



EDITORIAL

Pendant et après la guerre 14/18 le poids de l'aviation dans la bataille a été reconnu dans toute l'Europe sauf en France. Il a fallu attendre 1936 pour que contre vents et marées et contre toute objectivité les deux armées Terre et Marine soient contraintes d'accueillir comme alter ego une Armée de l'air.

Ce oui contraint et forcé n'a jamais été accepté, même aujourd'hui et je prendrai deux exemples.

Ce jeune capitaine de Vaisseau sûrement brillant qui froidement me dit, je cite : je ne comprends pas pourquoi il existe une Armée de l'air car la Marine et l'Armée de Terre sont capables d'assurer toutes les missions.

La position d'un chef d'Etat-major des Armées dont on ne peut que douter de l'objectivité quand il a créé les, « agrégats budgétaires » (pour les non initiés un agrégat budgétaire est la somme des crédits accordés à une ou plusieurs entités...). C'est ainsi que les crédits de l'Armée de l'Air ont été fondus dans deux ensembles, les agrégats Aéroterrestres et Aéro-maritimes faisant ainsi disparaître l'entité budgétaire « Armée de l'Air » !!!.

Malheureusement pour les forces de surfaces et pour ce CEMA, cette distinction est tellement irréaliste qu'elle n'a pas été reconduite.

Aujourd'hui avec intelligence on parle de **Forces de surface** (terre et maritimes) et de **Forces aériennes**. La raison prend le dessus sur les misérables guerres de boutons que l'on veut nous imposer

SAROUBI ou l'Emboscade à 50 km de KABOUL

Nous avons tous été interpellés par l'embuscade de SAROUBI en Afghanistan dans lequel le 8^{ème} RPIMA a été impliqué.

Dans les récits de cette tragédie nous n'avons pas entendu parler de l'armée de l'air si ce n'est pour dire qu'elle a été absente comme en 1940 !!!

Mon propos n'est pas de stigmatiser tel ou tel mais de rétablir la vérité, et d'ailleurs je ne comprends pas cet entêtement à réduire le rôle des forces aériennes si ce n'est pour masquer la vérité.

Donc reprenons : La 4ème compagnie du 8ème RPIMA a été attaquée dans le district de SAROUBI le 18 août à 15h30. Le détachement de l'AAir avec ses hélicoptères de combat a été mis en alerte à 16h00. Après une première tentative d'action des hélicoptères US (dont verra plus loin les raisons de leurs hésitations) deux Caracal (hélicoptères de combat de l'AAir) ont décollé à 17h58 avec à bord une équipe d'alerte du CPA 20 (Commando Parachutiste N° 20 de l' AAir). Ces Hélicos se sont posés à 18h15 sous un feu nourri. Lors de ce posé le médecin dont l'action et le courage mérite d'être cité (ce que personne n'a fait !!!) et une équipe de commandos ont été déposés et ont permis la sécurisation de la zone sous le feu des talibans. Grâce aux mêmes hélicoptères, à 18h40 une première section de renfort et des munitions ont été amenés. Dans ces combats qui ont fait rage jusqu'à la nuit les Caracal ont fait huit rotations pour hélicopter 4 tonnes de matériel dont 3.3 tonnes d'armements tous en rapatriant les blessés et les morts. Dans ces rotations 79 militaires de renfort ont été amenés.

Sans compter l'évacuation des blessés graves par C 135 FR, **l'Armée de l'Air** a été comme d'habitude au cœur des combats. Comment faut-il le dire pour convaincre les politiques. **Rien ne peut être tenté ou accompli sans l'AAir.**

Alors maintenant pourquoi les F 15 US n'ont-ils pas pu intervenir ?

La réponse est simple. Pendant la guerre du Golfe nous avons pris conscience de la nécessité d'avoir des guidages d'appui aérien réalisés «par des professionnels». C'est ainsi que les TAC P (Tactical Air Control Party) ont vu le jour. A la base les fusiliers commandos de l'AAir sont irremplaçables car ils ont à la fois la connaissance du milieu aérien, l'intégration de la troisième dimension, la culture de l'AAir et l'équipement laser qui assure un guidage précis sans crainte de tir fratricides. Aujourd'hui les TACP français assurent leurs missions aux côtés des américains à la satisfaction de tous.

Lors de l'embuscade une équipe de TACP était disponible à KABOUL. Pour des raisons qu'il faudra éclaircir un jour, personne n'a fait appel à eux. Or sans un guidage laser et une équipe de professionnels de l'AAir aucun avion de l'alliance n'accepte d'intervenir. Le 8^{ème} RPIMA a choisi d'utiliser les compétences d'un FAC (Forward Air Contrôleur). Les officiers de l'Armée de Terre, titulaires de cette formation élémentaire qualifiante, ne possèdent ni la compétence de nos Fusco ni le matériels qu'ils mettent en œuvre.

Nous savons tous que les choses de l'air sont affaires de professionnels et je vous renvoie à mon éditorial et à cette réaction de ce jeune Capitaine de vaisseau qui pensait que la marine pouvait faire la guerre toute seule...

DISCOURS DE HARVARD

Alexandre Soljénitsyne est mort. Le monde entier célèbre le courage de cet homme qui face aux encenseurs du communisme a eu le courage de dire la vérité. Nous avons connu cela lors de l'épouvantable massacre du Cambodge où nos intellectuels et nos journalistes engagés vantaient la purification éthique qui n'avait rien à envier de celles que nous avons connues en URSS ou sous le 3ème Reich.

Certains d'entre nous ont oublié ce discours de A Soljénitsyne qui a été prononcé lors de sa venue aux Etats-Unis à Harvard le 8 juin 1978. Un ami me l'avait transmis et je le remercie aujourd'hui encore de m'avoir permis de connaître à cette époque reculée cette dénonciation fort des deux systèmes économiques le communisme et le capitalisme et de noter la chute spirituelle de la civilisation.

Vous trouverez ci-dessous deux extraits.

*Le premier sur la presse sur la fatuité des journalistes et cette phrase fabuleuse pour un homme qui avait subi la censure et le goulag «**on a le droit de ne pas tout savoir**»*

Le second est la description d'une démocratie molle et abandonnée comme celle de l'empire romain lors de sa décadence. Nos derniers présidents ont été parfaits on les a même réélus c'est dire qu'ils nous ont bercés d'illusions, de mensonges et de principes de précaution. Je ne sais comment sera la relève après notre président actuel qui focalise toutes les critiques, mais au moins nous savons ou nous allons, même en sachant que le chemin ne sera pas bordé de roses comme on nous l'a laissé croire en 1981.

La presse, aussi, bien sûr, jouit de la plus grande liberté. Mais pour quel usage ? (...) Quelle responsabilité s'exerce sur le journaliste, ou sur un journal, à l'encontre de son lectorat, ou de l'histoire ? S'ils ont trompé l'opinion publique en divulguant des informations erronées, ou de fausses conclusions, si même ils ont contribué à ce que des fautes soient commises au plus haut degré de l'Etat, avons-nous le souvenir d'un seul cas, où le dit journaliste ou le dit journal ait exprimé quelque regret ? Non, bien sûr, cela porterait préjudice aux ventes. De telles erreurs peuvent bien découler le pire pour une nation, le journaliste s'en tirera toujours. Etant donné que l'on a besoin d'une information crédible et immédiate, il devient obligatoire d'avoir recours aux conjectures, aux rumeurs, aux suppositions pour remplir les trous, et rien de tout cela ne sera jamais réfuté ; ces mensonges s'installent dans la mémoire du lecteur. Combien de jugements hâtifs, irréfléchis, superficiels et trompeurs sont ainsi émis quotidiennement, jetant le trouble chez le lecteur, et le laissant ensuite à lui-même ? La presse peut jouer le rôle d'opinion publique, ou la tromper. De la sorte, on verra des terroristes peints sous les traits de héros, des secrets d'Etat touchant à la sécurité du pays divulgués sur la place publique, ou encore des intrusions sans vergogne dans l'intimité de personnes connues, en vertu du slogan : « tout le monde a le droit de tout savoir ». Mais c'est un slogan faux, fruit d'une époque fautive ; d'une bien plus grande valeur est ce droit confisqué, le droit des hommes de ne pas savoir, de ne pas voir leur âme divine étouffée sous les ragots, les stupidités, les paroles vaines. Une personne qui mène une vie pleine de travail et de sens n'a absolument pas besoin de ce flot pesant et incessant d'information. (...) Autre chose ne manquera pas de surprendre un observateur venu de l'Est totalitaire, avec sa presse rigoureusement univoque : on découvre un courant général d'idées privilégiées au sein de la presse occidentale dans son ensemble, une sorte d'esprit du temps, fait de critères de jugement reconnus par tous, d'intérêts communs, la somme de tout cela donnant le sentiment non d'une compétition mais d'une uniformité. Aujourd'hui cela se dit « la pensée unique » (NDLR). Il existe peut-être une liberté sans limite pour la presse, mais certainement pas pour le lecteur : les journaux ne font que transmettre avec énergie et emphase toutes ces opinions qui ne vont pas trop ouvertement contredire ce courant dominant.

Aujourd'hui la société occidentale nous révèle qu'il règne une inégalité entre la liberté d'accomplir de bonnes actions et la liberté d'en accomplir de mauvaises. Un homme d'Etat qui veut accomplir quelque chose d'éminemment constructif pour son pays doit agir avec beaucoup de précautions, avec timidité pourrait-on dire. Des milliers de critiques hâtives et irresponsables le heurtent de plein fouet à chaque instant. Il se trouve constamment exposé aux traits du Parlement, de la presse, de partis politiques irresponsables. Il doit justifier pas à pas ses décisions, comme étant bien fondées et absolument sans défaut. Et un homme exceptionnel, de grande valeur, qui aurait en tête des projets inhabituels et inattendus, n'a aucune chance de s'imposer : d'emblée on lui tendra mille pièges. De ce fait, la médiocrité triomphe sous le masque des limitations démocratiques. *C'était en 78, 3 ans avant la période 1981/2007 !!!* (NDLR)



VOL DE NUIT ORDINAIRE OU PRESQUE

Au cours de la journée du 29 juin 2007 sur la Base Aérienne d' Orange, journée mémorable de la dissolution de l' Escadron de Chasse 1/5, il nous a été remis un petit livret relatant l' histoire de l' escadron .

Je l' ai parcouru et dans la rubrique MIIC, il y est rapporté la collision entre un MIIC et un Fouga Magister. Collision dans laquelle je suis personnellement impliqué.

Le narrateur écrit le paragraphe suivant :

L' année 1968 est bien plus triste. Le 15 avril, l' Adj. Tiné décolle sur alerte pour intercepter un CM170 avec deux membres du 1/5 à bord. Les deux appareils s' accrochent. Le pilote du Mirage est tué, les Lt. Ibert et Sgt. Flasseur sont blessés. Sept mois plus tard, l' Adj. Six et le Sgt. Krier s' écrasent avec un autre Fouga.

Je ne sais pas près de qui ou sur quels documents le rédacteur a pris ses informations, mais il n' y a pas moins de cinq erreurs dans les deux premières lignes.

Primo : L' accident ne se passe pas le 15 avril 1968 mais dans la nuit du 18 au 19 mars 1968.

Secundo : Le pilote du MIIC était le S/C. Flasseur et non l' Adj. Tiné. L' Adj. Tiné était avec moi dans le Fouga.

Tertio : Ce n' était pas un décollage sur alerte mais un exercice d' interception de nuit au cours d' une mission d' entraînement normale.

Quarto : Michel Flasseur n' était pas sergent mais sergent chef.

et enfin mon nom s' écrit avec un Y et non un avec I.

L' Adj. Tiné qui était avec moi dans le Fouga a été tué.

Le S/C. Flasseur a été légèrement blessé, en ce qui me concerne, j' ai été plus gravement touché.

Ces quelques rectificatifs sembleront sans intérêt à certain mais étant directement concerné, je tenais à apporter ces précisions.

Des dizaines de fois on m' a demandé de raconter ma mésaventure, la dernière fois c' était l' ami Carbasse au cours de la soirée du 29 juin. Vous en trouverez le récit ci-après.

Le lundi 18 mars 1968, vol de nuit à la 5^{ème} Escadre de Chasse, comme d'ailleurs deux à trois fois par semaine, l'escadron 1/5 a prévu plusieurs missions dont deux patrouilles de deux Mirages IIIC et un Fouga Magister, qui à l'issue de leurs missions se poseront à Dijon. Le retour à Orange est prévu le soir même.

Leader d'une des patrouilles de MIIC, j'ai pour n° 2 le sergent chef Flasseur.

L'autre patrouille a pour leader le lieutenant Beliaeff (aujourd'hui décédé dans un accident d'avion).

Le Fouga est piloté par l'Adjudant Tiné qui, nouvellement muté à l'escadron, doit s'entraîner de nuit sur avion de complément avant d'être lâché de nuit sur MIIC. Je lui demande d'emmener avec lui un parachute et un masque de Fouga supplémentaires de façon à pouvoir ramener à Orange un pilote de MIIC en cas de panne de son appareil.

En fin de mission, au moment d'amorcer la descente, je déverrouille l'auto commande et constate un blocage de manche, je suis amené à me poser avec cette aide au pilotage.

Les mécaniciens de Dijon ne réussissant pas à remédier à la panne, je décide de rentrer avec l'Adj. Tiné.

Il me propose la place avant. La mission étant à son profit, je prends la place arrière.

Le décollage de Dijon a lieu aux environs de 22h00 locales, la navigation s'effectue en COM B au niveau 215, pour un retour direct sur Orange.

La nuit est noire, nous sommes au-dessus d'une couche de 4/8 de strato-cumulus.

Rambert (Centre de Détection et de Contrôle de Lyon Mont Verdun) nous demande si nous acceptons de servir de plastron pour le MIIC qui faisait partie de ma patrouille dans la mission précédente. J'accepte.

L'interception est réalisée, le MIIC nous double, nous voyons la lueur de la tuyère qui s'éloigne dans nos 1heure.

Je me charge de la navigation, nous venons de passer Lyon et je cherche à accrocher au radio compas la balise de Montélimar. De la main droite je manœuvre la manivelle du radio compas, ne pilotant pas, j'ai la main gauche libre et je passe inconsciemment la collerette du gant dans la pince se trouvant sur la cuisse gauche de la combinaison anti-G que j'ai gardé sur moi. Cette pince sert à maintenir d'éventuels documents servant à la navigation ou à la mission.

Une seconde interception est en cours, les distances sont annoncées par le CDC : 5nm, 3nm, 1,5nm.

Je me réveille en plein ciel, plus rien autour de moi, j'ai du perdre connaissance pendant quelques secondes. Je n'ai rien vu, rien entendu, rien ressenti, la dernière vision que j'ai eu, c'est l'éloignement du tableau de bord puis, le noir complet. Je tombe dans le vide le dos tourné vers le sol.

Je réalise immédiatement ce qui s'est passé et je hurle : « Le c... il nous est rentré dedans ». Je saisis la poignée du parachute, elle me tombe directement sous la main. Je tire avec force, le parachute s'ouvre, je subis un choc très violent, j'ai ouvert beaucoup trop haut. Je descends lentement, la corolle est parfaitement ouverte mais j'ai la jambe gauche prise dans les suspentes.

J'ai une sensation étrange dans cette jambe. Je la remue, une douleur diffuse interne me laisse penser qu'elle est cassée. En effet quand j'entreprends de la dégager, ce qui se fait aisément en tirant sur les suspentes, je m'aperçois qu'elle est articulée au niveau du tibia.

Je suis maintenant assis confortablement dans le harnais et je fais l'inventaire de mes blessures.

La main gauche me brûle, je l'approche de mon visage, la peau a été arrachée du poignet jusqu'aux premières phalanges, elle pend en lambeaux. Au choc mes membres ont du partir dans toute les directions. Le gant est resté accroché à la pince de la combinaison anti-G et la main est sortie en force, le frottement m'a dépiauté la main.

J'ai froid aux pieds, le gauche a toujours la chaussure mais elle baille et les doigts de pied sont à l'air libre.

La jambe droite de la combinaison anti-G a été arrachée entraînant avec elle la chaussure et la chaussette. Je tâtonne, le pied est très enflé, il a doublé de volume et je détecte une profonde coupure au talon ainsi qu'une plaie importante sur le dessus.

J'ai perdu le casque mais gardé le sous casque, le visage me brûle, en le tâtant je sens qu'il est humide, j'ai du recevoir un gros coup de chaleur au moment du choc, le visage est brûlé au 1er et 2ème degré.

J'ai de plus en plus froid, je pense qu'à cette altitude, au mois de mars et en pleine nuit, la température doit avoisiner les moins trente, moins quarante degrés. Je suis obligé de réchauffer mes pieds et mes mains en les massant.

J'ai ouvert trop haut, la descente me semble interminable. Je traverse la couche nuageuse, je suis fortement secoué puis la descente reprend calmement. J'aperçois sur ma gauche les lumières de la vallée du Rhône. J'appelle deux à trois fois l'autre pilote espérant qu'il est dans la même situation non loin de moi. Pas de réponse.

J'appréhende l'atterrissage mais je suis confiant, je me dis qu'étant sorti vivant de la collision, la suite ne peut m'être fatale. Je décide de protéger ma jambe gauche en la croisant sur la droite. Au choc je me casserai sûrement cette dernière mais l'autre ne subira peut-être pas de dégâts supplémentaires. Je devine la proximité du sol au tout dernier moment. Je tire sur les suspentes pour amortir le choc, j'entends un bruit de branches cassées, la descente s'est terminée avec douceur, seuls mes pieds touchent le sol, je n'ai subi aucun dommage, j'ai traversé un arbre, la corolle du parachute recouvre les branchages et a freiné la chute.

Je me dégrafe du harnais et me retrouve allongé sur le sol. La douleur de la jambe commence à s'éveiller. Je serais capable de ramper mais vers où, je ne vois rien, je suis dans le noir complet, il n'y a aucune lumière visible.

Je voudrais bien récupérer mon parachute pour me protéger un peu du froid mais le harnais m'a échappé au moment où je me dégrafais, la flexibilité des branches l'a mis hors de ma portée. Je ne peux me lever et de plus je ne vois rien.

La Base Aérienne d'Orange Caritat a déjà du être informée de l'accident, les secours vont se mettre en place mais il faudra des heures avant que les recherches commencent. Je me fais à l'idée que je ne verrai personne avant le jour. Je m'apprête à passer une longue, une très longue nuit.

J'appelle au secours, un chien aboie, quand il se tait, j'appelle à nouveau. Le temps me semble long, je ne peux lire l'heure à ma montre, il fait trop sombre. Je cherche ma lampe électrique, elle était dans la poche droite de ma combinaison anti-G, disparue avec la jambe du pantalon.

Un chien en pleine course me frôle, je l'ai, à peine entraperçu, il semble ne m'avoir ni vu ni senti car il poursuit sa route. Je cherche mon poignard, on ne sait jamais, un chien errant pourrait m'attaquer, disparu lui aussi, il était dans la poche avec la lampe.

Au loin j'aperçois deux ou trois fois des phares de voitures mais beaucoup trop loin pour me découvrir. N'ayant pas ma lampe je ne peux faire de signaux.

Après une attente qui m'a paru interminable, arrive un couple d'agriculteurs. Ils m'apprennent qu'inquiets par les aboiements répétés de leur chien ils se sont décidés à se lever et en sortant ont aperçu la lueur blanchâtre du parachute dans le noyer qui se trouve à proximité de leur ferme.

Je suis tombé dans une vallée encaissée, loin de toute agglomération, loin de toute route, près de la seule ferme qui existe dans un rayon de plusieurs kilomètres. Les fermiers n'ont ni téléphone ni voiture. L'homme part en vélomoteur chez un voisin et son épouse m'apporte une couverture et du café.

Après une heure d'attente les secours arrivent, pompiers et gendarmes, je suis évacué à Tournon et suis opéré dans la nuit même.

Le chirurgien, avant de m'endormir, me demande de remuer les doigts de pieds de la jambe gauche, ce que je fais. Il me dira plusieurs jours plus tard que si je n'avais pas eu de réaction, il m'aurait coupé la jambe !!!

La collision s'est produite travers ouest Tournon pour 15 à 18 km. Le MIIC et le Fouga sont tombés à 5 km l'un de l'autre. Le MIIC près de la commune de Pailharès et le Fouga sur la commune de Vaudevant. Une aile du Fouga et une partie du tableau de bord sont retrouvés à 3 km du fuselage.

Mon siège sera retrouvé sangles non dégrafées, avec un morceau de baquet à chaque extrémité.

Le Fouga a été éventré par le Mirage, n'ayant plus rien en dessous de moi, je suis tombé par l'ouverture.

Moi-même et le S/C. Flasseur avons atterri à 8 km environ au sud de nos aéronefs respectifs.

Le S/C. Flasseur sur les rives du Doux, il se démet une épaule. Très mal reçu par un habitant d'une ferme isolée, il parcourt plusieurs km jusqu'au village de St Félicien et frappe à la porte de la gendarmerie. J'ai atterri au lieu dit La Culat sur la commune de Colombier-le-Vieux.

Le corps de l'Ajt. Tiné ne sera retrouvé que le surlendemain, sa jambe gauche avait été retrouvée la veille à 500 mètres de l'épave du Fouga

J'ai subi trois opérations dont une greffe osseuse, je suis resté plusieurs mois allongé, ayant interdiction de prendre appui sur mes jambes.

J'ai volé à nouveau au mois de novembre suivant, tout d'abord sur Fouga puis sur MIIC en février 1969.

Demain 18 mars, je fêterai mes 40 années de survie.

JACQUES YBERT



Cette contribution sera une des dernières de R Molis. Il s'est éteint le 22 juillet à Dijon. Il avait fait son service militaire au 3/5 à Méchéria pendant 2 ans comme observateur sur T6 puis sur T 28 ensuite il avait fait une carrière de Professeur d'histoire et de géographie à Dijon. Homme de cœur, radical socialiste comme on est dans le sud ouest, généreux, il m'a dit il y a quelques jours « Tu vois, mon grand regret est de ne pas avoir été militaire».

PILOTES FARCEURS ? VOIRE !

Comptant à mon actif quelques centaines d'heures de T6, T 28 et autres aéronefs, acquises dans le sud-oranais, j'affirme q'il faut le pluriel au titre du Courrier (N° 465 /mars 2008 de l'ancien d'Algérie) où un camarade retrace sa stupeur de constater qu' un T 6 pouvait démolir proprement les arceaux (en bois !) d'un camion.

Le comportement de ce pilote n'est pas celui d'un farceur et il est à la fois condamnable et compréhensible mais non pas excusable.

Condamnable, évidemment ! En avion, la sécurité c'est l'altitude ! Raser les pâquerettes – très facile en Algérie sur l'Alfa ! – est le plus sûr moyen de se casser la gueule en beauté (pour les spectateur, s'il en reste...) mais il est compréhensible que le pilote en ait eu plein le dos de faire des ronds (on dit des 360) autour d'un convoi à pas de tortue. On transpire dur dans le T 6, plus qu'en Berliet décapoté, environ 1 kg de sueur par heure, les traces de l'évaporation, c'est à-dire les sels contenus dans icelle décalquent le harnais du parachute sur la combine de vol et à cet inconfort, s'ajoute la pesanteur (les G...) conséquents en virage.

Ce pilote était, selon moi, sôt un « moustachu » qui a confiance dans sa morture soit, inversement, un jeune branleur de manche tout à fait inconscient. En tout cas l'aviateur avait décidé d'éblouir « au final » les malheureux grivetons impressionnés.

Moi second, j'affirme qu'une jeep d'escorte gendarmesque de convoi (route d'Alfa – ville à Géryville) se vit proprement raccourcir son antenne radio (la grande) à peu près à hauteur du pare-brise (baissé) et les pandore aussi... Le sympathique sergent avignonnais auteur de cet exploit connaissait la musique et c'est l'aile du T6 qui faillit être sectionnée net tant le coup de fouet fut violent, véritable coup d'étau-limeur dans l'aluminium !!! J'entends encore le fracas.

Je ne me souviens pas du motif avoué, au retour à la Base, de cette avarie singulière, au Lieutenant (d'active) chef de la mécanique. Cet admirable chef ne s'étonnait plus de rien car il avait dû récemment faire examiner les mitrailleuses d'un T 6 aux armes H.S. par la bosse d'une chameau, un lambeau du camélidé et quelques poils témoignaient éloquemment. Le pilote (parisien pur sucre au culot d'acier) prétendit avec un aplomb robuste que la faute incombait à la bestiole qui se leva juste au passage de l'avion !!! On fit semblant de le croire car « la vista » et le sang-froid sont les deux mamelles de l'aviateur survivant.

A part ces funambules et casse-cou, rares au demeurant, il y avait à l'Escadron de fameux tireurs d'avion au sol, en particulier l'adjudant-chef Roger (dit tintin) M.F. qui vous plaçait roquettes ou rafales exactement où il voulait : pas d'écart probable ni de fourchettes et tout ça avec une douceur d'évolutions aussi serrées soient elles, tout à fait extraordinaires. Bref, un pilote accompli (Af !af !af !) à mes yeux.

Tel jour, notre patrouille à deux T 28 explorait la Zone interdite entre le barrage et la frontière marocaine. Ne voilà t-il pas que, tout seul, au milieu de rien et en direction du Maroc se promenait un véhicule Renault (4x4) haut sur pattes, genre ambulance mais bâché. « Qu'est-ce ci , où qu'y va ??? – J'hallucine !!! Faut l'arrêter ! » Bien entendu, comme de juste, la radio air-sol ne marche pas... Aussi sec, passage de la patrouille en radada, à hauteur de portière, avec signes éloquents mais cabalistiques pour le conducteur, un type à calot rouge (spahi ???) qui nous répond aimablement de sa main gauche. « boufre – on remet ça ??? Af-af-af ! Le bidasse, ravi de ce carrousel pour lui seul, accélère même un peu l'allure.

Tout à coup, toutes manettes en avant, en un clin d'œil (le T 28 ça déménageait) nous voilà, l'aillier aussi, à 1000 pieds/sol en altitude et environ autant horizontalement de l'objectif mobile. « On va pas le straffer, tout de même ? émis-je . Négatif, mais on va rigoler ! » Contact mitrailleuses, contact collimateur, un sèche prise d'angle et hop, on fonce, en travers sur la camionnette – l'aillier morpionnant en bout de plume – tout en lâchant des rafales (soit 2 fois 4 mitrailleuses 12,7 ça cause !) rafales longues, précises, en glissade, à peut-être 8 ou 10 mètres devant le capot ! Ni avant, ni depuis, ni au ciné (même américain) ni à la TV (même française je n'ai vu un véhicule stopper ainsi immédiatement sur place tandis que le type gicle à vitesse stratosphérique, calot rouge à la main, faisant des signes d'halte au feu avec sa main droite brandissant sa coiffure, et, de sa main gauche, pointant l'index sur sa tempe, geste éloquent universellement compris. Nous le comprimés et, patrouille rassemblée, on lui passa doucement, volets sortis, sous son nez, hilares...

Il était aussi rouge que son calot, cet abruti qui eût là, sûrement, la peur de sa vie. Peut-être la lui avons-nous sauvée, sa vie ! J'aime à l'imaginer encore aujourd'hui.

R. Molis

La Boutique de la 5

POLAIRES : nous avons de nouveau des polaires avec l'écusson brodé de la 5^{ème} Escadre au prix de 30 € + frais de port 6,30 € -Tailles disponibles: XXL- XL- M- S



T-SHIRT

Depuis l'assemblée générale, nous avons également à la vente au prix de 10 € des T-shirts

Tailles :
 1 taille Junior (XS)
 1 modèle féminin (M)
 4 tailles modèle masculin (M – L – XL – XXL)



DVD : Un DVD comportant un historique de la 5^{ème} Escadre de chasse et des photos de la dissolution du 01.005 « Vendée » est également disponible au prix de 2 € (5 € frais de port compris).

Contact : Annie Foix au 06 74 57 60 05 ou 08 70 58 80 41

**PROCES VERBAL
DE L'ASSEMBLEE GENERALE 2008
DE L'ASSOCIATION DES PERSONNELS DE LA
5° ESCADRE DE CHASSE**

Le 17 mai 2008 à 19 h 30 au restaurant « l'Oliveraie », le Général LARTIGAU, Président de l'Association ouvre la séance en souhaitant la bienvenue aux adhérents présents

A ce jour, l'Association compte 511 membres dont 291 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 – De nouveaux tee-shirt ont été réalisés et sont à la vente depuis ce jour au prix de 10 €.

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 19h45, le Président clôt l'Assemblée générale.

M. SOUFFLET Michel
Trésorier

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

Signé : Soufflet

Signé : Lartigau

M. DIEU Jacques
Vice-Président

Mme FOIX
Secrétaire

Signé : Dieu

Signé : Foix

EXERCICE 2007/2008

AVOIR AU 17 JUIN 2006 : + 7 862,05 €

RECETTES		DEPENSES	
76cotisations	1245,00	Affranchissements	596,86
Adhésions (3)	30,00	Fournitures de bureau	329,6
Intérêts 2005	237,51	Acompte tee.shirt	1000,00
Dons	6,04	Participations sorties et repas	817,26
Ventes Polaires	1352,54	Décès (achat de fleurs)	100,00
Ventes DVD	43,50		
TOTAL	2914,59	TOTAL	2843,72

BALANCE : 70,87 €

AVOIR AU 1 mai 2008 : + 7932,92 €

REPARTITION

COMPTE EPARGNE	COMPTE COURANT	CAISSE
7725,53 €	200,41 €	7,18 €