



EDITORIAL

L'Armée de terre occupe 2 000 implantations.

La Marine en annonce 5 tous en « oubliant » la rue Royale, Rochefort Soubise, Hyères, Houilles, Saint Mandrier, Cherbourg Toussus le Noble, Marine Bordeaux, Lorient, sans compter L'île Longue l'école navale de Lanveoc Poulmic et les implantations de transmission de la Force Nucléaire stratégique... Se moquerait-on du Ministre ?

Pour l'Armée de l'Air le Ministre a annoncé 52 Bases Aériennes. En fait après 40 ans de réduction du format, il ne nous en reste que 32. Ce n'est pas convenable pour un Ministre de se tromper à ce point.

Comme le Ministre ne peut pas ne pas connaître les Armées, il a été abusé.

Reste à savoir par qui. J'ai mon idée mais si vous voulez deviner...et le Ministre peut jouer aussi...

En attendant le résultat, Très bonne et très douce année

***La disparition de deux femmes d'exception.
La première est parfaitement connue de l'AP 5
pour en avoir été un membre très actif et très attachant.
La seconde est plus connue dans le monde de l'Armée de l'air
et cette pionnière mérite un hommage de l'AP5***

Une femme d'exception YVONNE PERTAT

Yvonne Pertat est décédée le 28 septembre 2007 à Gap à l'âge de 81 ans.

Cette petite femme joviale cachait un courage et une détermination peu communs.

Elle est née le 12 février 1926 à Mulhouse, dans une région qui avait souffert de l'annexion et où les sentiments patriotiques sont très puissants. Elevée dans l'amour de France Yvonne n'a pas supporté l'invasion allemande en 1940. Utilisant des moyens dérisoires mais qui laissent apparaître son courage elle se promenait sous les yeux de l'occupant en chevauchant son vélo peint en Bleu Blanc Rouge avec la ferme intention de les provoquer. En septembre 1941 elle joue son va-tout et quittant l'Alsace pour répondre à l'appel du Général de Gaulle elle rejoint Alger. Elle a 16 ans, trop jeune elle attendra sur place ses 17 ans pour s'engager dans les Forces Françaises Libres. Sa connaissance parfaite de la langue allemande la fait affecter dans les transmissions. Elle retrouvera ses parents en 1945 après quatre longues années d'aventures guerrières loin d'eux sans une seule nouvelle.

Plus tard elle s'engage dans l'Armée de l'Air Comme Personnel Militaire Féminin de l'armée de l'air. Pour les plus jeunes, les PMFAA avaient un statut particulier qui n'a été transformé que beaucoup plus tard dans les années 70 et les PMFAA ont été obligées de porter l'uniforme...

Je l'ai rencontré pour la première fois en 1960 quand elle était la secrétaire du colonel Tanguy. Elle est restée 18 ans sur la base d'Orange.

Marié en 1957 elle avait deux fils et un petit fils.

Elle avait reçu de nombreuses décorations la Légion d'Honneur, l'Ordre National du Mérite, la Médaille Militaire, la Croix du Combattant Volontaire.

Que ceux qui l'ont croisé sans connaître son parcours prennent conscience de cette personnalité d'exception.

Le commandant Caroline AIGLE nous a quittée...

Elle a été le premier pilote de chasse féminin. Fille d'un médecin militaire elle fait ses études dans le lycée militaire de Saint-Cyr, puis au Prytanée militaire de La Flèche. Elle intègre l'école Polytechnique en 1994 et elle choisit de rentrer dans l'Armée de l'air comme élève pilote. Elle est brevetée pilote de chasse en 1999. Elle est affectée à l'escadron 2/2 Côte d'Or et prend le commandement d'une escadrille. Elle avait rejoint l'Etat-major de la FAC depuis l'été 2006.

Elle avait plus de 1600 heures de vol et était vice championne du monde militaire de triathlon.

L'AP 5 salue cette pionnière et assure sa famille de son amitié.

Ils nous ont également quittés récemment :

Jean OBERTO et Djilali BACHIR

Vous vous souvenez du Numéro spécial sur Marc Biguet, que nous devions à Michel Giraud et à Henri Eisenbeis

Nous avons reçu la lettre ci-dessous de Daniel Sauteret qui témoigne lui aussi du côté exceptionnel et attachant de cet homme

Lettre à Marc BIGUET alias « la bigouze »

Longtemps je me suis demandé ce que vous étiez devenu et grâce à la revue de l'AP1/5 j'ai appris avec tristesse votre disparition en mer à bord de votre DC3.

Cela m'a rappelé des souvenirs que périodiquement je racontais à mes camarades pilotes d'hélico. Comme nous le raconte Henri et Michel dans leur revue, je me souviens de quelques anecdotes que nous avons vécues ensemble.

Vous habitiez Antibes et moi Nice aussi avec votre D.B. Junior rouge décapotable nous partions en week-end le Vendredi soir et retour le Dimanche. Souvent nous déjeunions à Orange et souvent je vous avançais le prix du repas, manque de "liquide", c'était vous!

Je vous ai connu Sergent Chef et vous avez eu la sympathie de me raconter votre carrière, stage pilote aux U.S. puis l'Algérie où vous avez servi chez les "cocoyes" et enfin vous êtes passé SLT. Je vous ai eu comme Officier de discipline et alors que j'étais SGT de semaine vous m'aviez dispensé de ceinturon ce qui m'a valu d'être convoqué par le Capitaine de semaine mais tout s'est arrangé. Je me souviens aussi des retours de tir au GARRIGUES avec des impacts, de la réflexion du commandant d'escadron : vous volez trop bas, etc...

Pour moi jeune Sgt, vous représentiez les pilotes que j'avais côtoyés pendant mon adolescence passée à Istres où mon père travaillait sur la base. Vous étiez une figure avec un comportement attachant et je suis fier d'avoir eu la chance d'avoir été pour un temps votre camarade.

Mr SAUTERET Daniel, Elancourt le 25 sept. 07



Suite des aventures toujours passionnantes de Cordier le Pilote devenu religieux

Nous avons un avion de liaison, un petit bimoteur Cessna et n'ayant pas d'opérations en vue, je décide d'aller au Caire avec un des pilotes chercher des pièces de rechange pour nos Lysander. Grande joie de trouver le Caire bien au dehors de la guerre et on nous conduit dans les vastes souterrains d'où on avait retiré les pierres des pyramides. On y avait installé le magasin des pièces de rechange pour l'aviation. C'était la caverne d'Ali Baba où nous avons trouvé tout ce dont nous avons besoin.

Le 14 juillet 44, opération double au départ de Brindisi pour Almiros qui était à une centaine de kilomètres d'Athènes, pilote F.O. Attenborough et moi-même. Mon passager était un Général Grec qui arrive avec trois valises. On lui fait comprendre qu'une seule doit lui suffire, et dans le vent des hélices, il fait le tri dans ses valises. Il fait beau, mais pas de lune, ce qui complique un peu la navigation au dessus des régions montagneuses de la Grèce. Je distingue tout de même le Mont Parnasse qui est sur ma route. Nous arrivons tous les deux ensemble au dessus d'Almiros et le problème est de descendre à l'aveuglette entre les montagnes, mais la mer proche est un bon repère même dans la nuit.

Attenborough se pose le premier et repart rapidement. J'atterris à mon tour et, en faisant demi-tour, je distingue un uniforme allemand, ce qui est généralement ce que l'on craint le plus dans ce genre d'opérations. Mais puisque le premier atterrissage s'était bien passé et que le groupe d'accueil semble très calme, on m'explique que n'ayant pas de passagers prévus pour le retour, on me donne un prisonnier allemand qui encombre les partisans. C'est un adjudant qui me semble assez paisible. Il monte donc à la place arrière et je mets le cap sur Brindisi. A mi parcours je vois les lampes de bord qui faiblissent donc plus de courant dans la batterie. Donc pas d'espoir de prendre le radio-phare de Brindisi, cependant j'arrive tout de même au dessus du terrain mais par malchance arrive aussi tout un groupe de Halifax revenant de mission. Pas de radio pour demander un tour d'atterrissage, pas de feux de position et plus beaucoup de d'essence en réserve. J'arrive tout de même à me glisser entre 2 Halifax et à dégager rapidement la piste. Je trouve l'explication de la panne de courant. Le contact général qui commande la charge de la batterie se trouve à la place arrière et le brave allemand qui devait s'ennuyer avait coupé le contact.

J'ai pu constater ce jour là, le "fair play" des Anglais. Au retour de mission on avait droit à deux œufs frais, au lieu des tristes œufs en poudre. Et on invite le prisonnier à notre table. Je trouve cela un peu anormal, mais les Anglais me disent: " il a dû avoir peur pendant le voyage, il faut bien le reconforter ! ".

Puis ce sera le débarquement de Provence avec les milliers de bateaux attendant leur tour pour débarquer leurs troupes.

Puis ce sera la libération de Paris dans les derniers jours d'août et le 2 septembre M. Soustelle, le patron de la D.G.E.R. veut revenir à Paris. Une bonne partie de la France est encore occupée par les Allemands, mais aucun avion en vue! Avec le petit Cessna bimoteur nous rejoignons Toussus et Paris.

Je retrouve avec joie ma famille après plus de deux ans d'absence, mais ce qui m'a laissé le souvenir le plus marquant, c'était de circuler en voiture dans Paris qui était comme un désert car il n'y avait guère plus d'une dizaine de voitures en circulation. Dans les mois qui suivirent nous regagnons définitivement Paris et nous nous installons dans les bureaux de la Kriegmarine au carrefour de la Muette. Ce sont alors des voyages à Alger, Rome, Belgrade, Tirana soit avec le petit Cessna, soit avec un JU 52 qui était fabriqué en France pour les Allemands. Je suis promu Capitaine.

En juillet 45, je suis démobilisé et je rejoins Air France. Il faut former et entraîner les nombreux pilotes dont AF a besoin. Ce sera d'abord à Toulouse puis au Bourget où se crée le CPPN (centre de perfectionnement du personnel navigant). Je dirigerai ce centre pendant 1 an avec l'aide de plusieurs pilotes expérimentés. Mais il n'était pas possible de faire voler plus de 50 pilotes, alors qu'on en avait convoqué plus de 100, les pilotes démobilisés étant très nombreux, et j'avais la tâche bien désagréable d'annoncer à un certain nombre qu'on ne pouvait pas les conserver. En août 46, je quitte le CPPN pour devenir chef pilote du réseau continental et pouvoir suivre les jeunes pilotes tout juste formés.

Le 23 décembre je dois ouvrir de nouveau ouvrir la ligne Pais-Madagascar, interrompue depuis la guerre. L'avion DC3 prévu ayant eu quelques problèmes techniques, le départ est retardé d'un jour. On ne peut encore voler que de jour, beaucoup de terrains n'étant pas ouverts au vol de nuit, aussi il était prévu de coucher à Tunis, le Caire, et à Nairobi. J'arrive au soir à Tunis et il y a beau temps prévu jusqu'au Caire. Je décide donc, d'accord avec les passagers, de rattraper le jour perdu en volant de nuit jusqu'au Caire.

Etant passé huit jours auparavant à El Aden, l'escale nécessaire pour ravitailler, je sais que ce terrain est ouvert la nuit. El Aden est un terrain militaire de la R.A.F. en plein milieu du désert de Cyrénaïque. Beau temps pour traverser le golfe jusqu'à Bengazi où commence tout de même une couche de stratus bas très continue qui cache tout le sol. Le radio tente de contacter El Aden, mais pas de réponse. Je pense que le radio-phare me permettra de trouver le terrain, mais hélas le radio-phare est aussi muet. Il est 3 heures du matin. Après 3 heures 30 de vol, je m'estime à hauteur d'El Aden et je commence à tourner en rond. La radio n'arrive pas à contacter d'autres stations et lance le signal de détresse sans plus de réponse. Je commence à m'inquiéter très sérieusement: je n'ai plus assez d'essence pour regagner Tripoli, ni à attendre le jour, car il me reste moins de quarante cinq minutes de vol.

Pendant que je continue à tourner en rond au dessus de mon point estimé, et qui est très incertain, je prévois ce qui va se passer lorsque les moteurs s'arrêteront, plonger dans le noir et m'écraser sur une colline de sable. S'il y a des blessés, il faudra peut-être attendre plusieurs jours pour qu'on nous retrouve. Je pense à la commission d'enquête après l'accident qui trouvera que j'ai été imprudent de faire ce vol de nuit et déjà me vexe. Je n'avertis pas les passagers, il en sera temps à la dernière minute. Pour l'instant l'hôtesse Janine Lançon leur sert un réveillon de Noël. Après trente minutes d'angoisse qui m'ont paru très longues, le miracle se produit. J'aperçois une petite lumière dans un trou de la couche de nuages. C'est bien la piste d'El Aden qui est restée éclairée. C'est bien un vrai miracle, car se retrouver à l'estime à un kilomètre près du but, après un vol de mille kilomètres sans aucun repère, c'est normalement inconcevable. Je vois arriver vers l'avion un militaire à la démarche incertaine et je commence à déverser sur lui toute la peur qui m'étreint depuis plus d'une heure. Il me dit: 'But Sir, that's Christmas Night, only angels are allowed to fly". Cela me désarme et je vais boire un verre au mess où toute la base est réunie pour la Nuit de Noël, et sans s'occuper des avions. Le reste du voyage jusqu'à Madagascar sera sans autres histoires

Le 15 mars 47, le Nice-Paris disparaît dans les Alpes. On fête un avion pour rechercher l'épave et le nouveau Directeur Général d'Air France, Henri Ziegler est à bord. Dans les environs de Grenoble on survole les montagnes et M. Ziegler me demande de prendre les commandes, et comme je trouve qu'il frôle les sommets un peu trop près, je lui fais signe de prendre un peu d'altitude pour ne pas être dans les courants rabattants. Il n'en fait rien me disant qu'il connaît très bien le vol en montagne. A plusieurs reprises je reprends les commandes pour passer les sommets à l'altitude de sécurité et il en paraît fort vexé.

On retrouve les débris de l'avion qui a touché une arête et a provoqué une avalanche qui a emporté tous les corps un peu plus bas. Sur place on recherche les corps avec des tiges pour sonder la neige et ainsi on découvre le corps du pilote.

Le lendemain, on me fait savoir que je ne suis plus Chef Pibte, M. Ziegler aurait dit que je suis un "froussard", ce qui est un comble de reprocher à un pilote de ligne d'être trop prudent!

Je rentre dans les rangs et heureux de n'avoir plus de responsabilités. J'abandonne de même la Présidence du SNOAM (le syndicat des pilotes de ligne), n'ayant guère été défendu par le syndicat.

Les grèves m'ont donné envie de revenir sur les fondements des organisations et en particulier sur celle de l'Armée de l'Air

METIER OU MISSION ?

Cette alternative a déjà été posée dans ce journal sous forme d'éditorial. Comme les faits sont têtus, je reviens sur ce sujet qui me tient à cœur dans cette période de grève que nous avons vécue quotidiennement.

C'est ainsi que Guillaume PEPY directeur général de la SNCF nous a gratifié de commentaires édifiant sur la situation au 5^{ème} jour de grève. Ce jour là il n'y avait que 28 % de grévistes. Et le brave PEPY, comme auraient pu le faire certains de nos patrons, a dit benoîtement que pour faire rouler des trains il fallait, entre autres, des conducteurs des contrôleurs et des aiguilleurs. Si un seul se met en grève les trains ne peuvent plus rouler. En fait a-t-il dit il suffit de 10% de grévistes pour arrêter le trafic. Nous sommes là dans la parfaite logique des métiers. La notion de mission n'existe plus, la perspective d'un but fédérateur des énergies a disparu. Au contraire nous sommes en pleine revendication catégorielle ou l'accomplissement d'un métier se substitue à la dynamique de la mission à accomplir.

C'est pour cette raison que je n'ai pas cru une seconde à une organisation qui ne fédérait pas toutes les énergies vers un seul but. C'était en particulier l'organisation Armée 2000 ou il y avait juxtaposition de structures verticales indépendantes les unes des autres (commissariat, commandement) la création d'un grand commandement comme le CASSIC dont le rôle était de fédérer les utilisateurs de « l'électron ».

Alors pour être clair, nous avons vu la RATP faire fonctionner des lignes au plus fort de la grève. Cela n'est pas le fait de syndicalistes « jaunes »... mais seulement le fait qu'ils appartenaient à une « ligne » et que le fonctionnement de cette ligne leur tenait à cœur. C'est ainsi qu'ils étaient rassemblés autour d'une mission celle de faire fonctionner leur lignes et non autour de la juxtaposition de métiers si nobles soient-ils mais qui sont générateurs de revendications ou de pouvoirs catégoriels qui ne sont pas mérités par les résultats qu'ils obtiennent. C'est cela la MISSION fédératrice d'énergie et de dépassement de soi-même.

Plein commandement ou commandement organique. C'est toute la question. Cette approche de l'organisation a été imposée par un CEMA d'origine Marine. Elle est parfaite pour la Marine dont les bâtiments sont sous commandement organique au port et sont sous commandement opérationnel en mer sans avoir modifié quoi que ce soit. Elle a posé des interrogations insondables au sein de l'Armée de l'Air alors que très simplement un commandement est opérationnel quand on lui donne une mission opérationnelle mais il est organique quand il n'a pas de mission.

C'est ainsi que seule la Défense Aérienne est opérationnelle car elle assure constamment la mission opérationnelle de défense du ciel français en fédérant des compétences interministérielles.

Mais nous sommes loin des grèves....

JC Lartigau

Association des Anciens du VENDEE

Vous avez peut-être reçu un courrier du LCL BEZIER, président de l'Association du VENDEE.

Le LCL BEZIER, qui était second du 1/5 lors de la journée de la dissolution, a créé cette association.

Comme vous le savez depuis 1995, l'Association des personnels de la 5^{ème} (AP 5) rassemble tous les anciens membres de la 5eme escadre de Chasse y compris naturellement les anciens du 1/5, dont je fais partie pour y avoir servi entre août 1960 et mai 1967...

Si le LCL BEZIER a créé son association des anciens du VENDEE c'est qu'il ne se reconnaît pas dans l'AP 5. Pour moi c'est un problème de génération et c'est dans cet esprit qu'il faut prendre en compte cette création.

Je souhaite donc bon vent aux anciens du VENDEE et si d'aventure ils souhaitent connaître ceux qui ont fait le VENDEE avant qu'ils naissent ou quand ils avaient des culottes courtes ils peuvent venir nous voir de temps en temps nous serons heureux de les accueillir.

PROCHAINE SORTIE

Il nous été suggéré de retourner au Fort de BUOUX où nous étions allés il y a quelques années. Certains d'entre vous se souviennent de l'escalier dérobé et de ses marches vertigineuses. Outre le fort nous pourrions aller voir de l'autre côté du ruisseau l'Aygues-brun les traces des habitations protohistoriques dans cette vallée heureuse qui a accueilli ses premiers habitants dans la Baume de l'Eau plus haut sur la rive droite du ruisseau.

Si cette manip vous intéresse faites le nous savoir.

-0-0-0-0-0-0-0-

Dès à présent vous pouvez réserver votre journée du 18 mai 2008. Nous organiserons notre assemblée générale à l'occasion du meeting qui aura lieu sur la Base aérienne d'Orange.