



## EDITORIAL

Le croiseur Colbert a quitté les quais de Bordeaux.

Ce superbe croiseur était amarré quai des CHARTRONS à Bordeaux signe extérieur de son appartenance à l'aristocratie militaire et navale. Dans cette mission statique son succès n'a été que de courte durée, au bout de quelques années le poids des « hyper » (pour le néophyte une hyper est une révision générale qui contrairement à ce que nous, aviateurs, connaissons dure 18 longs mois et surtout coûte jusqu'à 30 % du prix initial du matériel...), l'intérêt limité de la visite d'une carcasse vidée a conduit le brillant Colbert vers le ferrailage après environ 50 années de service.

50 années de service c'est un bail, mais pour un investissement militaire pareil est-ce bien convenable de n'avoir jamais tiré un coup de canon, ni mené une action militaire d'envergure. Etre un morceau de la France ne peut plus aujourd'hui être suffisant, la France ne peut plus se permettre des dépenses militaires de prestige. Heureusement que le porte avions a une dimension aérienne il est au moins engagé dans des actions militaires. Mais ne pourrait-on pas faire voler les Rafale marine depuis une base aérienne terrestre ? On n'aurait pas besoin d'un second PA, ce serait non seulement plus économique mais surtout militairement plus efficace en particulier dans un cadre d'une alliance des pays méditerranéens comme l'a suggéré notre président.

## Il y a Victoire et Victoire

*Michel Giraud nous relate une anecdote vécue lors d'une rencontre de deux grands chasseurs, le général Delfino et le commandant Giovannangeli.*

### Préambule

Cette anecdote aurait pu être extraite de la suite imaginaire de « Chasseurs mes frères ». A défaut de l'inimitable Marc Lissy, la « gent chasserresse » restera toujours fidèle à sa légende.

### Le cadre de cette histoire

1953 : Base de Friedrichshafen; 4ème Escadre de chasse, le repaire de trois Escadrons équipés de Vampires M.V.

Le 1/5 « Dauphiné », le 2/4 « La Fayette », le 3/4 « Flandre ».

C'est une Escadre qui « bidule » bien, mais qui respire la joie de vivre au bord du lac de Constance.

Cependant ce jour-là, la base est dans ses petits souliers. Le colonel Delfino, dit le « Petit Louis », as de guerre du Normandie-Niemen et Inspecteur de chasse... inspecte. Le commandant de notre 2/4 « La Fayette », le capitaine Giovannangeli, que toute la « gent chasserresse » appelle affectueusement Gio, reçoit l'Inspecteur.

Après la visite traditionnelle du personnel et des installations, Gio accueille le « Petit Louis » dans la salle d'honneur de l'Escadron. Les portes se ferment et notre cher capitaine nous a débriefé l'entretien par la suite.

NB : Il faut savoir que cet échange, j'allais dire ce duel, mettait face à face, Delfino, le niçois, compatriote du maréchal Masséna qui a failli trahir Napoléon à son retour de l'île d'Elbe et Giovannangeli d'Ajaccio, la ville qui vit naître l'Empereur. Le « La Fayette » était la seule unité de l'Armée de l'air qui fêtait l'anniversaire de la victoire d'Austerlitz, le 2 Décembre 1805.

Gio donc, raconte :

Le « Petit Louis » accepte de s'asseoir dans un fauteuil confortable, placé face au tableau/palmarès des victoires et des morts du « La Fayette ».

Au bout d'un moment de silence, le colonel Delfino examine la liste des victoires et engage le fer :

- « Dites Gio, au Farfouillete, vous « auriez » eu quand même 103 victoires homologuées et 15 probables. Nous, au Neu-Neu... »

- Là, j'ai explosé; « vous avez bien lu mon colonel ? Rien que des chasseurs chez nous : Messerschmit 109 et 110. Vous pouvez constater qu'il n'y a pas de Transport du type j4 52 là-dedans ! Pareil pour 14/18, 199 victoires, Fokker, DR ».

Le niçois se lève furieux, pâle d'indignation :

- « Dites Gio, vous croyez que c'était si facile que ça, vous, de descendre une Julie? On s'approchait à basse vitesse pour assurer le coup mais par les hublots cassés à coups de crosse, les S.S. nous tiraient dessus avec leurs fusils Mauser. Vous ne saviez pas ça, Gio ? »

### Epilogue

Moment de silence, les deux adversaires se regardent, puis d'un commun accord, éclatent de rire. Le capitaine Giovannangeli se coiffe de sa casquette, se met au garde à vous et salue respectueusement. Le Colonel/Inspecteur rend le salut et se dirige vers le hangar du Flandre.

## Suite et fin de l'histoire de Bernard CORDIER, le pilote trappiste

*Témoignage toujours aussi vivant sur cette guerre 39/45*

Je suis démobilisé à Meknès et je retrouve Air France relié à Marseille. Air France avait alors ouvert une ligne Vichy – Toulouse – Marseille – Lyon - Vichy. On tournait en rond dans la petite zone non occupée. En décembre 40 un plus long voyage jusqu'à Beyrouth avec escale à Tunis, sur un avion Farman quadrimoteur, un de ceux qui avaient été prévus pour l'Atlantique Sud.

Je suis le copilote du chef pilote Durmon. Le voyage se fait de nuit et dans une zone orageuse nous avons un spectaculaire coup de foudre, sur les bords d'attaque des flammes violettes, au bout des hélices des flammes vertes et dans la carlingue se forme une boule lumineuse grosse comme un ballon de football qui se promène entre Durmon et moi puis explose comme un coup de canon en laissant sur tous les instruments une légère couche de soufre.

En juin 1944, c'est la guerre en Syrie. Le gouvernement réquisitionne 8 Dewoitine 338 pour faire une navette entre Athènes (occupée par les Allemands) et Alep en Syrie et tous les vols se font de nuit. Le Gouvernement de Vichy affirmait qu'aucun avion allemand ne s'était posé en Syrie en allant vers l'Irak, or je vois un Heinkel 111 endommagé au milieu du terrain du terrain d'Alep. On me confirme que plusieurs avions allemands avaient été ravitaillés à Alep.

Au premier voyage un de mes trois moteurs s'arrête, heureusement pas trop loin d'Athènes que je peux regagner malgré la surcharge.

On m'envoie plus tard à Rayack où est stationné un groupe de Chasse de Dewoitine 520 et j'assiste à des beaux combats juste au-dessus du terrain où 6 Anglais sont descendus en quelques minutes.

A Rayack, j'ai une aventure assez ridicule: pendant un repas au mess, un jeune Officier me prend à parti en disant que tous les pilotes d'Air France sont des lâches. Il tombait mal puisque j'étais le seul pilote d'Air France à avoir combattu et j'avais 4 victoires sur les Allemands alors que lui n'en avait aucune et je suis soutenu par mon ami Le Gloan qui était l'as de ce Groupe. Mais ce qui m'a le plus surpris c'est que le Commandant Geille qui commandait le Groupe me dit: "Puisque vous êtes l'offensé, vous avez le choix des armes pour un duel". C'était tellement stupide que je me suis contenté de lui répondre: "ma religion m'interdit le duel" et les choses en sont restées là.

Etant à Rayack, j'ai assisté à un briefing où les Dewoitines devaient se tenir en alerte pour protéger des bombardiers allemands qui devaient bombarder la flotte anglaise au large de Beyrouth. Mais les Allemands ne sont pas venus.

J'ai repris la navette entre Alep et Athènes, une quinzaine en tout. C'est au dernier voyage que s'est posée une décision qui est le remords de ma vie. On avait embarqué à bord de mon avion, une vingtaine de pilotes anglais descendus par la chasse française pour les remettre aux Allemands à Athènes. Lorsque j'étais à peu près au-dessus de Chypre, un pilote anglais est venu au poste de pilotage en me demandant d'aller plutôt au Caire qu'à Athènes. J'ai hésité et refusé car j'avais ma famille à Marseille, mon père, ma mère et ma sœur avec ses deux enfants dont son mari avait déjà rejoint de Gaulle à Londres, et j'assurais la subsistance de toute la famille.

J'ai pensé plus tard que ce n'était pas une raison suffisante car il y avait une question d'honneur que je n'avais pas assurée. Ces pilotes anglais ont d'ailleurs été rendus aux Anglais en raison des conditions d'armistice qui terminaient la guerre en Syrie. Mais deux ans plus tard, je me trouvais en Ecosse dans une base de la RAF, un soir du 31 décembre, il y avait une fête où l'on buvait beaucoup et un officier anglais vient me prendre à partie en m'insultant copieusement. Nous allions en venir aux mains lorsque le Group Captain s'interpose et me dit; "Il ne faut pas en vouloir à ce pilote, il a été descendu en Syrie et les Français l'ont livré aux Allemands. Je ne pense pas qu'il était dans mon avion et qu'il avait reconnu, mais ce mauvais souvenir se ravivait.

Fin 41 et année 42, je fais des voyages sur Dakar et en Afrique dans les territoires contrôlés par Vichy, ce qui me permettait de rapporter un peu de ravitaillement à ma famille qui souffrait bien des restrictions d'alors.

Le 13 novembre 42, c'est le débarquement des Américains en Afrique du Nord. On m'envoie à Vichy avec quelques autres avions pour évacuer Pétain et son gouvernement mais il refuse de quitter la France.

Quelques jours après ce débarquement, la France étant alors entièrement occupée, un beau matin arrive à la maison le Commandant Manuel, l'adjoint du Colonel Pauly du BCRA de Londres, venant inspecter les réseaux de la résistance. A midi je veux lui offrir un bon repas dans un restaurant de marché noir qui se trouvait un peu en dehors de Marseille. Arrivé sur place, je constate avec ennui que ce restaurant venait d'être réquisitionné pour servir de mess aux officiers de la Wermatch. Il était trop tard et nous avions faim, Manuel, ma sœur et moi. Je vais alors demander au patron s'il ne pouvait pas nous donner à déjeuner dans un petit coin. Il va demander aux Allemands s'il ne peut pas donner à manger à quelques amis. Les Allemands acceptent et nous déjeunons au milieu d'un grand nombre d'Officiers allemands. Le brave Manuel qui avait Londres quelques jours avant avait plutôt l'appétit coupé.

C'est Manuel qui me met en liaison avec le réseau "Phatrie" qui travaillait entre Marseille et Nice. On me charge de tout ce qui concerne la Luftwafe. Assez vite je ne suis pas à l'aise dans ce travail, les "boîtes aux lettres" pour remettre ces renseignements marchaient très mal. De plus il n'y avait aucune direction dans ce réseau. On se réunissait au Martinez de Cannes et n'importe pouvait voir que nous étions des "résistants".

Je demande alors à être inscrit pour un départ en Angleterre et Londres est d'accord. Il faut dire que mon beau-frère dirigeait la section Renseignement du BCRA.

C'est alors une longue attente avec de nombreux contre ordres en attendant une opération Lysander. Ce qui embrouillait les choses c'est que nous étions 3 Cordier prévus pour ce départ. Mlle avait donné ce nom avec de faux papiers à Manuel. De plus le Lieutenant de Vaisseau Sonnevillie avait aussi des pièces d'identité au nom de Cordier pour son séjour en France. Dans les liaisons radio on parlait beaucoup de Cordier et la Gestapo cherchait à savoir qui ce Cordier. Ils sont venus à Air France pour voir mon dossier et prendre une de mes photos. J'en étais averti de plusieurs côtés que j'étais activement recherché par la Gestapo. J'ai eu alors une chance extraordinaire.

J'avais rendez-vous avec Simon, chef de réseau à Passy. Il habitait au sixième et j'avais la bonne habitude de ne pas prendre l'ascenseur. Arrivé au sixième, je vois par la porte entre ouverte les longs manteaux de la Gestapo. Je redescends aussitôt sur la pointe des pieds et passe devant la loge de la concierge où il y avait plusieurs Gestapistes qui heureusement ne m'ont pas vu. A la Libération on m'a montré un petit livret de la Gestapo où il y avait tous les noms des résistants recherchés et un Cordier figurait à la première pas en gros caractères. Si j'avais été pris, j'en aurai vu de dur...

Enfin le 15 juin 43, la BBC diffuse un message indiquant la confirmation d'une opération Lysander

On m'indique que je dois prendre le train de 16 heures pour Compiègne. A l'arrivée sur le quai de la gare, je reconnais Jean Ayrat, un de mes anciens scouts. Nous faisons semblant de nous ignorer mais nous nous retrouvons quelques heures plus tard au rendez-vous dans les champs.

En attendant les avions, Jean me raconte quelques unes de ses aventures de guerre, en particulier celle où étant pris par la Gestapo il s'enfuit d'un local du boulevard Raspail où ils étaient gardés, lui et d'autres résistants, par deux sentinelles en armes. L'un des prisonniers demanda à aller aux toilettes et est accompagné par une des sentinelles. Jean se précipite sur l'autre sentinelle, l'assomme avec son propre fusil et s'enfuit vers la porte, menottes aux mains. Des officiers allemands le voient et lui tirent dessus mais le ratent. Il entre dans un immeuble, monte au grenier et se cache sous une couverture.

Les Allemands qui le poursuivaient donnent un coup de baïonnette dans la couverture mais sans le toucher. J'ai retrouvé Jean Ayrat deux ans plus tard en Corse où il organisait un petit commando qu'on devait parachuter à Toulon quelques jours avant le débarquement en Provence. Ce qu'il fit et à l'approche des troupes françaises il s'installa dans un immeuble à un croisement de routes et commence à canarder les Allemands dans leur dos, ceux-ci se croyant contournés se replièrent. Alors Ayrat descendit sur la route en faisant le V de la victoire, mais une balle française le tua sur le coup.

Vers 22 heures, deux Lysander arrivent au-dessus du champ qui avait été choisi. 3 lampes torches disposées en L indiquent le sens d'atterrissage, les 2 lampes de la base indiquent là où l'avion doit toucher des roues. Je monte dans l'avion piloté par le Po McCairns (nuit du 15 au 16 juin 43, nom code: NICOLETTE, terrain "Pêche", NO de Compiègne, Hugh Verity, note lepeps) et après une heure et demie de vol, il se pose à Tangmer. Pas de flak ou presque, les pilotes étaient bien renseignés sur l'emplacement des batteries qu'ils savaient évités. On me fait grâce de "Patriotic School" où sont interrogés pendant plusieurs jours ceux qui arrivent de France. On me conduit le lendemain à l'hôtel Carlton où il y a un chef français qui m'ouvre la chambre froide pleine de victuailles; "Prenez tout ce qui vous fait envie". C'est le Paradis quand on a souffert des restrictions en France. C'est aussi le grand soulagement de ne plus se savoir recherché par la Gestapo, ne plus être obligé de changer de domicile chaque nuit. Plusieurs mois se passent à Londres où je rencontre Georges Libert, l'ancien chef pilote d'Air Bleu et qui sera mon compagnon pendant tout le temps passé dans la R.A.F.

TOP Le BCRA voudrait que nous soyons admis tous les deux au Squadron 161 de la R.A.F. qui fait les opérations Lysander en France. Mais les Anglais font la sourde oreille voulant garder l'exclusivité des opérations leur permettant de lire le courrier de France avant de le remettre au B.C.R.A.. Il faudra une intervention de De Gaulle auprès de Churchill pour qu'ils admettent notre intégration, mais ce sera dans le Squadron 148 basé à Brindisi en Italie. Avec Libert je pars en novembre 43 pour suivre dans les différentes écoles de la R.A.F. tout l'entraînement réglementaire. Ce seront les stages A.F.U. à South Cernay près de Cirencester puis le B.A.T. de Cranage



Une parenthèse pour raconter une petite histoire assez étonnante. En arrivant à Londres les résistants prenaient un pseudonyme pour brouiller les pistes. On me donne celui de "Archer". Or un de mes bons amis Pierre Pery avait fait un passage à Londres avant mon arrivée et avait dit à une de ses amies de Londres, Mrs Chardey, "un de mes très bons amis, Bernard Cordier, doit arriver à Londres bientôt, traitez le aussi bien que moi". Dans une réunion je fais connaissance de cette Mrs Chardey ignorant qu'elle connaissait P. Pery et ce qu'il avait dit pour moi. Nous sympathisons et elle m'invite plusieurs fois à dîner mais toujours sous le nom d'Archer. Or un soir, elle me dit: "ne seriez-vous pas Bernard Cordier?". Très surpris qu'elle ait pu découvrir mon véritable nom alors sue le secret était de rigueur pendant la guerre. Je lui demande comment elle a découvert mon nom. Elle me dit qu'elle est allée récemment dans une réunion de spirites et avait demandé au médium ce qu'était devenu Bernard Cordier. Le médium lui dit; "mais vous l'avez reçu hier à dîner".

Intrigué par cette histoire de spirites, je lui demande d'assister à une de ses séances et un jour j'y suis invité.

Autour d'une table, nous sommes plusieurs dans une certaine pénombre, le médium, en transes, se met à parler avec un curieux accent anglais, l'esprit invoqué était d'origine espagnol !!! Il s'adresse tout de suite à moi: ce militaire qui a un uniforme avec de beaux galons dorés (j'étais pourtant en civil), fait souvent des plaisanteries sur la mort... ce n'est pas convenable (en effet dans l'aviation on aime ce genre de plaisanteries). Il y a quelqu'un qui voudrait vous parler, il s'appelle: "Dani... Danilo... Danielou.

Tu fais bien de rechercher toujours ce qu'il y a de difficile, cela e servira dans la vie". Or Louis Danielou (le frère du futur cardinal) était un de mes anciens scouts à Ste Croix de Neuilly. Il avait rejoint De Gaulle en Angleterre et après avoir servi dans les vedettes lance-torpille, on l'avait chargé d'une mission au Maroc mais l'hydravion qu'il avait pris s'était écrasé à Gibraltar et il avait été tué. Il n'était connu à Londres que sous le nom de Clamoshan? Ensuite le médium me dit: "il y a aussi un gentleman qui voudrait vous parler, c'est votre père (mon père était mort quelques mois auparavant). Ne t'inquiète pour ta famille, elle est dans la maison de campagne de l'Yonne". J'ai vérifié plus tard que c'était exact.

Avec Libert nous recevons notre affectation au Squadron 148 basé à Brindisi. C'est aussi un squadron spécialisé dans les "opérations spéciales" et qui travaille dans les pays méditerranéens. Nous y retrouverons d'ailleurs les meilleurs pilotes du Squadron 161 : McCairns, qui m'avait sorti de France et Peter Vaughan-Fowler qui sera le commandant du C. Flight. Mais c'est à nous de trouver nos deux Lysanders. On découvre qu'il y en a deux en Syrie. Ils sont quasiment réformés car ils ont fait toute la campagne du Fezzan avec le Général Leclerc.

Toujours avec Libert nous partons pour la Syrie en mars 1944 et on nous montre les deux vieux Lissy – à peu près retapés. Nous les convoyons jusqu'à Alger où on refait les entoilages pourris et où on installe l'échelle extérieure. On ne savait pas l'âge ni les révisions des moteurs Hercules sans soupapes, mais nous avons vu qu'ils consommaient pas mal d'huile. Nous rejoignons le Squadron 148 à Brindisi où on nous installe des réservoirs supplémentaires sous le ventre du fuselage.

Enfin fin avril 44 nous sommes " opérationables ".

Ces opérations d'atterrissages en pays ennemi sont assez rares parce que longues à préparer: il faut faire venir du pays visé un opérateur susceptible d'être capable de trouver un terrain et d'organiser l'atterrissage et le renvoyer chez lui lorsqu'il aura été formé. Cet entraînement se fait en Angleterre. Lorsqu'il aura trouvé un terrain ad hoc, ce terrain sera ensuite photographié par un avion spécial en photo aérienne. Puis la R.A.F. donnera son accord et c'est par radio qu'on indiquera le jour de l'opération. Le C. Flight fait mouvement sur Bastia en Corse d'où partiront les opérations vers la France.

Ce sera le 10 juillet 44 que Libert et moi sommes désignés pour une double opération sur le terrain "Figue" qui est situé à 20 km NE de Lyon ; tout à côté du champ de manœuvre de la Valbonne.

Vers 23 heures c'est Libert qui décolle le premier du terrain de Borgo et je le suis aussitôt. Décollage pénible car le Lysander malgré ses 800 CV est chargé de 3 passagers et d'un réservoir de 200 litres. Je me traîne à 100 m d'altitude au second régime car les volets de bords d'attaque refusent de rentrer. Je ne peux même pas passer les petites collines du Cap Corse mais après un piqué jusqu'au ras des vagues, les volets rentrent et le Lissy veut bien prendre l'altitude de 3000 mètres. Vol sans histoire au-dessus de la vallée du Rhône. Très peu de flak. On voit seulement quelques petites boules orange qui semblent monter assez lentement mais tout de même passent très vite lorsqu'elles arrivent à hauteur de l'appareil.

Vers 2 heures du matin nous tournons autour du point de rendez-vous, mais sans voir les 3 lampes torches qui indiquent le lieu de l'atterrissage, ni la lettre en morse du code.

Après 15 ou 20 minutes de vol nous décidons de retourner à Bastia ce qui fera 6 h de vol pour rien.

A Bastia on a pu avoir un contact radio avec Lyon et nous décidons de repartir le soir même. Les 3 passagers de chacun des avions n'étaient pourtant guère enthousiastes de passer une seconde nuit dans le Lysander, debout et serrés comme dans une boîte de sardines.

Cette fois-ci nous avons un beau repère sur la côte française. Toulon venait d'être bombardé par les Américains et on voyait les flammes dès le décollage.

Arrivés au lieu de rendez-vous, le balisage était bien en place: 2 lampes torches fixées sur des piquets indiquent là où il faut toucher des roues, et la troisième à 110 m indiquait le sens de l'atterrissage face au vent. Georges se pose le premier et je tourne au-dessus du terrain en attendant qu'il redécolle.

Je constate alors qu'il y a beaucoup d'activité sur le champ de manœuvre de la Valbonne, les Allemands faisant des exercices de nuit avec tirs réels et fusées multicolores.

Voyant que Georges ne repartait pas et le sol m'envoyant la lettre du code en morse, je me pose à mon tour et Georges vient me dire : "J'ai calé mon moteur et vidé ma batterie. Rien à faire."

Il faut savoir que le moteur Hercules était excellent mais avait le défaut particulier aux moteurs sans soupapes: il refusait absolument de démarrer lorsqu'il était chaud. Alors attendre 2 h qu'il refroidisse et la batterie à plat ? Les Allemands de la Valbonne avaient peut-être entendu les 2 avions et allaient arriver sans tarder.

Il fallait partir au plus vite. On demande à l'agent chargé de l'opération de mettre le feu à l'avion dès que tout le monde aura quitté le terrain et Georges monte à la place arrière de mon avion.

Le Lysander était beaucoup plus léger, je prends le cap direct vers la Corse en survolant toutes les Alpes. La nuit était très belle et j'admirais les sommets neigeux lorsque à hauteur de la Barre des Ecrins je découvre un ruisseau d'huile qui coule entre mes jambes.

Panne possible et peut-être proche et le sol n'est guère hospitalier. Toutes les vallées sont dans le noir le plus absolu, la lune ayant disparu.

Pas question de sauter en parachute. Le passager n'en ayant pas, la coutume dans la R.A.F. voulait que le pilote retourne les sangles du sien pour ne pas être tenté de s'en servir.

Je dis à Georges que nous allons avoir des ennuis et il me répond : "J'ai perdu mon avion, débrouilles-toi avec le tien."

Heureusement le réservoir d'huile est assez important pour les moteurs sans soupapes et comme il se trouvait dans le dos du pilote je pouvais sentir avec ma main la hauteur de l'huile chaude et je constatais que le niveau ne baissait pas trop vite. En effet nous avons pu regagner la Corse de justesse.

Au retour à Brindisi, violente rafale du Group Captain Rankin pour avoir abandonné l'avion sans le détruire, ce qui n'était pas facile vu les circonstances, mais un avion photo P.R.U. prouva que l'avion avait bien brûlé. Le fermier qui nous avait accueillis sur son champ me raconta plus tard qu'il avait été obligé de sacrifier le seul bidon d'essence qu'il avait pour faire brûler les 1000 litres d'essence de l'avion, et que les Allemands étaient venus chercher un cercueil.

Ce Group Captain Rankin était franchement détesté par toute la base de Brindisi. Un jour, son avion Halifax s'écrase au décollage et prend feu. Toutes les munitions explosent dans un beau feu d'artifice et je rencontre des mécaniciens hilares... "C'est le Group Capain qui vient de se casser la gueule!" Il s'en est tout de même sorti mais quelques mois plus tard il sera cassé sans que j'en sache la raison exacte

*La légende, que je n'ai pas pu vérifier, m'a été contée dans le creux de l'oreille, que sur Aracobra en Indo un commandant de groupe s'était fait tirer dessus par son équipier..*

*Si j'avais été patron de l'escadre soit je l'aurais mis au trou pour incompetence car il l'a raté soit je l'aurais mis au trou pour avoir détruit un avion en compte à l'escadrille. Mais je ne connais ni l'auteur ni la victime....*



**PROCES VERBAL  
DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE L'ASSOCIATION DES PERSONNELS  
DE LA  
5° ESCADRE DE CHASSE**

Le 29 juin à 17 h, sur la Base aérienne 115 d'Orange, le Général LARTIGAU, Président de l'Association ouvre la séance en souhaitant la bienvenue aux adhérents présents.

A ce jour, l'Association compte 506 membres dont 292 actifs.

**1 - FINANCES**

1.1. – Le trésorier donne lecture du bilan dont un exemplaire est joint en annexe.

1.2. - La cotisation annuelle est maintenue à 10 €.

1.3 – Des polaires bleu marine avec l'insigne de l'Escadre ont été réalisées et sont à la vente depuis ce jour.

**2 - RENOUVELLEMENT DU BUREAU**

Le Président et les membres du bureau sont confirmés dans leur fonction.

**Président** : M. le Général LARTIGAU Jean-Claude

**Vice-Président** : M. DIEU Jacques

**Trésorier** : M. SOUFFLET Michel

**Secrétaire** : Mme FOIX Annie

A 17 h 45, le Président clôt l'Assemblée générale.

**M. SOUFFLET Michel**  
Trésorier

Signé : Soufflet

**M. DIEU Jacques**  
Vice-Président

Signé : Dieu

Le Général d'armée aérienne **J.C. LARTIGAU**  
Président de l'A.P. 5

Signé : Lartigau

**Mme FOIX**  
Secrétaire

Signé : Foix

EXERCICE

# BILAN FINANCIER

2006/2007

**AVOIR AU 17 JUIN 2006 : + 8 038,78 €**

<b>RECETTES</b>		<b>DEPENSES</b>	
81 cotisations	1840,00	Affranchissements	286,88
Adhésions (4)	50,00	Fournitures de bureau	272,71
Intérêts 2005	176,23	Achat de Polaires	1176,87
		Participations sorties et repas	331,5
		Décès (achat de fleurs)	175,00
<b>TOTAL</b>	<b>2066,23</b>	<b>TOTAL</b>	<b>2242,96</b>

**BALANCE : - 176,73 €**

**AVOIR AU 29 juin 2007 : + 7 862,05 €**

## REPARTITION

<b>COMPTE EPARGNE</b>	<b>COMPTE COURANT</b>	<b>CAISSE</b>
7790,78 €	40,89 €	30,38 €

## BOUTIQUE

1. Des polaires bleu marine, de très belle qualité, ont été réalisées avec l'écusson de la 5<sup>ème</sup> Escadre.

Elles sont au prix de 30 euros.

Elles seront à la vente lors de nos prochaines rencontres (repas ou autres...) et nous pourrons également vous les faire parvenir par la poste. (au choix : Lettre = 3,77 euros, Lettre recommandée = 6,27 euros)

Tailles encore disponible : XXL (4) – XL (6) – L (10) – M (1) – S (1)

(Attention la taille « S » correspond à un 42)



2 - Des DVD comportant un historique de la 5<sup>ème</sup> Escadre de chasse et des photos de la dissolution du 01.005 « Vendée » sont également disponibles à la vente au prix de 2 Euros (ou 5 Euros frais de port compris).



Amie, ami,

La prochaine sortie avec nos conjoints se fera sur le plateau où nous irons visiter la **Fabrique de nougat BOYER » à Sault.**

**Le vendredi 26 octobre 2007**

Rendez-vous à 10 h 30 sur la place située entre l'avenue de la Résistance et la Rue des Aires (**voir plan ci-joint**) La confiserie Boyer se trouve à l'angle de la Rue Porte des Aires et de la Route des Lavandes.

A l'issue de cette visite, nous rejoindrons la Ferme Auberge des « Esfourniaux » à Lagarde d'Apt.

La réservation du repas est fixée à 25 euros par personne.

Les chèques de réservation sont à adresser pour 19 octobre dernier délai à :

**M. SOUFFLET Michel  
Route de Travaillan  
84850 CAMARET S/AYGUES**

*Le Général d'armée aérienne Jean-Claude LARTIGAU  
Président de l'AP5*

*Signé : J.C. Lartigau,*

**NOMS et prénoms :**

**Merci de mentionner d'éventuelles modifications de vos coordonnées :**

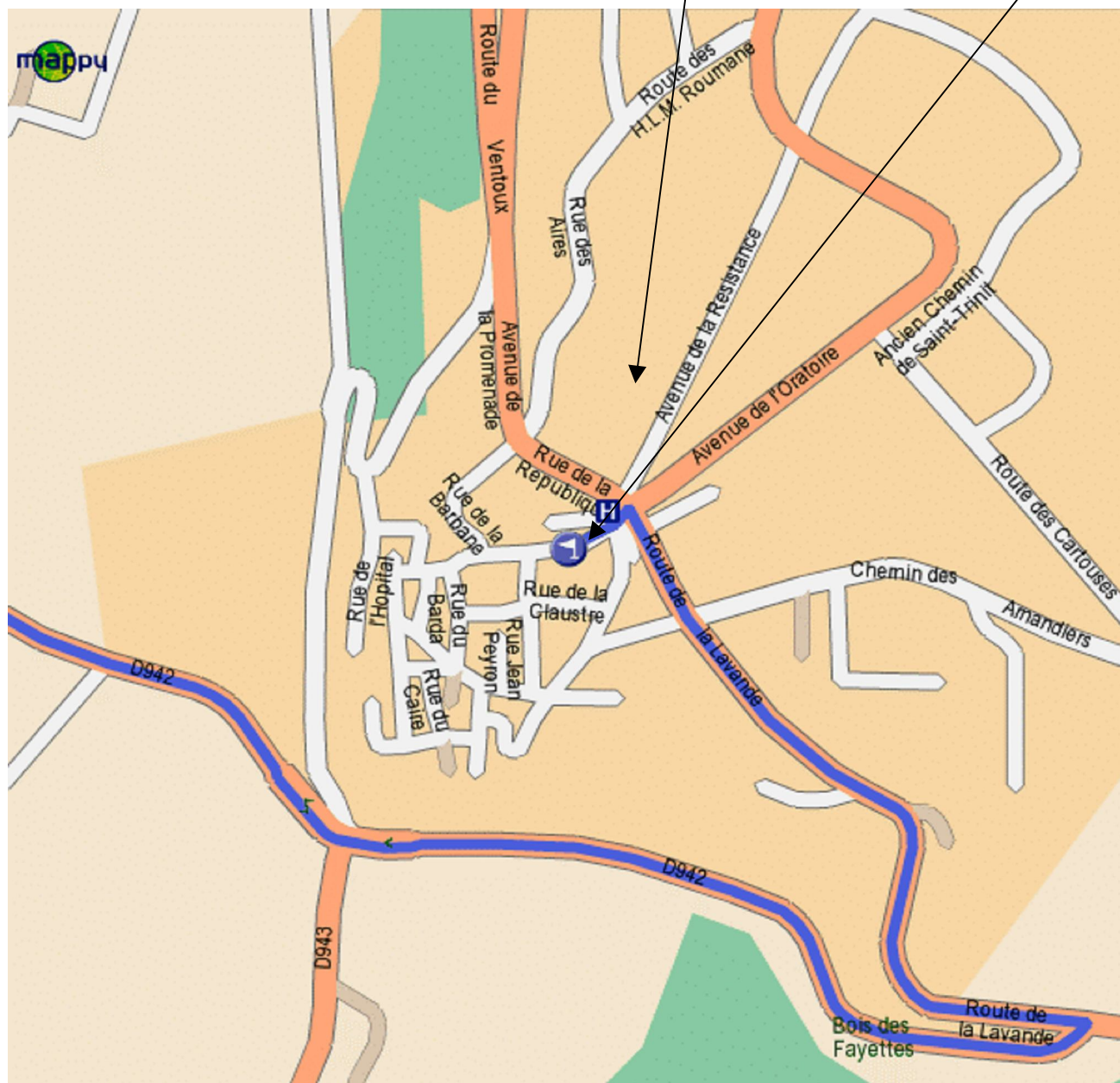
Tél :

Adresse internet :

**Plan de Sault -**

**Parking**

**Confiserie Boyer**



Pour notre deuxième sortie d'automne, cette fois-ci entre adhérents (donc sans les épouses), nous serons accueillis pour une dégustation des vins de Bourgogne, par PIERRE FOLLIET au domaine de la DESTINEE :

**Le vendredi 23 novembre 2007 à 19 h 30.**

(Chemin de la Gironde: au départ d'Orange, à gauche sur la route de Châteauneuf-du-Pape environ 500m après le pont de l'autoroute).

Les vins de Bourgogne accompagnerons des plats choisis pour les mettre en valeur avec les commentaires de Pierre Folliet, oenologue. C'est un repas de dégustation (maximum 60 places).

La réservation du repas est fixée à 25 euros par personne.

**Afin de nous faciliter l'organisation des ces deux manifestations, nous vous demandons d'adresser vos chèques de réservation, séparément si vous devez assister aux deux repas (les chèques n'étant encaissés qu'après chaque repas), pour le 19 octobre dernier délai à :**

**M. SOUFFLET Michel  
Route de Travaillan  
84850 CAMARET S/AYGUES**

*Le Général d'armée aérienne Jean-Claude LARTIGAU  
Président de l'AP5*

*Signé : J.C. Lartigau,*

**NOM et prénom :**

**Merci de mentionner d'éventuelles modifications de vos coordonnées :**

Tél :

Adresse internet :