



*New's*

*N° 39*



## **EDITORIAL**

Le général commandant la FINUL vient de quitter son commandement. En novembre dernier il s'est plaint que les chasseurs israéliens survolaient son PC et pouvaient être menaçants !!

Les israéliens ont écouté avec beaucoup de correction ses doléances, étonnés qu'un haut responsable militaire français, voire un ministre de la Défense, puisse découvrir après 41 ans de carrière que les forces de surfaces (Maritimes ou Terrestres) pouvaient être survolées par des avions de chasse et qu'ils craignaient leur efficacité.

Cette prise de conscience brutale, pour surprenante qu'elle soit, permet au moins de rappeler que nul combat aujourd'hui ne peut être engagé sans un recours essentiel à l'aviation de combat. Cette vérité est comprise dans le monde anglo-saxon qui a été « air minded » au lendemain de la 1<sup>ere</sup> Guerre Mondiale.

En est-il de même en France? Je ne le crois pas.

Mais soyons positifs, la réaction du commandant de la FINUL est un début de prise de conscience de la puissance de l'Armée de l'air par ceux qui quittent les salons dorés, les intrigues et les combats futiles car ils doivent rendre compte de la vie de leurs hommes.

Merci mon général d'avoir exprimé publiquement vos craintes face à l'efficacité des avions de chasse.

## Une histoire morale que nous a passée J. Bourdila (JABIKA pour les internautes)

L'automne était venu. La baronne au premier frisson déclara que, dès le dimanche suivant, après la messe, on fermerait le château pour immédiatement regagner la Ville.

Le chef des piafs l'avait entendue. Il décida donc, lui, que dès le lundi on mettrait cap au sud vers les quartiers d'hiver, dans une oasis confortable où la bande avait ses habitudes.

Un jeune moineau insoumis piailla qu'il n'en ferait rien et que lui resterait.

La baronne fila, son personnel et le troupeau des piafs firent de même.

Pour finir notre moineau récalcitrant se retrouva tout seul, positivement tranquille et totalement maître de ses actes. Enfin !

Las ! Les feuilles s'envolèrent. Les miettes devinrent rares et difficiles ... à trouver.

Puis le vent se fit froid et le château sinistre avec, en prime, les ululements lugubres d'une chouette affamée.

Quand la neige vint à tomber et que l'eau devint glacée le malheureux moineau comprit que l'amour-propre peut être un luxe dangereux, que l'expérience entretient la raison qu'il fallait rejoindre les autres et que, de toutes les façons, la chose se faisait urgente. Il vérifia donc le cap laissé par sa famille et prit courageusement son vol. Un énorme nuage noir barrait tout l'horizon. S'il avait écouté, et surtout retenu, les leçons de sa Mère, il aurait su que cela s'appelait un cumulonimbus et qu'il fallait à tout pris l'éviter. Ignorant du détail, il fonça au plus court et dix minutes après, foudroyé, congelé, il était au tapis transformé en glaçon de la grosseur d'un oeuf. Roulant sur une pente, sentant sa fin prochaine il s'en vint aboutir sous les pieds d'une vache. Quelque chose d'énorme, assez visqueux, sans doute nauséux vint lui boucher le jour. Etais-ce ça la mort ? Non sûrement pas, car la chose était délicieusement tiède, faisait fondre la glace dont il était bloqué, rendait la vie à ses ailes et à ses petites pattes. Ca et là il y avait même des restes de graminées encore fort digestes. Piou ! Rien n'était donc perdu. Voluptueusement il se sentait renaître, s'étirait, chantait alléluia.

Un énorme et cruel matou vint à passer. Sa surprise passée, d'entendre gazouiller la bouse, il chercha la cause de ce bruit, surmonta son premier dégoût et bâfra le moineau qui ne fit plus un couac.

Cette véridique histoire est manifestement affreuse. Caricature du snobisme, des idées reçues et conventionnelles, exemple de l'esprit d'anarchisme qui conduit les peuples à leur perte, version ignominieuse d'un traditionalisme rétrograde et manifestement bourgeois, elle offre cependant matière à réflexion et permet de recueillir de substantifiques morales :

Sachez donc et retenez bien que:

- Quand les anciens respectaient un usage ce n'était peut-être pas si con.
- Quand vous trouvez un Cu-Nimb sur votre chemin, traitez le avec Déférence.
- Celui qui vous fout dans la merde n'est pas obligatoirement votre ennemi.
- Celui qui vous sort de la merde n'est pas nécessairement votre ami.

\*\*\*\*\*

## **Bernard CORDIER, le pilote trappiste**

**Suite de ses aventures commencées dans AP 5 NEW'S 37  
où il nous a narré sa formation de pilote et son intégration au sein d'Air France.**

**Ici, la drôle de guerre est vécue en direct dans une organisation qui plaçait l'Armée de l'Air  
sous la coupe des commandements « Terre »  
avec les conséquences que l'on peut imaginer...**

Septembre 1939, c'est la mobilisation générale et je suis nommé sous-lieutenant le jour de la déclaration de la guerre. J'avais le pressentiment que les guerres tournaient mal lorsque nous les déclarions comme en 1870.

Avec les avions d'Air France on avait formé des groupes de transport qui étaient totalement inactifs pendant la "drôle de guerre". Avec mon ami Raymond Tixier qui avait été avec moi à la 1er Escadre de Chasse au Bourget, nous décidons de faire une demande pour une unité de chasse au combat, ce qui fut accepté.

Raymond Tixier et moi, nous nous retrouvons à Montpellier pour l'entraînement à la Chasse et au début avril nous sommes affectés au groupe de chasse 2/4, Escadrille des Petits Poucets et des Diables rouges avec avions Curtiss P36 américains. Le groupe avait été engagé depuis le début des hostilités et avait obtenu déjà de brillants résultats. Le Groupe est basé sur le terrain de Xafféwillers dans les Vosges. Mes premières missions se font sur la frontière Pirmasens-Deux Ponts et peu de rencontres avec l'ennemi. C'est au retour d'une de ces missions qu'il m'arrive une très mauvaise aventure: le terrain de Xafféwillers était très boueux et, en me posant je sens les roues qui freinent dans une mare d'eau, et je suis un peu projeté vers l'avant, et malheureusement j'appuie sur les freins qui sont sur les pédales du palonnier, freins auxquels je ne suis pas bien habitué et c'est le capotage brutal. La verrière du cockpit se referme et je suis la tête en bas sans pouvoir sortir. Je ne peux pas détacher les bretelles et les ceintures qui me soutiennent car je serai coincé sur la tête et sans pouvoir sortir. Ce qui rend la situation désagréable c'est qu'il y a une forte odeur d'essence et que le moteur doit être encore rouge. Je m'attends donc à ce que tout explose et prenne feu d'une seconde à l'autre, et, cela a duré plus de dix minutes, le temps que l'on vienne pour soulever l'avion et me dégager.

Et puis c'est le 10 mai: le terrain est bombardé, mais sans trop de mal, à 5h du matin alors que nous sommes encore au lit. Le Commandant Borne décide de mettre une patrouille de 2 avions en alerte au sol et une autre en vol pour la protection du terrain. Je suis donc en alerte au pied de mon avion lorsqu'un planton arrive en courant et me tend un ordre de décollage: "Partez intercepter une formation de 100 bombardiers protégés par cinquante chasseurs qui sont au-dessus du col de Saverne".

Il paraît qu'en lisant cet ordre, je suis devenu blanc comme un linge... mais on ne discute pas un ordre aussi idiot soit-il, et, je décolle avec mon équipier. Heureusement les bombardiers et les chasseurs sont déjà loin lorsque j'arrive au col de Saverne.

Il semble que toutes les autorités, à tous les échelons, ont perdu, avaient perdu la tête. Autre exemple: on voulait protéger notre terrain, mais pour faire une protection permanente, on ne pouvait mettre en l'air que deux avions. Ou il n'y a aucune attaque et cette mission ne servait à rien, ou on rencontrait toute une formation ennemie et on était en état d'infériorité. C'est ce qui s'est passé pour mon ami Raymond Tixier qui était en protection du terrain attaqué par une forte formation de Messer 109. Il y eut un bref engagement et son avion s'est mis en vrille. Or, le Curtiss avait un grave défaut : lorsque le réservoir supplémentaire qu'on avait dans le dos était plein, l'avion étant alors très décentré et on ne pouvait pas sortir d'une vrille. C'est ce qui est arrivé à Tixier. Il a bien essayé de sauter en

parachute, mais il était trop bas et il n'a pu s'ouvrir. Que ce soit à l'échelon du Groupe ou de l'Etat Major même incohérence : de missions sans but et sans succès, deux avions par ci, deux avions par là.

On constate qu'on est encore plus mitraillé par la DCA française que par l'allemande. Ils sont incapables de reconnaître si un avion est français alors ils tirent sur tout ce qu'ils aperçoivent, d'où la légende "il n'y avait aucun avion français dans le ciel". Au cours d'une mission de "chasse libre", la seule mission qui permettait des résultats, c'est mon premier combat réel. Nous attaquons une forte formation de Messerschmits 109. Je choisis un ailier et je fais l'approche classique : un fort piqué et je remonte dans la queue du Messer qui ne peut me voir.

J'approche de lui à moins de 50 mètres et il était si près qu'il débordait de mon collimateur. Mais j'ai une petite hésitation avant d'ouvrir le feu. Cela me paraissait inconcevable de détruire un avion même ennemi.

Probablement prévenu par radio par un de ses camarades le Messer fait un brusque retournement et je manque de lui rentrer dedans. Nous étions si bas que je crus qu'il allait percuter le sol mais il passe tout de même et disparaît.

Il faut savoir que la majorité des pilotes allemands étaient très jeunes et sans beaucoup d'expérience, et dans une bagarre nous avons un ascendant moral aussi étonnant que cela puisse paraître lorsqu'on se croise à plus de 500 k/h.

Une autre fois dans une grande bagarre avec les Messer je me retrouve tout seul avec 4 Messer dans le dos. Je me suis bien cru perdu car je ne pouvais m'échapper, le Curtiss étant 100 kms moins vite que le Messer. Dès que je voyais un Messer qui arrivait dans ma queue, je réduisais et je virais très sec (le Curtiss virait beaucoup mieux que le Messer). Cette bagarre m'a semblé très longue, et pendant que je me défendais au mieux, j'ai pensé à la chèvre de Monsieur Seguin et à me défendre jusqu'au bout, mais les Messer se sont découragés et sont partis. Il ne devaient pas être très forts et n'ont même pensé qu'ils pouvaient faire une attaque par l'avant et une par l'arrière, auxquelles je n'aurais pu échapper.

Un matin, le terrain est attaqué par tout un groupe de Messer 109 et 110 qui mitraille nos avions plus ou moins camouflés dans des petits bois qui entourent le terrain. Le bruit des balles et des obus est impressionnant et amplifié dans les branches des arbres. Nous sommes tous à plat ventre et quand nous nous relevons il y a 5 Curtiss qui flambent.

Le 9 juin c'est un autre combat qui me laisse un mauvais souvenir. J'étais ailier de Plubeau, l'as de l'escadrille avec 14 victoires et nous étions en patrouille basse. Soudain je le vois partir en « piqué » vers un Heinkel isolé, et je suis surpris par ce départ rapide comme tout le monde de la formation et j'ai quelques centaines de mètres de retard. Plubeau arrive dans la queue de l'avion et arrose son droit qui prend feu. Je ne suis plus guère qu'à 150 mètres derrière lui lorsqu'un Messer 109 fait une manœuvre audacieuse et se place entre moi et Plubeau. J'hésite un peu avant de tirer car le point central de mon collimateur est centré sur Plubeau en raison de la correction de tir mais le Messer a le temps de lâcher une rafale sur Plubeau dont l'avion prend feu aussitôt, ce qui n'est pas étonnant car le réservoir supplémentaire qui est derrière le pilote n'est pas protégé, et quand il est vide, les gaz d'essence explosent à la première balle incendiaire. Je vois Plubeau sauter et faire une longue descente en chute libre, et je respire pour lui quand je vois son parachute, mais de quel côté va-t-il tomber? Ce sera dans les lignes françaises avec de bonnes brûlures dans le cou, et près du sol il est reçu par des tirs de soldats français heureusement assez maladroits pour le manquer. C'est bien une preuve de la panique de l'armée française qui tire sur un parachute isolé, ce qui ne doit pas se faire même sur un ennemi qui est désarmé.

Cet accueil par les soldats français sera aussi celui du Lieutenant Blanc descendu quelques jours plus tard. Et cela nous met en mémoire le drame du Capitaine Claude qui commandait mon escadrille au début des hostilités, descendu dans un combat au-dessus de l'Alsace, son corps criblé de balles au bout de son parachute. On avait alors accusé un pilote allemand de lui avoir tiré dessus, mais les aviateurs allemands ont prouvé tout au cours de la guerre qu'ils étaient chevaleresques. C'est donc probablement des Français qui avaient tué le Capitaine Claude.

Dans la mission de l'après-midi, après avoir protégé un avion de reconnaissance, la formation rentre au terrain et je suis le plus bas de la formation. J'aperçois un Henschkel (Henschel ?), un monomoteur biplace qui fait de la reconnaissance sur le front de combat. Je le seringue copieusement, mais il est blindé et il résiste bien tant que son pilote n'est pas touché. Il sera tout de même abattu avec l'aide de mes équipiers.

Nous avons quitté Xaffévillers pour Orconte situé près de Vitry le François, et détail amusant, je découvre gravé sur une table du mess le nom de Saint Exupéry qui occupait précédemment le terrain d'Orconte avec sa formation. Le terrain était situé près d'un canal, et j'aimais dans les temps libres, aller à la pêche, c'était un bon moyen de penser à autre chose qu'à la guerre et trouver une sorte de paix. En fait ce n'était pas en vol qu'on avait le plus peur, il y a trop de choses à faire, c'était plutôt au sol que l'on est le plus mal à l'aise car on réalise que l'on a peu de temps à vivre si la guerre se poursuit à cette cadence: déjà 10 pilotes tués sur les 30 du groupe. Ce que je trouvais le plus pénible, c'était être en alerte renforcée, c'est à dire dans l'avion tout harnaché et prêt à décoller. Or si le terrain était attaqué et que l'on décolle dès qu'apparaissaient les avions ennemis, on était sûr de se faire descendre avant d'avoir pris de la vitesse et ces alertes renforcées duraient souvent plus de deux heures.

Quelques jours plus tard, dans une bagarre avec des Messer 109, j'en vois un qui part en ligne droite et à une vitesse assez réduite, était-il blessé? Je peux le rattraper et tire quelques courtes rafales jusqu'à qu'il parte en « piqué » et s'écrase au sol.

Une chose qui nous a beaucoup handicapé, c'est de ne pas avoir une radio convenable, nous ne pouvions guère communiquer entre nous et encore moins avec le sol. Si le poste marchait c'était pour entendre les Allemands mais rien en français.

Quelques missions encore et c'est la retraite. D'abord un petit terrain pas loin d'Avord. Le moral était très bas et nous déjeunions dans un mess improvisé. Arrive un planton avec un message. Etant à côté du Cdt Borne, j'y jette un coup d'œil: "faire une reconnaissance vers le nord pour repérer les formations ennemis", une mission suicide et stupide et chacun tremblait d'être désigné. Le Cdt Borne dit alors: "c'est moi qui ferait cette mission". Nous essayons de le convaincre que cette mission ne servirait à rien, mais il part et évidemment ne rentre pas. On apprend par la suite qu'il s'était descendre près de Dijon où sa mère habitait.

Puis c'est Perpignan, Alger, Meknès, et, fait unique, notre échelon roulant trouve un bateau à Marseille et nous rejoint à Meknès.

A Meknès remise de décoration par le Général Vuillemin. Il me donne la croix de guerre avec les deux citations suivantes:

"Cordier Bernard, sous-lieutenant au Groupe II/4. Officier de valeur, courageux et brave, précédemment affecté à une section d'avions de transport, est venu sur sa demande dans une formation combattante. N'a cessé depuis son arrivée de se signaler par son cran, son énergie et son audace. Pilote de Chasse ardent totalisant 2400 heures de vol dont 55 de guerre. Dans la matinée du 9 juin 40, au cours d'un engagement contre une forte expédition de bombardiers ennemis, a réussi d'abattre l'un d'eux en compagnie de ses camarades, malgré l'intervention de la chasse adverse. Le 11 juin 1940 au cours d'une attaque contre un avion de reconnaissance ennemi, a réussi à l'abattre avec sa patrouille après un combat acharné." (1ère et 3e victoires officielles).

"Brillant Officier Pilote de Chasse, excellent manœuvrier et tireur remarquable, vient de donner une nouvelle preuve à sa valeur en abattant un avion de bombardement (He 111) protégé par une chasse très supérieure en nombre" (3 victoires officielles plus une probable soit 4 victoires).

Je serai fait chevalier de la Légion d'honneur le 27 mars 1945 puis officier le 31 décembre 1954. Lieutenant-colonel de réserve le 1<sup>er</sup> janvier 1957. La chasse française aura abattu plus de 1000 avions allemands, autant qu'ils en auront perdu pendant la bataille d'Angleterre. Mais le Groupe II/4 avait perdu 10 pilotes tués, 5 blessés et 1 prisonnier.



Quand ce numéro d'AP 5 NEWS paraîtra nous connaissons notre nouveau Président. Pendant cette campagne électorale nous avons constaté que notre drapeau était mis à l'honneur. J'en suis heureux car, même si cela doit choquer certains, je préfère la Marseillaise et les trois couleurs de notre drapeau à l'internationale et au drapeau rouge. Encore que peu de personnes savent que ce dernier est l'héritier direct de l'Etendard de Saint Denis. Mais je vous laisse le découvrir...

## Les trois couleurs de France Leur origine et leur symbolisme

Pour bien comprendre le symbolisme spécifique de nos trois couleurs, il est nécessaire de faire une incursion dans le passé jusqu'à l'époque où la France n'était pas encore une nation. Ce retour en arrière nous montrera que l'emblème tricolore n'est pas né, comme beaucoup de drapeaux plus récents, d'une décision ponctuelle et arbitraire, mais qu'il est l'aboutissement d'un lent processus amorcé sous Clovis et d'une longue tradition symbolique venant de la profondeur des âges.

Certes, le drapeau tricolore marqua le triomphe de la Révolution sur la royauté. Mais il fut autre chose qu'une simple réaction viscérale contre le blanc des Bourbons ; il s'imposa presque tout naturellement aux esprits et aux cœurs parce qu'en 1789 s'achevait le patient déroulement qui devait conduire le peuple français au rang de nation.

Le «tricolore» rassemblait ce que les générations antérieures avaient vénéré, respecté ou craint, sous la forme et à travers les plis du manteau bleu de Saint Martin, de l'oriflamme vermeille de Saint Denis, de l'enseigne blanche de Jeanne d'Arc puis du drapeau blanc de France.

Le « tricolore » n'eut aucune difficulté à vaincre, car il faisait la synthèse de toute la tradition symbolique des français. Il s'identifiait à l'âme nationale, à la volonté commune de faire du neuf, en un mot, à la patrie conçue comme le bien de tous et non plus d'un seul, fût-il le roi.

Cette continuité, qui s'acheva en 1880 par l'association définitive des trois couleurs sous sa forme actuelle, les révolutionnaires la perçurent peut-être intuitivement quand il substituèrent celles-ci au drapeau blanc.

Essayons donc de remonter le temps pour tenter de retrouver le cours de ce cheminement à travers les méandres de l'Histoire de France.

### Le bleu

C'était la couleur de la chape ou cape de Saint Martin qui fut un des saints les plus vénérés de la Gaule chrétienne puisque près de quatre mille églises furent placées sous son patronage et que cinq cents lieux portent encore son nom (dont deux cent trente-six communes).

On a dit de lui qu'il fut «soldat par force, moine par choix et évêque par devoir».

En automne 332, il était en Gaule, à Amiens. C'est là que se situe le célèbre épisode du partage du manteau.

A l'aide de son épée, il coupa sa cape en deux pour en donner la moitié à un indigent.(1)

Le tombeau du saint devient très rapidement un lieu de pèlerinage. Vers l'an 500, Clovis, en visite à Tours, alla s'incliner devant lui et, frappé par les miracles de Saint Martin, adopta son célèbre manteau comme emblème tutélaire : il le fit hisser au sommet d'une hampe et l'emporta dans tous ses combats, notamment celui qu'il livra, à Vouille, en 507, contre les Wisigoths d'Alaric II. La réputation de la chape comme garantie du succès des armes était désormais acquise.

A la bataille de Bouvines, en 1214, elle était aux côtés de l'oriflamme de Saint Denis, face à la bannière d'or frappée de l'aigle noire bicéphale du Saint Empire romain germanique.

Le dernier combat où la présence de la chape de Saint Martin est citée dans les chroniques fut celui de Poitiers, en 1356. L'azur fleurdelysé réapparut en 1448 sur l'enseigne principale des francs-archers, première infanterie organisée, puis sur les drapeaux d'ordonnance des gardes françaises. **Le bleu resta toujours une couleur royale (bleu de roi ou bleu de France).**

(1) D'après la légende, le soleil se mit alors à briller et c'est de là que daterait «l'été de la Saint Martin » dont on bénéficie aux alentours du 11 novembre, fête du saint.

## Le Rouge

C'était la couleur de l'oriflamme de l'abbaye de Saint-Denis qui évoquait le sacrifice suprême du premier évêque de Lutèce, martyrisé sous l'empereur Valérien.

Deux siècles plus tard, Sainte Geneviève, mue par l'inspiration divine, devait retrouver le lieu de la sépulture du saint. C'est elle qui finit par décider le prêtre Genès et les Parisiens à élever en ce haut lieu un oratoire dédié au premier évêque de Lutèce. Vers 630, le roi Dagobert 1<sup>er</sup>, qui avait lui aussi une profonde dévotion envers Saint Denis, fit élever en son honneur une église plus grande, desservie par un monastère.

L'abbaye avait eu très tôt un gonfalon, comme tous les grands monastères. On dénommait celui-ci « oriflamme » en raison de sa couleur rouge « flamboyant » comme l'or ou à cause de ses langues ondulantes comme des flammes.

Portée au sommet d'un bâton doré, l'étoffe était parsemée de flammèches d'or. A droite et à gauche, pendaient des cordelettes terminées par des houppes vertes. La soie avait son extrémité découpée en longues queues flottant au vent.

D'après la légende, cette couleur aurait été choisie par Dagobert, au moment de la fondation du monastère, sans doute en l'honneur de son saint préféré et en souvenir de sa tunique rouge par le sang du martyr.

Il n'est pas exclu que l'oriflamme de Saint-Denis ait eu comme véritable origine l'étendard impérial de Charlemagne dont l'étoffe à cinq langues portait six fleurs stylisées sur un champ de pourpre croisé d'or.

Toujours est-il que la bannière de Charlemagne finit par s'identifier symboliquement à l'oriflamme de Saint-Denis. Le roi Philippe 1<sup>er</sup> (1060-1108) hérita du titre et de la charge d'avoué de Saint-Denis et c'est lui qui aurait adopté l'oriflamme comme emblème guerrier.

A la vue de la bannière rouge, tous les vassaux, laïques ou ecclésiastiques, vinrent se ranger autour d'elle.

A partir de ce jour, l'oriflamme disputa la place d'honneur à la bannière bleue de Saint Martin. Elle la côtoya d'abord dans les batailles puis la remplaça définitivement après 1356. Brandie aux cris répétés de « montjoie-saint-Denis », elle redonnait courage et hardiesse aux troupes de Sa Majesté.

Pour compléter cette rétrospective, il convient de noter que la couleur rouge fut choisie pour symboliser un des grands ordres royaux, l'Ordre militaire de Saint-Louis, fondé en 1693 et concrétisé par un « cordon rouge », dont la Légion d'honneur descend en ligne directe.

## Le blanc

C'était le symbole du commandement suprême depuis l'antiquité. Il devint celui de nos rois de France et le resta pendant plus de trois siècles, jusqu'à la Révolution.

De tout temps, le blanc fut considéré comme une attribut à part. Il fut en honneur chez les Anciens (Alexandre le Grand, notamment) puis chez les preux chevaliers et, par eux, passa dans la noblesse et chez les gens de guerre. Il s'affirma comme marque personnelle du roi de France, au même titre que l'épée nue confiée au connétable.

La substitution de la couleur blanche à la couleur rouge ou bleue s'opéra à l'époque de Jeanne d'Arc, dont l'étendard blanc fleurdelysé fut le signe du redressement français face aux anglais.



Quand François 1<sup>er</sup> créa la charge de colonel général pour l'infanterie, il octroya à son titulaire le privilège de posséder un drapeau blanc, appelé « cornette blanche ».

Sous Louis XIV, dans tous les régiments, la compagnie la plus ancienne, appelée compagnie Colonelle, eut droit à la cornette blanche. C'était **le signe visible de l'appartenance au roi de France**.

Les autres drapeaux, dits drapeaux d'ordonnance, étaient de couleurs diverses, mais portaient cependant la croix blanche qui les partageait en quatre cantons ou quartiers soumis aux lois complexes de l'héraldique et très richement colorés. **C'était l'insigne de ralliement**.

Ainsi, à la fin de l'Ancien Régime, le blanc s'identifiait davantage à la monarchie qu'au peuple français et demeurait une marque personnelle.

### Le tricolore

Les trois couleurs dont nous venons d'évoquer les origines, ont souvent coexisté dans notre pays avant la Révolution, soit toutes ensemble, soit assemblées par deux, sans qu'il y ait eu volonté délibérée de les unir.

C'est ainsi que les couleurs personnelles du roi Henri IV – déjà cité – était le bleu, le blanc, le rouge (1)

Pourtant, deux de ces couleurs typiquement françaises furent mariées très tôt, et leur union dure toujours : c'est le bleu et le rouge des **armes de Paris** (2). On fait remonter leur association à Etienne Marcel, quand celui-ci contraignit Charles V à coiffer le chaperon bleu et rouge de la révolte de la capitale.

Le 13 juillet 1789, la milice parisienne – future Garde nationale – arborait ces mêmes couleurs sur ses cocardes « bleu et rouge ».

Le 17 juillet, Bailly, maire de Paris, imitant l'exemple d'Etienne Marcel, épingla une cocarde aux couleurs de sa ville sur la cocarde blanche de Louis XVI, voulant ainsi affirmer publiquement la victoire du peuple sur les privilégiés.

Ainsi naquit le TRICOLORE, il y a 191 ans, amalgame de l'Ancien Régime et de la Révolution, celle-ci parée des couleurs de Paris. La Fayette contribua au succès de la cocarde tricolore, affirmant, d'une façon prémonitoire aux Parisien, « qu'elle ferait le tour du Monde ».

Le 4 octobre 1789, les trois couleurs furent officiellement choisies comme couleurs nationales, mais sans référence à un ordre strictement défini.

Un pas de plus fut franchi en 1794, du moins dans les textes : la Convention décréta que pour tous les drapeaux les trois bandes seraient verticales et d'égale largeur, le bleu étant placé près de la hampe.

Après le retour au drapeau blanc, de 1815 à 1830, le « tricolore » reprit sa place sous Louis-Philippe, le « coq hardi » de la vigilance et du courage se substituait à l'aigle de Napoléon.

(1) C'est d'ailleurs l'origine de l'emblème tricolore des Pays-Bas, officialisé en 1806, mais né au début du XVII<sup>ème</sup> siècle, quand Henri IV autorisa les Hollandais à battre pavillon portant ses propres couleurs, pendant la guerre d'indépendance contre l'Espagne.

(2) D'autres villes françaises possédaient, elles aussi, à la Révolution, des armes aux deux couleurs bleu et rouge (Lyon, Le Havre, etc...)

Mais en 1848, il fallut toute l'énergie et l'éloquence de Lamartine pour l'imposer aux émeutiers ralliés au drapeau rouge :

- « le drapeau rouge, leur cria-t-il du balcon de l'Hôtel de ville de Paris, n'a fait que le tour du Champ de Mars, tandis que le tricolore a fait le tour du Monde, répandant le nom, la gloire et la liberté de la Patrie ! » Il fut entendu, mais la pique républicaine remplaça le coq.

Le second Empire fit replacer l'aigle sur la hampe.

En 1873, le tricolore échappa de justesse à une brutale disparition. Le comte de Chambord ayant mis comme condition expresse à son retour sur trône l'adoption du drapeau blanc des Bourbons, la victoire ne revint aux trois couleurs qu'à une seule voix de majorité.

Il faudra attendre 1880 pour voir définitivement fixées les caractéristiques du drapeau national. Et c'est le 14 juillet 1880, à l'hippodrome de Longchamp, que le président de la République, Jules Grévy, distribuera solennellement les emblèmes « nouveau modèle » aux régiments de l'Armée française, y compris aux deux régiments de la Garde républicaine de Paris. Il y a donc cent ans vingt sept ans que le drapeau tricolore est né sous la forme que nous lui connaissons aujourd'hui.

Depuis cette date, il n'a plus varié et, à la faveur des campagnes coloniales ainsi qu'à l'occasion des deux dernières guerres mondiales, il s'est identifié à la France d'une façon irréversible.

### En guise de conclusion

De ce bref survol historique, il ressort que notre drapeau tricolore est bien un phénomène spécifiquement français ».

Il sort des profondeurs du passé et son projet à été porté par des siècles de tradition, tradition essentiellement religieuse puisque liée à ses débuts à nos plus grands saints nationaux.

Pour les français, le « tricolore » est empreint d'une telle rémanence historique et mystique que sa vue déclenche toujours chez eux une réaction affective. Ils savent que cette modeste bande de drap ou de soie, imprégnée du sang de leurs ancêtres, symbolise ce qui les transcende et doit leur survivre.



**Notre Assemblée générale** aura lieu lors de la journée de dissolution de l'Escadron de chasse 01.005 «Vendée» le **vendredi 29 juin à 17 h 30** au cinéma base.

A ce jour, vous devez tous avoir reçu votre carton d'invitation, si ce n'est pas le cas faites-le nous savoir rapidement au 06.74.57.60.05, ou contactez directement le Bureau relations publiques de la Base aérienne au 04.90.11.56.26 ou 25.

#### **Rappel du programme :**

09 h 45 : Office religieux

10 h 45 : Mise en place terminée pour la cérémonie

11 h 00 : Cérémonie militaire

12 h 00 : Allocution du Chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air

A l'issue – rafraîchissement

12 h 30 : déjeuner

14 h 30 : présentations dynamiques

16 h 00 : Fin des présentations.

#### **17 h 30 : Assemblée générale de l'AP 5**

**(Ordre du jour : rapport moral par le Président, rapport financier par le trésorier et questions diverses – Dans la mesure du possible : diffusion d'une cassette émise par le S.H.A.A. à la dissolution de l'Escadre)**

19 H 30 : réception dans les jardins du mess des officiers.