



## EDITORIAL

L'Armée de l'air a fêté ses 75 ans, c'était admirable car nous cherchons toujours à justifier notre prépondérance, même si les faits nous la reconnaissent.

La marine a fêté les 100 ans de l'Aéronavale. Bravo, mais si on veut être sérieux, 25 ans d'ancienneté supplémentaire ne rendent pas les marins ni plus intelligents ni plus efficaces aujourd'hui sauf à cultiver leur esprit de caste détestable. Non mes chers amis de la Marine, on ne peut plus vivre dans le passé comme les généraux de l'Armée de Terre qui se donnent, en autocratie parfaite, le titre de «gouverneurs militaires» en oubliant Metz et 1870.

Pour revenir sur l'Armée de l'Air, quelques technocrates, mécanos, commissaires et PN confondus ont pensé que les indicatifs des avions devaient afficher les N° des Bases aériennes. Ils n'ont que 80 ans de retard. Un avion n'est pas marqué par le lieu de son décollage, ni par le critère de traçabilité technique mais par son objectif et son appartenance à la communauté de l'air...

Alors mes seigneurs, ma chère hiérarchie, je pose une question simple : quel sera l'indicatif des avions de la base d'Orange, quand ils dépendront de la Base de Défense de Nîmes dont les patrons seront des Légionnaires ? (*Tout le monde sait qu'un légionnaire ne peut être commandé que par un légionnaire. Non ne rêvez pas, nous sommes au 21<sup>ème</sup> Siècle !!!!*), BDD NOL (pour Nîmes Orange Laudun) à moins que ne soit BA-NG Camaret... (Pour nouvelle génération et nouvelle implantation contre toute logique territoriale)... Nous sommes maintenant prêts à redevenir l'aviation des corps d'armée attachée à un secteur comme en 1940...

J'enrage.

## **Après l'article sur le général Mitterrand voici celui sur le colonel Jean Charton qui est l'homme qui m'a le plus appris dans toute ma carrière dans l'Armée de l'air**

J'ai rencontré Jean Charton quand je suis revenu à Orange comme second de la « 5 ».il était Commandant de la Base.

Je ne connaissais pas Le Col Charton, mais je l'avais vu confronté aux conséquences médiatiques de l'affaire « Clément Marot » alors qu'il était l'adjoint du chef de cabinet du général Grigaut, CEMAA.

Clément Marot était le nom code du plan de remplacement par des militaires, des contrôleurs de circulation aérienne en grève. Pendant l'exercice de cette responsabilité deux avions de ligne se sont heurtés au dessus de Nantes.

J. Charton n'avait pas hésité de se mettre en première ligne et face aux journalistes il avait assumé ses responsabilités avec intelligence en lieu et place d'officiers beaucoup plus anciens à qui revenait ce rôle mais qui n'étaient jamais disponibles pour répondre aux questions !!! Naturellement J. Charton a été critiqué lors de cette intervention. Je m'en étais ouvert à mon ami, camarade de promotion Michel Authier, superbe arrière dans l'équipe de rugby de l'école de l'Air, qui travaillait avec Charton. Il m'avait dit à l'époque, je cite, « *Jean Charton est un chef exceptionnel, tu ne peux pas savoir à quel point il est en avance sur son temps* ». M Authier n'est plus de ce monde, mais j'ai plaisir à lui reconnaître cette perception d'un homme sortant du commun, en avance de 20 ans sur son époque.

Je débarque donc en septembre 1974 à orange pour être second de la « 5 ».

A cette époque les militaires du rang (MDR), comme on disait dans l'AAir devaient sortir en uniforme de la Base Aérienne. C'est ainsi que passé la barrière derrière le premier buisson venu, ils quittaient leurs uniformes et partaient en civil comme nous l'avions fait à l'Ecole de l'air. J. Charton a refusé cette mascarade et contre l'avis de sa hiérarchie il a décidé de donner aux MDR la possibilité de sortir en civil. *Soyez un chef, prenez vos responsabilités mais rendez toujours compte.* Cette simple décision de son niveau, que ses collègues n'avaient su prendre, lui a valu quelques inimitiés. Son action sur la base a été empreinte de modernisme et d'humanité. Il n'avait pas peur de rencontrer les hommes et les femmes de la Base, il allait au devant d'eux, il écoutait (il entendait mais surtout il écoutait). Aujourd'hui, chacun se lamente sur la perte de l'esprit de corps, mais J. Charton avait parfaitement compris que cet esprit de corps ne se décrète pas mais s'entretient. Je n'ai que des souvenirs très vifs des manips qu'il a organisées. Cela commence par, par ces exercices mensuels de réaction où chaque chef de moyens devait rendre compte des insuffisances de ses unités, de la pratique du sport, et sa volonté de le développer sur la base, mais aussi par des soirées festives qui regroupaient les personnels tous les mois.

Il avait synthétisé l'ensemble de ses actions à la tête de la base dans trois directions.

Rendre la base

- Plus opérationnelle,
- Plus adaptée au monde moderne avec une ouverture sur la société civile
- Plus ouverte à la communication pour que les améliorations internes et les progrès vers l'extérieur soient connus et bien exploités.

Aujourd'hui y a-t-il un commandant de base, un grand commandeur, voire le Chef d'Etat Major de l'Armée de l'Air qui puisse contester cette vision où tous les actes de chacun peuvent trouver leur place dans un ensemble cohérent. C'est ainsi que tout au long de son commandement il diffusait une « gazette » où toutes ses actions étaient signalées et intégrées dans une des trois catégories d'objectifs et où chacun pouvait voir les progrès et pouvait juger de sa place dans l'ensemble.

Il a fait réaliser dans la logique de la guerre froide des merlons pour durcir la base, il a modernisé la protection et surtout il a créé une dynamique de l'excellence dans tous les domaines de son action. Les exercices de réaction mensuels nous avaient amené à un haut niveau de capacité.

Dans le même esprit, il avait un sens du commandement d'une subtilité extraordinaire. Il cherchait à utiliser les compétences quelles que soient leur niveau dans la hiérarchie. C'est ainsi qu'il a désigné un jeune sergent volontariste et intelligent pour lui proposer des améliorations fondamentales dans les logements de sous-officiers qui, je dois le dire, ne passionnait pas tous les commandants de base. Tous ce qui a été proposé a été réalisé car pour lui l'engagement oral était un contrat moral. Il a conçu et réalisé un PC guerre d'où il pouvait manœuvrer la base tant sur le plan opérationnel que logistique. Il a amélioré l'infrastructure opérationnelle sans négliger celle des conditions de vie des personnels.

Il nous a imposé un rythme très élevé de visites sur la base pour mieux faire connaître les évolutions de l'Armée de l'Air. Et dans le cadre de sa volonté de communiquer, Il avait demandé au CEMAA de pouvoir installer sur Orange un prototype de communication ou à partir d'un studio local il pouvait joindre par TV tous les locaux de la base comme le fait le pacha d'un bâtiment de la marine aujourd'hui. Cela lui a été refusé, c'était beaucoup trop tôt. C'est alors qu'il a créé la gazette mensuelle d'information interne dont j'ai déjà parlé.

Il était d'un courage moral et d'une droiture exceptionnelle. Lors de la transformation sur Mirage F 1 il est parti faire quelques missions à Mont de Marsan. Fort de son expérience de pilote de chasse tous temps à la 30, il a fait preuve d'un excès de confiance et il a causé une collision sans gravité avec un Fouga lors d'un rassemblement de nuit. Le lendemain au briefing de l'Escadre à 8 h00, il était là. Et il nous a commenté toutes ses erreurs avec un courage et une sincérité que je n'ai plus jamais rencontré dans ce métier. Le pilote qui a été percuté, Maurice Rebel, a témoigné de cette franchise et cette volonté de réparer le traumatisme personnel. Des années après, il témoignait toujours auprès de Maurice de son attachement.

Sa Base était son domaine et il entendait en rester le maître en toute circonstance. C'est ainsi qu'il a remis en place quelques officiers généraux de l'Armée de Terre dont un « gouverneur militaire » qui estimaient que le territoire de la base aérienne était de leurs responsabilités.

Mais cette attitude valait aussi pour les Grands Commandeurs de l'Armée de l'Air.

Quand les Mirage F1 sont arrivés à Orange il a voulu que ce soit exceptionnel et il a décidé d'organiser le baptême de cet avion. Il avait des relations parisiennes qui n'étaient pas du niveau de celles qu'un colonel de l'Armée de l'Air était susceptible d'avoir. Il connaissait Georges Cravenne, grand organisateur d'événements mondains et il lui a demandé de trouver une marraine et de réunir le tout Paris pour l'arrivée des F1.

C'est ainsi que Danielle Tompson, Marie Hélène Breillat, Gérard Oury, J-Pierre Cassel, Jean Castel, Roger Hanin, Pierre Mondy, Jane Birkin, Dani (entre autres) sont venus sur la base pour une journée mémorable. Comme J. Charton ne pouvait pas imaginer de ne pas être seul maître, il a demandé et obtenu du CEMAA d'être l'autorité la plus élevée de l'assistance. Le commandant de la Région Aérienne de l'époque lui en a voulu et le commandant du CAFDA n'a pas été en reste.

Toujours dans cette volonté d'entretenir l'esprit de corps, il a voulu que toute la base soit associée à cette manifestation du bas en haut de la hiérarchie. Il a contacté le Bachaga Boualem pour lui demander d'organiser un méchoui capable de nourrir les 2000 personnes de la base mêlant les invités avec les militaires de tous grades

*NDLR :Pour les jeunes générations le Bachaga Boualem avait choisit d'être fidèle à la France en Algérie pendant les événements et après les accords d'Evian il s'était retiré avec ses fidèles en Camargue. J Charton l'avait connu en AFN et ils s'étaient appréciés.*

Entre autres ce succès, cette avance sur son temps, cette élégance, cet amalgame harmonieux de rigueur, de modernisme, de qualités opérationnelles, de compréhension des hommes, lui ont valu des jalousies et des inimitiés hors du commun. J'ai encore en souvenir ce repas lors de l'assemblée des pilotes de chasse dans les années 94 ou 95 ou les agressions contre Charton, qui était mort depuis 6 ans, sont venues de quelques officiers généraux, de haut rang, avec une violence déplacée et une jalousie manifeste. Je ne pouvais accepter que Charton soit critiqué de cette manière misérable. Il s'est ensuivi une passe d'armes où je n'ai pas renié un homme que j'admire.

Mais ce n'est pas la seule attaque que J. Charton ait subie. Quittant la B.A. 115 à Orange, il est devenu chef du Bureau Budget de l'AAir. Pendant l'exercice de ses responsabilités il a séduit tous les jeunes énarques du cabinet du Ministre de la Défense pour le plus grand bien de l'Armée de l'Air mais il n'a séduit ni son prédécesseur ni son successeur dont les qualités ne sont pas en cause mais qui ne pouvait avoir la même aura (au moins pour moi). Malgré ses succès au Bureau Budget, BB comme on disait à l'époque, il a été victime de médisances et il n'a pas été nommé, comme il le souhaitait ardemment, à la tête de l'Ecole de l'Air. Il est devenu chef d'état major de la Fatac- 1<sup>ère</sup> RA. J'ai en mémoire quelques anecdotes de ce provocateur à ce poste et je les raconterai peut-être plus tard. Ensuite il a été adjoint D.A. à la 4<sup>ème</sup> Région Aérienne, quel gâchis !!! Puis il a décidé de démissionner pour s'établir à Tahiti. Il est mort en 1988 des suites d'une intervention chirurgicale bénigne.

Quand il a décidé de quitter l'Armée de l'air il m'a averti dans une lettre que j'ai gardée. Il y disait comme les officiers du 1<sup>er</sup> REP après le putsch quand un camion les amenait vers la prison, *« non je ne regrette rien » de ces 30 années passées au sein de l'Armée de l'Air, et il ajoutait, « si je regrette de ne pas avoir commandé l'Ecole de l'Air » et je pars car je n'aime pas les rôles de série B.*

Dans ses lettres il me disait aussi *« Il faut toujours écrire les choses importantes, vous ne pouvez pas vous contenter de les dire »*

Et enfin dans une de ses dernières lettres, il m'a dit :

- *Il faut être convaincu qu'une armée moderne ne peut être commandée par des chefs solitaires*
- *Il faut refuser les petits clans et les vastes champs clos*
- *Il faut conserver intact, voire cultiver, une certaine capacité à la désobéissance*
- *Il faut admettre que l'autoritarisme n'est que le vice des médiocres*
- *L'homme ne saurait connaître la loi et mesurer ses limites, qu'en passant parfois outre.*

Voilà l'homme j'ai aimé contre les médiocres et les petits, c'était un Seigneur et un Chef avec lequel on aurait été faire la guerre au Diable lui-même.



***En matière de médiocrité voici un document de la Royal Navy qui est un modèle de mensonges, de tromperies et de misérabilisme... Comme quoi ce n'est pas réservé à une certaine élite***

***En effet les marins de sa majesté en sont toujours à montrer le Pilote de fortune dans la peau du Marin de métier, mais dont la seule justification est la satisfaction de l'Ego, je cite «une compétence que peu de marines possèdent» comme si posséder cette compétence était une fin en soi. Ils oublient tout simplement de l'exercer... Encore une fois il est désolant de voir que les marines ne veulent avoir une aviation que pour valoriser et justifier leurs outils dépassés. Ils mettent leurs bâtiments au service de l'Aviation sans qu'ils perçoivent l'archaïsme de leur démarche.***

#### **« Article de Royal Navy »**

Quand une armée de l'air et une aéronautique navale disposent des mêmes matériels, il est tentant de vouloir les fusionner. C'est ce qu'a fait, en 2000, la Grande-Bretagne. Au moment du retrait des Sea Harrier, embarqués sur les porte-aéronefs de la Royal Navy, le ministère de la Défense a décidé de créer la « Joint Harrier Force (JHF) », rassemblant les Harrier GR7 de la Royal Air Force et les appareils attribués à la marine (puis les GR9 à leur arrivée en 2007). L'idée était de mutualiser au maximum les moyens et, par conséquent, de réaliser des économies. Mais c'était sans compter avec la réalité opérationnelle. Engagées en Irak en Afghanistan, les composantes aériennes de l'armée britannique, en nombre limité, ont été très sollicitées ces dernières années. Les Harrier ont été, prioritairement, déployés sur les théâtres terrestres (***cela a-t-il posé un problème opérationnel ?***) comme l'Afghanistan, où ils se sont d'ailleurs révélés très utiles. Pour répondre aux besoins, la RAF a puisé au sein de la JHF dans les appareils qui devaient être affectés à la marine. Le résultat le plus visible a été l'absence de déploiement aéronaval digne de ce nom (***digne de ce nom ???***) depuis un bon moment. En février dernier, le Task Group 328.01 (mission Taurus), plus important déploiement de la Royal Navy depuis 10 ans, a par exemple rejoint l'océan Indien sans compter dans ses rangs l'un des deux porte-aéronefs anglais, l'Ark Royal ou l'Illustrious (***cela a-t-il posé un problème opérationnel ?***).

Eviter les pertes de compétences. Faisant face à une véritable pénurie d'avions embarqués, la Royal Navy se retrouve aujourd'hui confrontée à un grave problème de formation et d'entraînement. Opérer à terre et sur un porte-aéronefs n'est, en effet, pas la même chose. Récemment, les Britanniques ont pris conscience qu'ils étaient progressivement en train de perdre une capacité de projection aéronavale, compétence que *peu de marines possèdent*. et qui nécessite un long apprentissage.

C'est pourquoi (***!!!***) la Royal Navy souhaite reprendre la main sur son aviation embarquée et marquer sa différence avec la RAF (***pourquoi ???***). L'an prochain, la flotte anglaise prévoit un déploiement avec l'Ark Royal. A cette occasion, les Harriers destinés à embarquer sur le porte-aéronefs vont abandonner la numérotation d'escadrons de l'armée de l'Air (1 à 4 actuellement) pour être intégrés au sein des flottilles 800 et 801, à l'image de ce qui était en vigueur dans la Fleet Air Arm avant la création de la Joint Harrier Force. La Navy espère, ainsi, revenir sur un pied d'égalité avec la RAF... (***Quelle victoire...***)

***NDLR Il faut avoir beaucoup de courage ou de duplicité pour oser écrire les deux dernières phrases.***



***Puisque nous parlons « Marine » voici un point des activités du CDG depuis son lancement. !!!***

**Charles-de-Gaulle : fluctuat nec mergitur**

La ville de Paris est marraine du Charles-de-Gaulle et sa devise "*fluctuat nec mergitur*" (Il flotte mais ne coule pas) peut s'appliquer au porte-avions, qui n'en est pas à sa première tempête médiatique.

Voyons les faits. Le PA a été admis au service actif le 18 mai 2001, plus de quinze ans après la décision (3 février 1986) de construire celui qu'on appelait alors le Richelieu (***Je reconnais aux Marins l'intelligence de l'appeler Charles de Gaulle qui pérennisait un outil inutile, et coûteux, pardon au général.***). Ses essais à la mer débutent en janvier 1999 et durent un peu plus de deux ans. C'est alors que se produit l'incident qui reste dans toutes les mémoires avec une hélice qui casse, les discussions sur le pont trop court et les autres problèmes de jeunesse datent de cette époque.

A partir de son entrée en service, le porte-avions donne entière satisfaction. Il participe à quatre déploiements dans l'océan indien, les missions Agapanthe. La première, du 1er décembre 2001 au 1er juillet 2002. Cette première mission dure sept mois. Le PA repart pour l'océan indien vingt mois plus tard, le 1er mars 2003 et rentre à Toulon le 21 mai. Nouvelle mission en 2006, du 24 février au 9 juin, puis en 2007, du 11 février au 15 mai. Au total, *transit compris*, le PA a été engagé dans des opérations majeures durant seize mois et dix jours.

Une fois les réparations actuelles réalisées, et sauf coup du sort, il est reparti pour un peu plus de quatre mois. Soit seize mois en mission Agapanthe au cours de ses dix premières années (120 mois) de vie opérationnelle. Soit, pour parler comme un terrien, l'équivalent d'une Opex de deux mois dans le meilleur des cas tous les 24 mois depuis 2001 !!!

Les missions dans l'océan indien ne consistent pas seulement à fournir un appui aérien aux forces terrestres engagées en Afghanistan. On peut même dire que ce rôle n'est pas décisif d'un point de vue militaire, tant il serait plus rationnel de baser des avions (y compris ceux de la Marine, comme cela s'est fait une fois avec les Super-Etendard) à Kandahar - c'est-à-dire au plus proche de leurs zones d'intervention, plutôt qu'en mer, au large du Pakistan... Cette participation vise d'abord à entretenir le savoir-faire des pilotes et des équipages, plutôt que d'apporter une contribution majeure à la coalition !!!

Dans l'océan indien, le porte-avions participe à des missions de sécurisation (anti-pirate et anti-terroriste), mais là encore, le rapport coût efficacité (***coût/inefficacité ???***) peut être interrogé. On utilise le PA pour ces missions parce qu'il est là, plus qu'on ne l'envoie pour les remplir. En revanche, le PA est un instrument de diplomatie navale. Il montre le pavillon français dans une région de crise et coopère, à chaque fois, avec les forces armées de la région, en particulier l'Inde, les Emirats arabes unis et l'Arabie saoudite. Il joue également un rôle de "gesticulation" face à l'Iran. (***C'est sûrement vrai et le coût global du PA doit être pris sur la dotation du Ministère des affaires Etrangères. Le pacha serait un diplomate et prônerait la politique de la canonnière... Non il faut de temps en temps avoir les pieds sur terre et ne pas penser que l'on est un diplomate, un aviateur, un homme de guerre et un marin de fortune !!!.***)

Hors de ces missions dans l'Indien, le PA a participé à de nombreux exercices avec les marines alliées, en particulier en Méditerranée, qui reste son terrain de ***jeu favori (c'est mieux qu'une WIFI)***. Toute une partie de son activité à la mer consiste à entraîner les pilotes de l'aéronavale, en face de Toulon à se poser sur 200 mètres alors que des milliers de piste de 2400 mètres sont à leur disposition ! Le PA a également fait trois déploiements dans l'Atlantique, en juin 2004, de mai à juillet 2004, avec escale à Norkolk, puis en début d'année 2010, avec pour la première fois le franchissement du cercle polaire. Ces missions relèvent de l'entraînement au sein de l'Otan et, là encore, de la diplomatie navale, (***oui bien sûr avec les phoques et les ours polaires.***)

PS : sur le thème mal connu de la diplomatie navale, on peut lire le livre d'Hervé Coutau-Bégarie "le meilleur des ambassadeurs",

*NDLR : je laisse les diplomates libres de leurs commentaires.*

## **Enfin pour le plaisir, une phrase de notre président à qui on ne fait pas dire ce qu'il ne veut pas, malgré les mensonges d'une certaine presse. Ainsi dans une rencontre avec des étudiants à Bordeaux**

Alors qu'on ne s'y attend pas au milieu d'une fac, un jeune demande « un nouveau porte-avions ? ». A ce moment, le Président se tourne dans sa direction, marque un temps d'arrêt, esquisse un sourire et réplique à cette demande inattendue par une réponse de bon sens qui lui fait honneur : « Un porte-avions, pour quoi faire ? Je veux bien faire un porte-avions mais pour quoi faire ? »

Voilà enfin un président qui a la « vista » et le courage de dire ce nous savons tous. Nous devons nous en rappeler.

### **Nous sommes le 8 mars et l'actualité m'impose d'écrire.**

Le Mistral ce superbe bâtiment de la marine prévu pour être le bâtiment amiral de la « croisière Jeanne d'Arc » a reçu une mission annexe mais d'une grande importance, celle de transporter le plus vite possible, 900 égyptiens chassés de Libye et réfugiés en Tunisie.

Dans le drame qui se joue, la marine ne saurait être absente et le CEMA (marin) a imaginé mettre en valeur ces mastodontes qui avancent au rythme des canonnières du Yang Tsé. Le temps de prendre du matériel à Toulon et voilà notre Mistral en Tunisie, disposé à jouer son rôle humanitaire devant les médias.

Domage, l'Armée de l'Air était passée par là et les égyptiens étaient depuis plusieurs jours dans les bras de leurs épouses.

Le Mistral a déposé 100 palettes d'une tonne sur le quai. Il est reparti sans publicité rejoindre la « Croisière Jeanne d'Arc » riche des ses cocktails et de son statut d'Ambassadeur de la France. N'ayez aucune crainte l'Armée de l'Air assure le travail pendant ce temps là.

Est-ce bien raisonnable ? Laissons à nouveau à notre président, qui a bien perçu aujourd'hui le poids des différents moyens de la défense et de leur efficacité, la conclusion de cette affaire, **comme je le disais plus haut « Un second Porte Avions ! Pourquoi faire ? »**.

### **Nous sommes le 25 mars et l'actualité m'impose d'écrire encore et encore...**

Pendant la première guerre du golfe quand je commandais la FATac – 1<sup>ère</sup> RA, je me suis trouvé auprès de la division Daguet à la frontière Arabie / Koweït alors que l'offensive aérienne était en cours avec les succès que tout le monde connaît.

Mon ami, Mouscardes, patron de la division et landais comme moi avait été relevé de son commandement pour des problèmes de santé. Janvier son successeur n'était pas encore arrivé. Reçu par le second de la division Daguet, il me dit avant mon départ, je cite « j'espère que nous allons être engagés, car sinon l'Armée de Terre devra gérer 20 ans de domination de l'Armée de l'Air » !!!

Cette phrase m'a interpellé jusqu'à la fin de mon activité au sein de l'Armée de l'Air. En effet, pour nous aviateurs, l'essentiel est d'obtenir le succès des armes de la France quelle que soit la couleur d'uniforme de celui qui est engagé. Ce n'est pas le cas des autres armées.

Vingt après je suis consterné par ce que j'entend. Le PA va appareiller... , il a appareillé (enfin) aujourd'hui à 15 h 30. Il sera opérationnel dans trois jours, il emporte 8 Rafale (dont la moitié sera consacrée à sa protection), 2000 hommes, il est entouré de 3 frégates qui le protègent, d'un SNA au cas ou (!!!), de pétrolier pour le ravitailler. Pourquoi les Rafale Marine n'ont ils pas été engagés depuis le porte avion insubmersible qu'est la Corse ? Est-ce le signe d'une bonne gestion de nos moyens ? Mon cher CEMA est-ce raisonnable, efficace et le fait d'un bon gérant des deniers de l'état ? A moins que ce ne soit pour plaider en faveur du second PA !!! Malgré la propagande outrancière de la Direction de la Communication de la Défense (Dicod aux ordres du CEMA) l'utilisation du PA ne convainc personne.

Par ailleurs, un général de l'Armée de Terre (deuxième section) estime que les armes aériennes ne pourront obtenir la victoire. (NDLR il faudrait envoyer la Brigade...)

Enfin en aucun cas on entend dire que, comme d'habitude, l'Armée de l'Air est la première au combat, la première engagée et parfois la seule.

Alors Messieurs des autres armées, soyez interarmées pour le plus grand bien de la France et arrêtez vos attitudes catégorielles et vos critiques misérables et surtout ne dites pas que l'Armée de l'Air n'est pas interarmées (peu à peu vous perdez votre crédibilité).



***Connaissez vous André-Georges Lafitte (AGL pour la suite du récit) ?  
Pour ma part, je l'ai connu à Mekhnès ou nous étions à la même époque  
en Ecole De Chasse, puis en 1969. il sortait de la 11 et il arrivait au ½ Cigognes.  
C'était une personnalité très attachante mais parfois difficile à maîtriser.***

En dehors de son métier de pilote de chasse qu'il assurait avec beaucoup de maîtrise, il adorait les rallyes automobiles. C'est ainsi qu'avec une Simca 1000 Sport il a fait quelques courses et tenté de monter aux arbres ce qui lui a valu une fracture des vertèbres!!! A cette époque, un pilote de BMW cherchait un navigateur pour l'accompagner dans ses courses et il n'en trouvait pas. Il faut dire qu'il y avait de bonnes raisons : le pilote en question portait des verres de 1 cm d'épaisseur et seul André-Georges a relevé le challenge.

Un jour au ½ il a décollé en M III E et il a eu, peu après le décollage, une panne sérieuse d'auto-commande. Il a pris suffisamment de G pour que sa fracture passée et les nouveaux dégâts occasionnés entraînent une inaptitude au siège éjectable. Ensuite, il a été affecté à Colorado Springs comme officier de liaison auprès de l'Ecole de l'Air américaine. A cette période, comme il ne faisait rien comme les autres, il chassait l'ours à l'arc dans les Rocheuses! Ensuite il a été affecté au 1er GMS puis il a reçu le commandement du 1er escadron de la DV de l'Ecole de l'Air avant de rejoindre Ramstein puis il a été affecté auprès de l'Ambassade de France en RFA et je l'ai perdu de vue.

Je l'ai retrouvé quand je commandais la FATac-1 RA; il est venu me voir un jour de juin 1990. Il m'avait fait part de son projet de traverser l'Atlantique en ULM; comme il avait un minimum de conscience du danger, il m'a demandé de lui prêter une combinaison étanche, au cas où... Accord donné et je le vois début juillet où il me dit ne pas être prêt pour l'aventure, pour mille raisons dont je n'ai plus le souvenir. En vacances dans mon Sud-ouest natal, j'apprends fin juillet, qu'AGL était en route vers les Orcades pour sa traversée en ULM, puis aucune nouvelle... jusqu'au moment où il m'a téléphoné pour me dire qu'il était bloqué par les autorités Danoises et Islandaises à Reykjavik et qu'il avait besoin d'un coup de main. J'ai pu éclaircir la situation et lui permettre de poursuivre sa tentative.

Revenu à la FATac, je recontacte AGL et voici son débriefing.

« Je n'étais pas prêt pour la traversée quand un « Batave » m'a provoqué au téléphone. Il était aux Shetland pour tenter le grand saut. Il avait un projet identique au mien, il avait appris mon existence et il me narguait comme savent faire certains anglo-saxons. J'ai rassemblé mon matériel incomplet et en route pour rattraper l'insolent. Les anglais et les Danois n'avaient pas voulu que le Batave prenne l'air et il était en attente d'un feu vert aux îles Féroé ».

AGL entreprend de le rejoindre aux Féroé. Les deux concurrents sont bloqués par les autorités mais l'enthousiasme d'AGL et sa compétence d'ancien chasseur font la différence et il décolle enfin vers Reykjavik d'où il m'appelle. Puis les difficultés diplomatiques étant aplanies il peut enfin décoller vers le continent américain avec une escale au Groenland. Pour la petite histoire le Batave avait décollé des Féroé sans autorisation et il est resté en Islande où il est peut-être encore !!!

Quelques heures après le décollage, son radio compas tombe en panne, la météo se dégrade brutalement et il est obligé de descendre au ras de la banquise. Quelques mois après ces moments, il m'a avoué avoir été impressionné par ces masses de glace en mouvement, prêtes à broyer l'imprudent.



Heures après heures, il avance vers le Groenland et à un moment, il voit une falaise devant lui. Il a encore de l'autonomie, il ne peut tenter la Nouvelle Ecosse car sans radio compas c'est une forme de suicide et il faut qu'il se ravitaille. Il commence donc sa quête vers son Graal (Kulusuk). Sachant que la ville et l'aérodrome sont au fond d'un fjord, il décide de tous les explorer d'abord vers le nord puis vers le sud.

Ces manoeuvres ne sont pas sans risques dans l'atmosphère de brouillard de nuages et de neige mêlés. A un moment, il se trouve dans un crachin, sans visibilité et une falaise se dresse face à lui. Pied et manche dans le coin, il réussit à l'éviter.

Il rentre dans de nombreux fjords sans succès et finalement, au bout de son pétrole, il décide de se vomir dans un fond de torrent. Son ULM est équipé d'un parachute qui lui permet de se poser sur 20 mètres après une approche à faible vitesse et faible hauteur. Il se pose sans casse personnelle et déclenche sa balise de détresse. Quelques heures plus tard, un hélicoptère norvégien de la SAR se pose à proximité. Au débriefing, dans un des fjords explorés, il s'en est fallu d'un virage pour qu'il trouve son terrain de destination !!!

**Voici pour la première traversée de l'Atlantique Est Ouest car il convient de se rappeler que le Groenland est réputé faire partie du continent américain.**

A cette époque, AGL frôlait les 53 ans. Après cet exploit et à cet âge où la vie recèle encore de nombreux attraits, beaucoup auraient décidé de raccrocher les gants. AGL n'est pas de cet alliage. Toujours à la FATac 1<sup>ère</sup> RA, je vois le arriver pour me demander de lui prêter, à nouveau, une combinaison étanche. Son projet était de rallier Le Bourget lors du salon de l'aéronautique et de l'espace de 1991 après avoir décollé de Montréal, pour des raisons technico-financières (au lieu de New York).

Naturellement, je lui prête la combinaison ainsi qu'un paquetage de survie spécialement confectionné pour ce raid; mais entre-temps la FATac avait fait la guerre du Golfe 1 et j'avais acheté pour les Jaguar des GPS Garmin.

Pour la petite histoire, j'avais financé les 50 GPS sur les crédits du commissariat, considérant qu'il s'agissait d'équipements pilote comme la combinaison de vol ou les gants. C'est vrai qu'il y a là une interprétation extensive de la réglementation. Mais c'était passé et je n'imaginai pas que cela puisse poser problème. C'était sans compter sur le directeur (avec un petit d) du commissariat de l'Armée de l'Air, qui s'apercevant de cette « faute » comptable en 1992, soit près de 3 ans après, a demandé une régularisation des comptes au cas où un contrôleur des Armées lui demanderait des explications!!! Il en est des commissaires comme des autres hommes : il y a des hommes de stature (et Dieu sait si j'en connaît) et il y a les autres.

Donc, je prête un GPS à AGL ... avec une recommandation : interdiction absolue de se crasher pour ne pas perdre ce précieux équipement ce qui me dispensait de parler du pilote car je ne me serai pas risqué à donner des conseils de prudence à AGL !!!

Je lui laisse prendre le relais pour la suite de l'aventure :

«Décollage de Montréal sans PB particulier. Cap sur Le Bourget. Après 3 heures de vol je prends conscience d'une composante de vent de face rendant le Plan de Vol irréalisable. Rappelez vous, pour ce salon cette année là, il avait fait un temps épouvantable avec une succession de tempêtes venant du nord».

AGL doit prendre une décision. Entre le QRF (retour au point de départ) et poursuivre vers l'est je pense que la majorité d'entre nous aurait choisi la première solution. AGL décide de poursuivre et ce n'est pas une tempête nordique qui va le faire reculer. Mais comme il n'aura plus assez de pétrole pour rejoindre Le Bourget, il décide de se dérouter vers les Açores. Arrêtons nous un instant sur une carte. Trois heures de vol depuis la côte, moins de mille kilomètres; 45° à droite les Açores ...4000 km devant et une dérive incroyable de 45° (le vent ayant la même vitesse que l'avion : 100 kts). Il pianote sur le GPS et le voilà parti pour les Açores!!!

Rien de particulier sur ce trajet sauf la perte des infos du GPS pendant 20' (grosse frayeur), la traversée d'un système frontal complet avec un peu de givrage, un réservoir difficile à transférer et enfin une arrivée « sport ». Contact radio avec la base américaine ou il s'engage une conversation irréaliste :

**Contrôle de AGL** : en provenance de Montréal, demande QFU et autorisation d'atterrir

**Contrôle à AGL** : Avez vous une clearance pour venir chez nous? Si non, déroutement sur Lajès (terrain civil des Açores).

C'est ainsi qu'AGL a fait une heure de vol supplémentaire et s'est posé à Lajès

Après avoir fait le plein à Santa Maria, il est reparti à la tombée de la nuit et 8 heures de vol de nuit plus tard il est arrivé à Biarritz le lundi matin après la clôture du salon.

Voilà le récit de mémoire d'un témoin, donc sûrement imprécis et incomplet, des deux traversées de l'Atlantique en ULM par un officier pilote de chasse dont je suis heureux d'être un de ses amis.

Encore pour la petite histoire. Je suis même tenté de dire pour l'histoire misérable de la reconnaissance de l'Armée de l'Air : entre les 2 tentatives, pour ne pas perdre la main, AGL s'est attaqué à une série de records du monde et il a réussi à en rapporter 2 à la France (le 14 juillet 1990) dont un record mondial de distance et de vitesse en circuit fermé sur 1000 Kilomètres en pendulaire et un raid Dijon Coviolha au Portugal. Et pourtant AGL n'est titulaire ni de la Légion d'Honneur ni de la Médaille de l'Aéronautique. Imaginez la Marine ne reconnaissant pas Tabarly...

Nous avons, pourtant eu un Grand Chancelier de la Légion d'Honneur qui a bien connu AGL comme commandant d'escadrille de la SPA 103 au 1/2 Cigognes en 1970 mais qui a « oublié ». Nous avons eu des CEMAA qui ont connus à leur poste les aventures d'AGL mais comme le grand chancelier ils ont oublié...

**Le général Paloméros ancien de la 5, qui reçoit AP5 News, saura peut-être réparer cette injustice.**



### ***Encore une bonne histoire de LULU, René Lusagnet***

Il m'en revient une " petite mais amusante " (comme disait l'un de mes camarades mais pas sur le même sujet.)

Le 10 décembre 60, détaché à Alger depuis la veille, je suis mis en alerte dans la soirée avec le Sgt Christoph (navigateur) sur le V2N 315, on nous laisse entendre (confidentiel !) que dès que la cassette du discours du Général de Gaulle (à Mostaganem ou à Tlemcen, je ne sais) arrive, nous fonçons vers Istres au régime maxi, à 10 000' pour la remettre à qui de droit.

Décollage entre 23h00 et minuit, pas de souci de navigation l'itinéraire a été dégagé, atterrissage à Istres et là, sans attendre l'arrivée au parking, ordre de stopper sur la piste, deux motards vont venir la chercher "pour gagner du temps"! Après quelques instants nous finissons par mal distinguer deux silhouettes en bout d'aile gauche qui - pas cons les flics - n'ont manifestement pas l'intention de passer devant ou derrière les réacteurs. Ordre de la tour : "que le navigateur, qui tient la cassette, la projette le plus loin possible vers les réceptionnistes ... ! Ce qui fut fait. Nous apprîmes qu'ils la cherchèrent un moment.

Manger un peu, faire les pleins, et dormir.

Vers 2h00, réveillé par l'adjudant de semaine, on m'enjoint d'aller au téléphone, ou le général chef d'état major de l'armée de l'air me demande, moi, l'adjudant Lusagnet ! En rigolant, furieux j'y vais et j'entends le général, absolument charmant (Gal Stehlin) qui me demande si mon navigateur est digne de confiance, si nous n'avons rien fait à la cassette en cours de vol , etc... etc..., il me présente ses excuses pour le dérangement et ce genre de questions, et me dit qu'il est harcelé par des civils soupçonneux : la cassette a subi des dégâts. Aurais- je une idée ? Oh ! Oui mon général ! Et je lui décris le vol plané (?) de la chose, depuis 2m50 de haut, sur environ 15 mètres : SUR ORDRE. Remerciements et nouvelles excuses du général qui me souhaite une bonne fin de nuit !

La suite n'a pas été portée à notre connaissance, mais nous avons bien rigolé à l'escadron.  
Et ce n'était que le début d'un mois riche en péripéties, en ce me concerne !



***Je vous ai parlé de Limberger, ce pilote du 1/5  
dont les exploits accompagnent l'histoire de la 5 avec son complice de Tonge.***

***Gérard Pacaud a souhaité honorer l'équipage de ce T6 qui s'est crashé en AFN avec  
Limberger et Feltn mécanicien.***

Bonjour a tous,

Merci de m'accueillir parmi vous.

Dans le cadre de l'élaboration d'un livre mémorial édité par les Associations d'Anciens Combattants de la Loire Atlantique, il m'a été demandé en tant qu'ancien de la 2/72 de Batna s'il serait possible de trouver une photographie de Claude Limberger, décédé le 30/05/1956 dans le crash de son T6, ainsi que sa citation.

Par ailleurs, je recherche aussi toutes infos qui permettraient éventuellement de constituer un dossier de demande de mention "Mort pour la France" pour le sergent armurier Luc Feltn qui l'accompagnait et qui est mort aussi dans cet accident et qui paraît avoir été oublié !

Merci pour eux.

Bien cordialement.

***Merci à lui pour cette recherche et pour cette noble motivation. Je vous laisse lire son message qui marque les contacts qu'il a eu avec « Yoyo » Vauthier (ancien du 2/ 5) et Madame de Tonge***

Bonjour,

Merci à toutes et à tous des renseignements et contacts que vous avez bien voulu me communiquer.

Je pense aussi à Mme de Tonge pour la photo de Limberger, cela a permis à chacun de nos deux amis d'être à la place qui leur revient.

Les informations que je vous communique m'ont été adressées par le Bureau des Archives et des Réserves de l'Armée de l'Air qui a été très efficace sur ces questions.

J'ai transmis la citation de LIMBERGER à mon correspondant pour le Mémorial de Nantes.

Pour FELTN le fichier "Mémoire des Hommes" a été mis à jour, et j'ai demandé par ailleurs la possibilité que son nom apparaisse sur le Mémorial national du quai Branly à Paris, ce qui doit être fait début mars.

Bien cordialement.

Gérard Pacaud



## Nous avons encore perdu deux amis

**Di Constanzo** fidèle membre de l'AP 5 éternel dont la carrière dans l'Armée de l'Air et le parcours civil sont remarquables. Il était le complice de Dumas qu'il a rejoint au paradis des AP 5 perdus.

**Dany Aimard.** Dany était commandant de la SPA 26 dans les années 60. Tous ceux qui l'ont connus ont conservé le souvenir d'un homme dont la bonté et la chaleur humaine était à la hauteur de ses qualités de pilote. Il a été un modèle pour moi. Il était le beau frère d'un autre personnage que j'ai eu la chance de connaître quand j'étais jeune pilote : Philippe Enault. Commandant la SPA 124.



*INFOS AP 5 - INFOS AP 5 - INFOS AP 5 - INFOS AP 5 - INFOS AP 5 - INFOS AP 5 - INFOS AP 5*

Une journée « portes ouvertes » aura lieu sur la B.A. 115 d'Orange le 04 mai prochain.  
Horaires : 10 H 00 - 16 H 00 – Nous vous communiquerons toutes les informations sur cette manifestation dès que possible.



Notre Assemblée générale se fera le 18 juin 2011 à Sauveterre.  
Plus d'infos dans un prochain courrier.

Bernard Conchon (ancien du 1/5) qui a exercé des responsabilités de premier plan au sein d'Air France, a écrit un superbe ouvrage sur sa carrière : **Les fruits de la passion.**

Dans un style léger, agréable et personnel il nous raconte ses multiples expériences aériennes depuis l'Armée de l'Air jusqu'aux fonctions de Directeur des ressources Humaines du personnel navigant technique d'Air France.

A lire absolument pour les amoureux de vol.

A commander directement à Bernard : **bconchon@free.fr**