments et cadrans de la cabine du B2 : les postes radio, les basculeurs des réservoirs de carburant, l'IFF, etc... Rynko s'exécute et en profite pour lui rappeler, aussi, les procédures de la percée et du circuit de piste du terrain de Bangkok. Après son départ nous ressentons tous deux un sentiment de malaise.

Briefing par le commandant : décollage en patrouilles légères séparées de 10 mn. Décollages individuels à 30 secondes dans les patrouilles, pour limiter les risques de collision avec un volatile. (Il a raison : le ciel au dessus du terrain de Calcutta est noir de vautours qui cherchent leur pâture et l'éjection du Cne Ortolo à Téhéran nous rendent prudents). Après décollage rassemblement des équipiers, montée sur la fréquence de l'approche, puis sur celle du contrôle en route, pour terminer sur les fréquences de Bangkok. La météo est bonne le terrain est vert. Des questions ? Pas de questions. Parfait. Les deux premiers B2 mettent en route, roulent jusqu'à la piste et s'alignent. Nous regardons le leader décoller, passer sans encombre à travers les vautours et disparaître. 30 secondes après c'est au tour du N°2 : comme dans le livre !

Rynko et moi nous nous préparons et, 10 mn plus tard, nous répétons le même scénario. Les vautours s'écartent aimablement pour nous laisser passer et, en ciel clair, j'aperçois l'avion du leader à 1 km devant moi, légèrement à droite. "Leader baïonnette à gauche" "OK". 1 minute plus tard je suis rassemblé en formation de combat et nous passons sur la fréquence de l'approche pour la montée. La visibilité est magnifique : pas un nuage dans le ciel. La durée prévue du vol est de 01h45. Nos bidons supplémentaires de 2000 litres nous donnent une autonomie de 02h30. L'étape devrait se passer sans problèmes.

Nous survolons le Golfe du Bengale et l'approche de Calcutta nous autorise à quitter la fréquence pour contacter le contrôle en route de Birmanie. Changement de fréquence. Et là surprise nous entendons le N°2 de la première patrouille : "Leader battez des plans, je ne vous vois pas" . "Je bats des plans". Ce n'est pas possible, ils ne sont pas rassemblés ! Après 15 mn de vol ! Ni Rynko ni moi n'osons nous mêler aux échanges radio entre le leader et son N°2, mais nous percevons clairement une certaine tension dans les messages. : le leader confirme le cap et la fréquence de la balise électromagnétique de Bangkok. Tout le monde l'a, mais le colonel doit quand même se sentir un peu seul. Nous longeons les côtes du Pakistan oriental (futur Bengla Desh) et atteignons ensuite les côtes de Birmanie.

« J'ai un problème de transfert » annonce soudain le leader. Le transfert concerne le carburant des bidons supplémentaires qui doit, normalement passer dans les réservoirs internes pour alimenter le réacteur. « passez sur la commutation des réservoirs « conseille mon leader ». « C'est déjà fait, mais mon carburant diminue anormalement « répond le leader ». La voix est tendue. Au bout de quelques minutes il ordonne à sa patrouille de passer sur la fréquence de garde. Rynko en fait de même pour nous et les 4 avions annoncent leur présence. Le leader annonce « Panne, Panne », (message international classique en cas d'incident) et appelle en un anglais approximatif le contrôle de garde, mais sans succès. (Les autorités américaines rappelleront au débriefing que, lorsqu'un pilote passe sur la fréquence garde, il doit afficher aussi IFF emergency).

Pendant ce temps notre patrouille survole la Birmanie et là, mauvaise surprise, une couche nuageuse continue recouvre la terre. "Mayday, Mayday" (idem) annonce le leader, mais sans plus de succès. Puis « OK je viens de passer verticale la balise de Bangkok, N°2 on contacte l'approche. Les 2 avions quittent la fréquence et je me demande ce que va faire le N°2 tout seul. 10 minutes plus tard, au moment où nous allons aussi atteindre la verticale de la balise, nous l'entendons revenu sur la fréquence en route, appeler l'approche, sur un ton un brin paniqué. Mon leader l'appelle et lui demande sa position ; il a passé la verticale et il est seul. Rynko, avec un ton très calme lui dit de se mettre en descente, au cap d'éloignement, à 300Kts en sortant les aérofreins, lui précise l'altitude de virage et le cap retour et lui dit de contacter l'approche de Bangkok. Le colonel quitte soudain la fréquence et il ne reste plus qu'à espérer qu'il a bien compris les informations qui lui ont été données.

Nous revenons vers la balise et, à sa verticale, Rynko ordonne, patrouille serrée (j'y suis quasiment), sortie des AF et mise en descente. Nous passons sur l'approche de Bangkok et, à sa demande, affichons le code IFF. L'approche nous prend en compte et nous annonce que le terrain, loin d'être vert, est jaune rougissant et qu'il pleut. Je n'ose penser à notre colonel. A 30 000 pieds la patrouille entre dans les nuages. J'effectue la plus belle patrouille serrée de ma vie. L'approche nous fait stabiliser à 2500 pieds et nous ordonne de passer sur la fréquence GCA. Ce qui est fait illico. AF rentrés, OK. Le contrôle GCA nous prend en compte et nous amène vers le point de mise en descente. « Attention, volets Top, train Top ».

La couche nuageuse est dense mais claire. Toujours en patrouille serrée à 170 kts, nous effectuons la descente aux ordres du GCA. A 500 pieds on aperçoit le sol et effectivement il pleut. Nous nous posons en patrouille serrée et aux ordres du leader je sors le parachute de queue, Rynko en fait de même avec le léger retard réglementaire.

En dégageant la piste nous apercevons, au parking le Nord 2501 précurseur et un B2. Qui est ce et où est l'autre ? Suspense et angoisse. Nous roulons sur le taxiway et soudain le quatrième B2 surgit sur le terrain, sous les nuages, en sens inverse du QFU en service, faisant remettre les gaz à un avion civil en finale. Le pilote grommelle des injures en français. Pas de doute c'est notre colonel. Pour une arrivée triomphale, c'en est une. Au parking le commandant D... discute avec l'Air Chief Marshal Thaï et un général américain. Je coupe le moteur, ouvre la verrière et attends que le mécano ait installé la sécurité du siège pour me débrêler. Je descends de l'avion et, avec Rynko, nous allons saluer les deux généraux. Pendant ce temps le quatrième B2 s'est posé et roule sur le taxiway. Nous l'attendons tous ; une fois au parking le colonel ouvre sa verrière : sa combinaison est noire de sueur et sa figure est rouge brique. Il n'a pas l'air content et on peut le comprendre mais en présence des 2 officiers généraux étrangers il se ressaisit. Le soir dans le bâtiment où nous logeons tous, nous entendons des éclats de voix dans la chambre du colonel ! J'ai bien l'impression que quelqu'un se prend une bonne remontée de bretelles. C'est vrai que, avec un peu moins de chance, le détachement aurait pu perdre un, voire deux autres B2 aujourd'hui. Nos manœuvres commencent bien !

MANŒUVRE OTASE (récit de Rynko Czernij)

L'activité aérienne se poursuit, avec l'entraînement : au BCP de divers candidats, à la licence de sous CP d'autres, des équipiers ; mais également missions d'interception sur alerte ou non, manœuvres etc... En décembre, détachement de SMB2 du 1/10 à Boufarik pour quelques exercices d'interception au profit des radars locaux.

Début de l'année 1961, soudaine une nouvelle surprenante, la 10èmes Escadre allait participer aux manœuvres OTASE à Bangkok !!! La France faisait partie du traité associant un certain nombre de pays pour la défense du Sud-Est Asiatique, les Etats-Unis, la Grande Bretagne, l'Australie, la Nouvelle Zélande, le Pakistan, les Philippines, la Thaïlande et la France. Comme l'OTAN, il se voulait défenseur du monde libre. Et voilà donc la réactivation de ce traité avec pour cette fois la participation de la France, alors que nos intérêts dans cette partie du monde avaient bien évolués.

Fiévreuse préparation, qui ? Quand ? Itinéraires, sécurité, survol désertique ou maritime... procédures, linguistique... Rassemblement du maximum d'informations concernant les escales, accueil et hébergement, avec en référence le précédent convoi de Mystères IV par la 12^{ème} Escadre de Cambrai, au profit de l'Inde, avec cependant le choix d'un itinéraire différent pour tenir compte des possibilités et des autorisations de survol.

Enfin voilà, c'est parti : 5 SMB équipés de réservoirs de 1300 l. Chaque pilote prévu, a effectué 1 ou 2 vols dans cette configuration comme prise en mains. L'assistance et le support technique, sont convoyés au moyen de 4 Noratlas. Le premier se mettant en place à chaque étape en échelon précurseur avec des contrôleurs pour le recueil et des mécaniciens pour l'accueil. Le dernier prévu avec les moyens en personnel et en matériel pour les mises en route, au moyen des bouteilles d'air comprimé de démarrage. Les deux autres en échelon intermédiaire pour le transport du reste du dispositif, mais aussi en prévision de toute anomalie survenant aux précédents.

Notre dispositif est placé sous le commandement de la 10^{ème} Escadre. Le chef en était le Commandant D., commandant en second de l'Escadre. Les autres éléments étaient : le Colonel S., commandant la Base de Creil, le Capitaine CAMUS, commandant le 2/10, le Capitaine ORTOLO son second et puis les pilotes tous CP ou SCP dont en particulier, CHEVRIER, NICOLAU, GUEGUEN, GOLAIN, DAMESTOY, CZERNIJ, BUISSON... et deux autres dont je ne me souviens pas du nom. Au total une dizaine de pilotes de la 10^{ème} mais également de la 12^{ème} Escadre pour représenter la défense aérienne française en Extrême Orient.

Première étape sans problème : Creil – Brindisi. Descente dans un restaurant italien bien sûr, pour déguster des pâtes dont le choix a paru difficile : chacun fait le sien, sauf GUEGUEN, qui ne les aime pas. Son choix arrêté, on lui sert un... plat de pâtes ; les noms au menu sont parfois trompeurs.

Deuxième étape : Brindisi – Ankara, à l'arrivée le Capitaine ORTOLO leader, percute un aigle, entrée d'air aplatie, extinction du réacteur, éjection. A peine arrivés en N2500 qui a entendu le message, nous nous précipitons à la tour de contrôle, Commandant D... en tête qui doit faire preuve d'énergie pour faire comprendre que : *my friend is bell out...* l'éjection s'est très bien passé, le pilote s'est posé pas très loin de son avion. Arrivée donc particulièrement remarquée. D'une part, par cet accident, mais qui plus est par le fait que les hautes autorités de l'aéronautique turques nous attendaient sur un autre terrain... Eskisehir, plus à l'ouest d'Ankara. Choix justifié par les français, car l'étape Eskisehir – Téhéran aurait été trop longue. Mauvaise coordination donc avec les autorités locales, et perte d'un avion. Néanmoins salutations aux belles filles turques du comptoir Air France.

Le règlement des problèmes liés à l'accident est laissé aux soins de l'Ambassade de France et à ses représentants... Nous, nous repartons.

Troisième étape : Ankara – Téhéran, un des plus longue, je suis leader de la deuxième patrouille. A mi-trajet, le terrain de Diyarbakir pouvant éventuellement servir de déroutement, pas d'in d'information sur son occupation ; des américains peut-être, néanmoins et selon la procédure, je lui transmets mon message de position, et reçois avec un très fort accent : *go ahead*. C'est tout. Cependant, j'ai besoin d'informations sur la situation météo à l'arrivée et j'en fait la demande à Diyarbakir. Pas de chance, le même interlocuteur et malgré mes demandes réitérées, ne cesse de me répondre : *go ahead*. Je n'ai pu en tirer autre chose. Alors vogue la galère et Inch Allah. Il fait tout de même savoir que sur un secteur du terrain de Téhéran, l'altitude de sécurité était de 10 000 pieds. Alors il valait mieux avoir une météo favorable ; d'autant que pour s'aligner face à l'ouest, il fallait, pour éviter le haut relief au nord, effectuer un enroulement par le sud, de balises en balises, dont la puissance d'émission était de portée très limitée... Ciel clair, faible brume au sol, je me présente face à la piste et reçoit l'autorisation d'atterrir sur l'une de pistes ; message très clair, je me pose sur l'autre piste. Nous voilà donc à destination. 2 h 10 de vol. Mais les surprises continuent, nos contrôleurs d'approche se rendant à la tour de contrôle pour nous assister éventuellement en approche, découvrent dans une salle portant le nom de "approach control", un bureau où il n'y a qu'une table avec un téléphone... Il n'y avait pas de contrôle d'approche... Téhéran, donc une ville pleine d'animation et de charme, avec toutes ses boutiques du bazar, en particulier de tapis, et ses commerçants très accueillants et souriants, disposés à tous les arrangements. Des tapis étalés en grande quantité dans la rue et sur lesquels l'arroseuse passe ainsi que les voitures ??? La raison serait de bien tasser et patiner les fibres tissées. On ne voit cela nulle part ailleurs. Une population attachante, héritage de l'ancienne Perse ? et une importante colonie de français !!! Hébergement de qualité mais trop bref bien entendu.

Quatrième étape : Téhéran – Bahrein. Sans histoire. Le terrain est sous la coupe britannique, c'est un avantage. Néanmoins c'est bien l'Orient, et en plein Ramadan, ce n'est pas le moment de se promener avec une cigarette au bec, ou de se livrer à la provocation en prenant des photos. Des vitrines tentantes avec des produits hors taxe pour ceux qui ne craignent pas la douane au retour. Hébergement très British ; au saut de lit tout juste une tasse de thé, de quoi inquiéter des gaulois ; heureusement nous sommes vite rassuré par vraiment un breakfast bien British, très copieux et très complet. Et nous voilà prêts à reprendre notre voyage.

Cinquième étape : Bahrein – Karachi. En vol à bord du Nord 2500, nous entendons un chef de patrouille manifester son inquiétude devant sa difficulté à maintenir sa vitesse ascensionnelle. Pour atteindre une altitude de croisière maximum, nous usons de la méthode et consigne suivante : en montée à vitesse normale, atteindre Mach 0.90, réduire le régime de façon à conserver le Mach et permettre de continuer à monter, donc économie de carburant. Seulement, voilà à ces latitudes la température, même en altitude est trop forte pour pouvoir bénéficier de notre méthode d'où nécessité de maintenir un régime élevé. Conclusion, le pétrole nécessaire pour l'étape ne sera peut-être pas suffisant !!! Heureusement, heureusement, bizarrement la vitesse sol est plus importante que prévue, et l'étape est finalement atteinte. Que s'est-il donc passé ? Tout simplement un fort Jet Stream qui soufflait dans la bonne direction...

Sixième étape : Karachi – New-delhi, un accueil tout particulier de nos avions. A l'ouverture de la verrière un indien enturbanné, un vrai fakir, se précipite, envoi dans la cabine un coup de pulvérisateur genre "flytox" et maintient la verrière fermée quelque temps : celui probablement nécessaire à l'élimination de tous les microbes, bactéries et autres virus que nous devons certainement véhiculer. C'est ça la précaution sanitaire de ce pays qui en a certainement besoin. Delhi, c'est l'Inde surpeuplée, mais avec les signes d'une empreinte laissée par les britanniques. Quelques quartiers bien entretenus et des pelouses bien sur...

Septième étape : New-Delhi – Calcutta. Là, c'est vraiment l'Inde profonde, où se côtoient toutes les couches de population, mais ce qui frappe le plus c'est la misère qui s'étale dans les rues et l'apparente indifférence de tous. Ici et là de grands charniers pour les morts de la nuit sur les trottoirs. Spectacle désolant et dur. A côté de cela à l'hôtel, vous n'êtes pas admis au restaurant sans cravate, heureusement, on arrive à s'échanger celles de ceux qui en avait emporté... C'est un autre monde. Devant la porte de l'hôtel des mendiants et des mourants... C'est un extrême orient auquel on ne s'attend pas. En sortant de l'hôtel pour une petite promenade pour encore mieux saisir ce mode si étrange, nous sommes abordés par un démarcheur qui nous propose de nous conduire dans une échoppe où on peut acheter de la soie... bien sur on est tenté. Notre petite équipe constituée du Col S..., du Cne CAMUS, de NICOLAU, GUEGUEN, DAMESTOY et moi, est accueillie dans un magasin au milieu d'un amoncellement de coupons de tissu de toute nature et de toutes les couleurs. On nous offre des rafraîchissements et on nous fait l'article, dans un déballage invraisemblable. Certains se laissent tenter et achètent quelques mètres. En sortant de ce lieu de brigands, le Col S... me demande : et vous CZERNI, vous n'avez rien acheté ? Non mon Colonel. Eh bien tenez, et il me sort de sa poche un petit carré de soie qu'il avait subtilisé en douce. Il faut dire qu'il avait une bonne connaissance des pratiques de ces démarcheurs. Le problème, c'est qu'aucun d'entre nous n'était capable de la différence entre de la soie et de la rayonne. Les acheteurs en ont été pour leur frais. Au voyage retour, le même démarcheur avec un grand sourire nous a expliqué comment on fait la différence entre la soie, le coton, la laine ou le synthétique... Belle leçon.

Le lendemain, huitième et dernière étape. Egalement, une des plus longue. L'arrivée à Bangkok est programmée avec un regroupement des avions pour une présentation et donc un défilé en dispositif. Pour cette raison la première patrouille est constituée du Cdt D., chef de patrouille et du Col S. n°2 : je suis le leader la deuxième patrouille et mon équipier est GUEGUEN. A Calcutta, la très forte pollution maintien dans les basses couches une brume sèche et donc une mauvaise visibilité horizontale, mais un ciel sans nuage. On nous annonce cependant une très forte instabilité à l'arrivée, mais une visibilité correcte et un plafond suffisant. Mise en route donc. Le Cdt D... me donne la consigne de mettre en route seulement 10 mn après son décollage. Compte tenu du programme prévu à l'arrivée, je ne respecte pas cette consigne, et donne l'ordre de mise en route dès que la 1^{ère} patrouille quitte le parking. La première patrouille décolle, les deux avions ne se rassemblent pas, et prennent donc individuellement le cap sur Bangkok. L'erreur du leader a été (je pense) de ne pas faire une baïonnette suffisante pour favoriser le rassemblement et je ne suis même pas certain qu'il ait fait cette manœuvre. Quant à nous, nous décollons l'un derrière l'autre, baïonnette et GUEGUEN rassemble comme un chef à la sortie de la brume sèche. Ciel clair donc, mise de cap vers Bangkok. Ciel, très beau temps, jusqu'à Rangoon (à peu près à mi-parcours). On apprend à ce moment là que le leader de la première patrouille et en panne de Radio Compas !!! L'avait-il bien vérifié au départ ?

Néanmoins, un virage circulaire à la verticale de Rangoon aurait peut-être permis un rassemblement car à partir de là le ciel est couvert à perte de vue ; il ne reste plus que l'éventualité d'un recueil Radar et approche à Bangkok. Donc maintien du cap et navigation à l'estime... Les trois autres avions ont en revanche de bons relèvements Radio compas. Très rapidement, premier appel radio infructueux pour entrer en contact avec Bangkok, d'autres appels tout aussi infructueux, même si l'on entend des dialogues radio sur la fréquence. Il devient urgent d'avoir un contact, alors à défaut de contact sur différentes fréquences normales on passe sur les fréquences de détresse. Pas plus de succès et on entend encore des dialogues en anglais sur ces fréquences. On entend alors cette réflexion du Col S... : *Attend frisé que je me pose et je vais te cirer les moustaches...* Dans notre situation, cette phrase est tragique, mais elle est devenue historique. L'inquiétude s'accroît et le Cdt nous demande de passer IFF Emergency. Si cette mesure est la roue de dernier secours pour le Cdt ; il n'est pas nécessaire d'affoler tout le Sud-Est asiatique et je fais signe à mon équipier de n'en rien faire. A force de jongler avec les fréquences, je perds le contact radio avec le Cdt et son équipier. Je me présente à la verticale de la balise de Bangkok, patrouille serrée pour GUEGUEN et amorce une classique percée QGH, virage de procédure, respect des altitudes de sécurité et nous débouchons sous la couche et sur la balise située sur la ville de Bangkok. Bravo GUEGUEN pour la tenue de patrouille dans la traversée de cet énorme "cunimb". Il tombe des cordes... virage, prise de cap vers le terrain, toujours en patrouille serrée nous effectuons notre défilé d'arrivée. Dislocation et présentation à l'atterrissage. C'est alors que j'aperçois en bout de piste un SMB2 en fin d'atterrissage... en même temps je récupère sur la fréquence le Col qui s'annonce sous la couche. Je lui donne le cap du terrain et il vient se poser derrière nous.

Que s'était-il passé ? Compte tenu de la météo qui avait contraint un Boeing d'Air France à remettre les gaz avant de pouvoir se poser, notre dispositif de recueil s'était dit : ils ne viendront pas... !

Quant au Cdt, il n'avait pas d'autre choix que d'effectuer une percée à l'estime et ainsi il s'est retrouvé sous la couche et au-dessus de la mer. Pas d'autre solution que de faire demi-tour pour essayer de retrouver la terre et c'est à ce moment là qu'un contrôleur US a vu l'énorme banane IFF sur son scope radar et qu'il l'a récupéré. Pourquoi ? Tout simplement parce que les radars n'étaient pas en veille permanente. Ils étaient mis en route

périodiquement pour vérification. Et c'est ainsi qu'un Cow Boy effectuait sa tournée de vérification à ce moment là.

Ce n'était donc pas une très glorieuse arrivée pour notre détachement.

Au parking, l'avion du Cdt à ma droite, moi ensuite, puis GUEGUEN et enfin celui du Col. Tout un dispositif de très hautes autorités militaires locales, aux casquettes toutes décorées de feuilles de chênes se dirige vers moi et me demande : *What troubles ?* Et moi, je leur réponds : *No troubles sir, one chief on my right and an other one on my left.* Et alors là, j'ai vu ce que de ma vie je n'avais jamais vu. Le Cdt descendre de son avion, blanc, cadavérique, marques de tout la frayeur qu'il avait éprouvée. De l'autre côté, je vois descendre le Col, qui lui, était trempé de la tête aux pieds, comme s'il avait pris un seau d'eau, une combinaison à tordre... Que d'émotions !

Pendant notre séjour, la tension du début entre les protagonistes de cette aventure s'est apaisée peu à peu et le détachement a participé avec pleine réussite aux différents exercices d'interception auxquels il a participé ; à la grande surprise des américains eux-mêmes, a qui nous avons présenté quelques belles photos.

Indépendamment des exercices aériens propres, nous avons été l'objet d'une attention et d'un accueil exceptionnels ; par tout le dispositif de l'organisation de l'OTASE, mais surtout par les autorités militaires Thaïs. Réception et cocktails somptueux, les Thaïs venant en particulier nous proposer une grande variété de plats du buffet dont des cuisses de grenouille, bien sur. En plus ces réceptions étaient souvent animées par des troupes de musique ou de danses folkloriques. Il faut avoir vu la célèbre danse des bambous pour mesurer la qualité de ces spectacles.

Autrement des moments de liberté en ville, chez les marchands de soie thaï particulière et aux couleurs couvrant tout l'éventail de l'arc en ciel ; les marchands de bijoux, attention aux fausses pierres, des objets en bronze brillant comme de l'or. Les restaurants aussi avec services d'un grand soin, à condition toutefois de bien vouloir déchiffrer la carte, accompagnés de serviettes chaudes ou classées... Et puis, qui est allé voir le Boudha d'émeraude, le marché flottant. Et qui a goûté aux massages thaïlandais ? Le plus des dépliants touristiques, c'est en Thaïlande que l'on trouve les plus belles filles du monde.

Et puis, notre détachement est invité au Viet Nam, à Saïgon, pourquoi pas, autorisation accordée. Arrivée, séjour à l'hôtel Continental célèbre pour tous les anciens d'Indochine et aussi la rue Catinat tout aussi connue.

Les autorités Vietnamiennes demandent une présentation en vol. GOLAIN en fait la démonstration et passe le mur du son. Quelques vitrines de la rue Catinat en font les frais. Le soir, grande réception par la colonie française et l'Ambassade France. On nous aborde, et on nous demande, qui va payer la note ? Pas de réponse.

Présence américaine visible, dans les bars des filles se font offrir à boire, le consommateur paye deux whiskies mais la fille ne boit que de l'eau teintée ou du thé... La prostitution est également très répandue... Attention les amateurs.

C'est maintenant le voyage retour, trajet donc inverse. Tout se passe sans problème jusqu'à Karachi. Et là on se souvient de l'important Jet-stream qui avait permis à l'aller d'arriver là la destination. Quelle alternative pour le retour ? Et si le même phénomène météo persiste, il semble bien que les avions ne pourront réussir l'étape. Il y a donc un risque énorme pour qu'il en soit ainsi. Décision est cependant prise pour l'exécution de cette mission. Le Cne CAMUS est désigné leader de la première patrouille contrairement aux ordres au départ et son équipier est

DAMESTOY. La seconde patrouille est composée de GOLAIN et de CHEVRIER. Le terrain de Sharjah sur l'itinéraire, son activation est douteuse et sa piste très courte en sable !

Le plein des avions est assuré avec le plus grand soin et les avions placés près de l'entrée de piste afin d'éviter au maximum le temps de roulage.

Décollage de la première patrouille et très rapidement force est de constater que les mêmes inconvénients sont là. Une petite couche d'altostratus et ensuite des cirrus de manière continue. L'altitude idéale ne peut être atteinte et l'estimation laisse présager une catastrophe. Dans le Nord 2500, nous suivons les événements à la radio, et en particulier la décision de DAMESTOY de ne plus toucher à la manette des gaz pour tenir la patrouille. Ensuite nous entendons annoncer : 10 mn de vol allumée. Nous déclenchons nos chronomètres et au bout de ce temps : extinction réacteur, mais aussi, terrain en vue... Et là on voit à l'atterrissage en acontou CAMUS avec ses bidons de 1300 l qu'il n'a pas largué, il éclate seulement ses pneus en bout de piste. Chapeau mon Capitaine. Quant- à DAMESTOY, il arrive tout bonnement au moteur et pose son avion sans problème. Il a estimé avec une excellente précision la distance du terrain et à partir de son altitude a réduit les gaz à fond et s'est mis en descente à la vitesse de finesse max. Sur toute cette distance il a donc économisé autant de carburant ; il ne lui en restait pourtant plus que quelque 30 ou 40 l. Ouf.

GOLAIN avec CHEVRIER suivent également les événements à la radio. Et pour eux aussi ça ne passe pas. Profitant d'un trou dans la couche et la vue de la presqu'île d'Oman, décision rapide d'aller se poser à Sharjah. Excellente initiative et rapide contact avec le sol. Absence de gisement balise et donc navigation d'approche par la mer et ensuite la côte. Atterrissage sur la piste en sable sans problème et heureuse surprise de découvrir la présence d'un détachement de Hunters. Bon accueil très British avec un repas dans la tradition et en grande tenue. Ils repartiront le lendemain avec l'aide de l'équipe de démarrage qui a rejoint avec ses bouteilles. Décollage en patrouille bidons vides et avec PC? La piste en aurait souffert mais il fallait cela en raison de sa longueur. Merci les British et leur rassemblement à Bahrein.

Le reste de cette aventure se termine bien entendu à Creil. Quelle épopée, personne ne l'oubliera, mais personne ne s'est trop vanté non plus de nos prouesses ou des lacunes dans son organisation. Le commandement n'en a pas fait état non plus. La France avait participé aux manœuvres OTASE. Cette organisation a ensuite tout naturellement disparu ; l'évolution des différents régimes des environs et la perte des intérêts de la majeure partie des pays concernés expliquant cela;

RETOUR A CREIL

Nous sommes donc revenus à notre Base de Creil, sans tambours ni trompettes... On allait pas épiloguer sur les différents incidents qui ont émaillé notre prestigieuse équipée et sur ses insuffisances... Quel en a été le compte rendu officiel donnant tous les détails de cette opération ? Il y a peut être des archives quelque part ?



Le résultat de notre sondage pour la visite du MuCEM à Marseille ne nous permet pas d'effectuer le voyage en bus. Donc nous ne pourrions pas organiser cette journée.

La manip du 18 septembre que nous avons montée sans les épouses pour visiter une distillerie de poire williams n'a pas eu de succès et nous avons dû l'annuler. Nous la reprendrons avec les femmes plus tard.