



## EDITORIAL

Le drame de Haïti a envahi les écrans et comme d'habitude nos médias ont trouvé une polémique à leur mesure.

Les Américains étaient sur place avant nous. !!!!

D'abord c'est faux, car nous sommes arrivés avec la sécurité civile juste derrière les chinois. Mais ensuite les américains, plus opérationnels que nous, ont mis en place des moyens procédant de la compétence aérienne pour organiser l'aéroport. Ils sont devenus le point de passage obligé pour toute l'aide internationale car ils ont mis la main sur l'élément essentiel, du sauvetage des hommes et de leur approvisionnement : **l'aéroport**

Et certains de réagir à « l'impérialisme » des U.S.A dans cette lutte pour la vie...

Si nous, les militaires de l'Armée de l'Air mais aussi et surtout ceux de l'Etat Major des Armées (puisque c'est là maintenant que les décisions sont prises), avons été « Air Minded » nous aurions, bien sûr, envoyé des professionnels de la Sécurité Civile pour rechercher les hommes et les femmes ensevelis, mais surtout nous aurions anticipé la suite et mis en place les moyens de contrôle d'un aéroport et les moyens de contrôle de l'espace aérien que l'on trouve au sein du C.F.A, comme ils ont été utilisés pendant la guerre du golfe quand la Fatac- 1ere RA était aux commandes des opérations. Si nous l'avions fait les médias ne seraient pas en train de « polémiquer sur l'impérialisme des américains »

Quand nos patrons interarmées auront-ils compris que rien ne peut être tenté sans l'Armée de l'Air, sans lui donner cette place prépondérante dans toute action humanitaire ou guerrière ?

Mais soyons rassuré le TCD Siroco est arrivé 12 jours après le séisme !!!

***Le Colonel Henri Maslin a commandé la 5ème Escadre de Chasse dans les années 65/66. Il nous envoie cette contribution à la suite de la parution de l'article de Georges Nuss sur le crash d'un Mistral à La Sénia***

Bien que n'étant pas lié au patrimoine de la 5ème escadre, un grand merci à mon vieux camarade Georges Nuss pour nous avoir remémoré un des accidents les plus destructeurs que l'Armée de l'Air ait vécu.

Je ne pense pas, en effet, qu'il ait existé dans l'histoire de l'aviation un chasseur bombardier qui ait réussi en une seule passe une telle performance en matière de destruction d'avions ennemis : 21 avions dont 17 irrécupérables. Qui dit mieux ?

Comme commandant de la 1ère escadrille du 2/6 Neu-Neu, je me suis trouvé aux premières loges pour subir cet effroyable spectacle qui est resté longtemps gravé dans ma mémoire.

Nous étions effectivement en campagne de tir et nous nous dirigeons avec mon équipier le Lt Angot vers les avions quand nous avons été cloués sur place par le premier passage d'ETRIOUX à quelques mètres au-dessus de nos têtes et de celles de nos invités de la journée, un groupe d'officiers de réserve.

Le cirque démentiel d'Etrieux commençait. Pour se terminer après quelques figures aussi dangereuses qu'improvisées par le retournement fatal très bien décrit par Georges Nuss.

Le capitaine Perfettini, commandant le 2/6 s'était précipité à la tour de contrôle pour donner l'ordre à Etrieux d'arrêter mais c'était trop tard et le désastre était consommé.

Etrieux était un jeune pilote très doué mais qui manquait de maturité pour faire de la présentation en voltige à basse altitude. Quelques jours auparavant, étant officier de tir au champ de tir Air-sol de MESSERGHIN, je l'avais renvoyé se poser pour passes de tir dangereuses et répétées. Mais il était devenu un peu le chou-chou du commandant d'escadre.

L'épilogue de ce tragique événement fut le suivant :

- 1) Une cascade de pains fut largement distribuée jusqu'au sommet de la hiérarchie (Général, commandant la 5ème Région Aérienne inclus)
- 2) Contrairement à toute attente et à notre grand soulagement nous percevons, moins de 15 jours plus tard des Mistral flambant neufs avec sièges éjectables.

Autres temps, autres mœurs.



***Encore deux histoires du colonel Bourdila, comme chaque fois c'est un vrai plaisir***

**Souvenirs..souvenirs !**

Egrenant mes souvenirs pour raconter mes exploits, et m'esbaudir sur l'évolution électronique de l'Armée de l'Air, je suis passé sur la date du 5 juin 1958... Ce jour là...

**«J'ai mitraillé la Tour de PISE»**

C'était à bord du F84F n°972 appartenant à la 4ème Escadre de Chasse, dont j'étais le Chef des Opérations, accompagné du Lt Jacquelin, nous participions à un exercice majeur de l'OTAN, exercice qui nous opposait au reste des Forces Aériennes de l'Europe. Notre mission = attaque/mitrillage (fictif) du terrain de Livourne en Italie à partir de Bremgarten en Allemagne fédérale. En gros, 1500kms en contournant la Suisse ! En profil "haut-bas-bas", pleins complets, décollage jato, sans aucune aide radio bien sûr, ça passait (avec une bonne gestion du pétrole... ça va sans dire !). Ordre de décollage et nous voilà partis! Lourds, très lourds...

Fallait bien les jatos pour sauter la barrière avec nos 2x450 gallons ! Largage du support jato dans un champ bordant le terrain, et nous nous retrouvons en montée jusqu'à 30/35 000', je ne sais plus exactement. Il faisait beau ! Nav sans histoire, on connaissait bien le pays, à gauche le Rhône, en face la chaîne des Alpes avec des champs de neige avec "Mont Blanc gonio" qui nous filait des relèvements parfaits (pour apprécier pleinement ce passage, il vous faudrait relire le récit concernant la navigation sur Vampire, exécutée depuis Orange par un certain "Melon 40"...en 54). Sans apercevoir Hannibal, nous avons du franchir la chaîne, et la ligne de feu, du côté de Chambéry. Au loin, sur nos deux heures dans la brume matinale, le Golfe de Gênes déroulait pour nous une courbe immanquable.

Au top prévu, vérification rapide de notre armement fictif (cine-mitrailleuse), descente en vitesse max, 8/900'-minute et nous déboulons vers notre objectif. Mes connaissances approfondies en matière de DA, française ou italienne... c'était tout comme, me disait que la patrouille large, à deux avions, que nous constituions, à cette vitesse là, ne risquait pas grand-chose des réactions de l'ennemi (sans doute incapable de nous détecter, de nous voir et à fortiori de nous intercepter). Bref tout baignait, le pétrole débitait exactement comme indiqué par les abaques étalées sur mon bloc de genou.

On arrive au niveau du sol sans histoire et sans rencontre fâcheuse, je creuse un peu vers l'intérieur des terres pour bien me repérer, lorsque brusquement, devant moi, radieuse en sa blancheur, jaillit "**La Tour de Pise**". Un léger cabré, pour assurer le coup et, arrivé en bonne position, la tour dans le collimateur... je tire! C'était trop beau, trop tentant, pour éviter de le faire. Akarbi, je le jure, ce n'était pas prémédité ! Juste un moment de précaution... fallait quand même pas que je l'encadre... ça aurait sûrement fait gros désordre ! Bref ça se passe bien, et je suis juste en place pour straffer Livorno... avions, hangars, véhicules... Je ne sais plus... et c'est sans importance ! Pas vus, pas gênés, on dégage par la gauche, cap au nord en collant au relief, vent du bas, jusqu'au Pô (le fleuve!) toujours en radada, on appuie légèrement sur la gauche et brusquement, "Mont Blanc gonio", toujours lui, droit devant, immaculé, nous passe un QDM, précis au ° près! On regrimpe à 10.000', toujours accrochés au relief. On a cru voir/croiser un ou deux malveillants.

Manifestement nous étions recherchés, Livorno avait du clamer son indignation, mais y nous ont pas vus! C'était assez excitant... toute cette Chasse lancée à nos trousses! On ne s'est pas attardés !!! Arrivés tout en haut, on a replongé dans le trou ! Je ne suis pas descendu trop bas car deux 84F, lancés à grande allure, ça fait du bruit et ça résonne... ça peut même déclencher des avalanches et causer des dégâts. Un jeune camarade, lui aussi de la 4, exécutant la même mission quelques années plus tard, moins chanceux que moi, a plongé trop bas et a provoqué le "drame de la Vallée Blanche" en coupant un câble de téléphérique... il a tué du monde ! Pour nous, la fête s'achevait, le pétrole était toujours ok, il faisait toujours beau, on a retrouvé la Saône, et puis le Rhin... on était en l'air depuis 2h20 quand on s'est posés, avec toutes les photos dans la boîte !

Dans la soirée, on m'a rendu (discrètement) une très belle vue de "la Tour", parfaitement cadrée dans les diamants du collimateur ; cette photo, je ne l'ai pas encore retrouvée, mais y a pas de doute :

### **«J'avais mitraillé la Tour de PISE»**

Inconscience totale, performance remarquable ? Je ne sais trop que penser aujourd'hui ! Avec le recul du temps (de toutes les façons, il y a prescription largement dépassée : plus de cinquante ans !), je me dis que c'était idiot, un risque démesuré ! Certes, un exploit rendu possible par les qualités de l'avion, une belle machine, un pilote entraîné, c'était faisable (...comme passer en biais sous l'Arc de Triomphe, comme a fait, un autre jour, un autre de ces "fous volants") ! La preuve, je l'ai fait ; et au fond de moi-même... il me faut bien l'avouer, je suis bien content de l'avoir fait, même si c'était une sorte d'indiscipline grave, un coup à se faire radier du PN ! J'ai rien cassé! Pas vu, pas pris... Je promets de ne pas recommencer... et je vais encore rechercher cette vilaine photo (un petit cliché noir en 3x3).

### ... 55000 pieds ou encore un tour deuk!

Ce jour là, qui devait se situer aux alentours de novembre 54, j'étais mandaté pour effectuer un "vol d'essai" sur Mistral : vous savez... ce genre de vol de 35/40 minutes qu'il fallait exécuter sur les avions sortant de révision ; il y avait tout un dossier en forme de questionnaire qu'il fallait renseigner en pointant les données relevées (altitude, régime, vitesse... etc !) ... une routine !

Lorsque ma tâche fut accomplie, = RAS. J'avais le temps et du pétrole... je décidais de voir jusqu'où je pouvais monter... et nous partîmes allégrement, le piège et moi, escalader le ciel... 45 000' le vario affichait encore un bon 500'/min et tout se passait bien. A 50 000' je disposais encore d'un honnête 2/300'... ça grimpeait toujours. C'est à 55 000' que les choses se sont gâtées... le piège a commencé à renâcler, très instable avec un *V* devenue très faible, voisine du décrochage, la *t4* tutoyait le rouge et je songeais à redescendre lorsque, brutalement le Nene a protesté dans un grondement proche de l'explosion... Sans autre avertissement, un véritable sabbat-magnum s'est déclenché... ça cognait dans tous les sens ! Et nous nous sommes tous retrouvés, le piège, le Nene, toujours tournant (j'avais réduit d'instinct) et moi-même (un peu sonné, quand même) autour des 30/35 000'. Le temps de tout remettre en ordre (le piège et mes esprits), de tester le moulin avec une *t4* redevenue normale ... on est rentrés à la maison... J'avais homologué mon record d'altitude (personnel) ! Il est, depuis, resté définitif... Je ne suis plus jamais monté si haut ! J'en ai alors discrètement parlé avec quelques initiés de confiance pour analyser et pour réaliser que j'étais entré tout à la fois en compressibilité et en décrochage... c'est vrai, je me rappelais... l'aiguille du Mach entrait dans la barrière quand tout avait pété... sauf, bien heureusement la verrière ! Ca aussi c'était vrai et c'est là, sans doute, que se situait réellement le tour deuk... si elle avait claqué cette verrière... je risquais la syncope ! Mais comme j'avais du pot... ça s'est bien terminé ! L'inconscience sourit aux audacieux ! *Audaces fortuna juvat*, disaient déjà nos sages de l'antiquité, à une époque où Blériot et Ader n'étaient pas nés encore. Pour faire/réaliser un joli tour deuk, suffit d'avoir une bonne occasion ! Que celui qui n'en a jamais fait me tire la première claque. N'empêche... c'était un sacré bon avion ce Mistral !

**Jab - 07.11.09 -**



Dans les années 1962 environ le S/C Cosquer sous-chef de patrouille au 1/5 appartenant à la SPA 124 « la Jeanne » avait réalisé un dessin au fusain d'environ 70X50 cm, parfaitement iconoclaste. Ce dessin a été perdu (peut-être pas pour tout le monde) dans un des nombreux déménagements de l'escadron.

Nous avons fait imprimer des tee-shirts à cette effigie et il s'agit là d'un exemplaire encore en ma possession.

***J'ai rappelé dans le dernier AP 5 New's quelques anecdotes sur le 2/30 NEU NEU qui côtoyait la 5 à Orange. Le colonel Roland Aguilon nous raconte à son tour une histoire ou le nom de René Lussagnet dit Lulu est à l'honneur. Cette contribution est suivie par le récit d'une mission en AFN qui avait fait beaucoup de bruit à l'époque***

## **CHRONIQUE DU TEMPS PASSE**

### **«DES DESSOUS DANS LE VENT»**

A l'époque, c'était en 64 ou 65, la 5<sup>ème</sup> EC, voisinait avec le NEU-NEU. Le parking des VII N était situé à l'ancienne escale anglaise et les équipages avaient investi les locaux de sa très gracieuse Majesté.

Nous entretenions avec les navigants d'excellentes relations et nous nous connaissions bien.

C'est à cette époque que le petit aéroclub de Valence (26) organisa son 1<sup>er</sup> meeting aérien. Le terrain comportait une piste en herbe d'environ 800 m où la principale infrastructure était la «manche à air» ou «biroute», qui, étant donné la position géographique du terrain, était «souventement» à l'horizontale et raide... comme un passe-lacets !

Les organisateurs du meeting n'avaient pas de gros moyens, ni de moyen du tout, pour attirer les foules drômoises. Aussi, firent-ils appel à ce qui n'est pas cher mais peut rapporter gros... l'Armée de l'Air.

La B.A. 115 fut donc sollicitée pour renforcer les moyens au sol et fournir les moyens aériens.

Le lieutenant que j'étais fut donc désigné (tout à fait au hasard !!!) comme chef de détachement et «directeur des vols».

Le dimanche matin, dès potron minet, un camion Citroën P45 fut chargé de quelques matériels indispensables aux communications, transmissions et autres radios. On attela derrière une adorable remorque avec un « minaret » déjà !) en vitres, qui lorsqu'il était propre, permettait de voir dehors sur 360°. Ce petit bijou servait de starter ou de « tour de contrôle » en campagne ! Un chauffeur, deux mécanos et moi prirent place dans la cabine, un peu serrés je dois dire...

Le convoi s'ébranla aussitôt pour rallier Valence (26).

Dès l'arrivée, notre escouades se mit au travail et en quelques heures, l'antenne était dressée, la sono installée, les postes branchés les essais effectués et les liaisons prêtes. On pouvait attendre le public...

L'heure de la méridienne étant aux agapes, les mécanos sortirent le « panier qui va bien » : les rillettes, le jambon cru du sud-ouest, le Camembert (de Normandie) et... trouvèrent alors une délicieuse réplique dans les délicates saveurs épicées d'un vieux Châteauneuf du Pape !

Le soleil aidant, la foule commençait à investir le gazon, prenant place derrière les cordes disposées pour contenir les mouvements...

Le programme prévoyait en outre, un démo classique d'un CM 170 (mais magister quand même !) et les acrobaties d'un VII N Vautour du Normandie-Niemen...

Tout était prêt. Dehors les vendeurs de tee-shirts et de barbe à papa faisaient recettes. Des stands de maquettistes, de livres, de photos... s'étaient installés. La musique diffusée dans notre sono donnait un air de kermesse tout à fait sympathique !

La radio crachotta... le Fouga s'annonçait... Il était pile à l'heure. Il effectua sa présentation « classique » en toute sécurité, mais reçu une ovation de la foule (standing ovation off course !).

La barbe à papa reprit ses droits. Je regardais la foule par les petites vitres de mon minaret et j'attendais le vautour !

La radio crachotât à nouveau... Je reconnu la voix de LUSSAGNET, mon ami.

- « ici, Machin 21, demande autorisation de rentrer dans le circuit »
- « Bien sûr mon brave, on est pas à Orly... »
- « Je me présente dans 2' pour une présentation basse altitude »
- « bien compris, vous êtes attendu... et autorisé »

Le Vautour, énorme oiseau par rapport au CM170, commença une série tout à fait remarquable, un avec un point bas... bien bas mais jugé dans la norme ! Tonneaux, boucles, retournements... Un grand classique quoi ! L'oiseau étincelait dans l'azur avec un grondement d'apocalypse qui remplissait les spectateurs d'admiration...

Dernière figure, un retournement lent, avec « sortie des éléments » et voilà le VIIN qui se présente en configuration d'atterrissage sur la piste... en herbe !

Alors il remet les gaz ? Il les remet ces gaz ? B... !

Ben, non... ! il effectue un superbe touch and go avant de s'enfuir dans un fracas dantesque !...

Les spectateurs applaudissent...

Je vois leurs mains s'agiter depuis mon observatoire. Je saisis alors le micro protégé par la confidentialité des ondes aéronautiques, je lance :

- « bravo LULU ! La foule est en délire ! Toutes les nanas ont leur petite culotte à la main et l'agitent dans ta direction !... »
- « Sacré Gus va ! Tchao, je rentre... » répondit LULU.

La phrase à peine terminée, la petite porte de notre cahute s'ouvre violemment pour laisser le passage à un Colonel de l'Armée de l'Air... rubicond (de colère ou de soleil)

- « quel est le connard qui s'est permis ces propos à la radio ? demanda t-il en connaissant bien sur la réponse.
- « Je demande immédiatement votre mise aux arrêts au commandant de Base. Et la porte reclaque...

Que s'est-il passé ?

J'interroge du regard et du menton le mécano radio... qui penaud, me montre la clé de basculement radio/sono, qu'il avait, malencontreusement tournée sur sono, ce qui avait eu pour effet, de diffuser sur les hauts-parleurs extérieurs, les conversations «top-secret » de la chasse française !...

Voilà comment, par ce beau dimanche d'été, un lieutenant (désigné d'office) voulant rendre hommage à son ancien et traduire ainsi la ferveur des spectateurs, s'est chopé 4 perles !

Epilogue : mais le Colonel, commandant la BA 115, ayant été informé par le même (et par la ZADS) réprima un sourire en fermant les yeux... et déchira la feuille de punition !

### ***C'était un chasseur et avait de l'humour !***

**Je dois dire que R Aguilon avait aussi risqué d'avoir des « pains » dans les années 70 quand il avait dit, dans une soirée à Dijon, à un commandant d'unité, jeune lieutenant colonel : « Mon colonel on sait bien ce que c'est, Lieutenant le jour, Colonel la nuit »**

**Là encore il n'avait du son salut qu'à la grâce du colonel Archambeaud, commandant de la BA 102, qui en avait bien ri.**

## **Le Bazouka du « Neu-Neu »**

### **Arraisonnement d'un D.C. 4 dans la nuit du 21 Décembre 1961**

#### L'équipage :

- René LUSSAGNET, sergent-chef (1) Pilote, Commandant de bord.
- Léon SEBAN, lieutenant de l'Ecole militaire de l'Air, Navigateur-radariste. Mort deux ans plus tard dans un accident de la route. Léon était gentil. Ce qualificatif peut paraître anodin, mais appliqué à Léon, il avait un sens profond, très étendu, englobant la sympathie, la bonne humeur permanent et la générosité. Il était véritablement l'ami de tous, et particulièrement le mien. Sportif, puissant, d'un sang-froid exceptionnel en vol, c'était un bon navigateur-radariste. Par contre, distrait en voiture, il conduisait « comme un pied » et c'est probablement ce qui l'a tué, un soir, tout seul près d'Arcis-sur-Aube. peut-être n'avons-nous pas sur l'en empêcher ?

#### L'avion :

Le Vautour 2N n° 315, de l'Escadron « Normandie-Niemen » en configuration pleins maxi, 4 canons de 30 mm approvisionnés en munitions de guerre.

#### Les moyens de détection et d'interception :

- Le C.D.C. d'Oran : indicatif MASCARA, portée radar 100 à 150 NM.
- Un bâtiment de la marine : l'escorteur Le NORMAND, en mer, également équipé d'un radar.

La mission : interception, identification et arraisonnement éventuel d'un avion civil de transport, susceptible de contenir des armes destinées aux rebelles d'Algérie.

Les Services de renseignements militaires connaissaient l'existence d'une filière de trafic d'armes, achetées en Suède par le FLN, et transportées à Casablanca par avion, avant de passer en Algérie par la frontière marocaine.

A partir du 19 décembre, ces mêmes services suivent les préparatifs d'un avion qui dépose, puis annule, un plan de vol de Stockholm à Casablanca par les voies aériennes habituelles.

Le 21, probablement pour donner le change, un appareil établit un plan de vol de Stockholm à Naples. Les rusés du « renseignement » pensent qu'il repartira vraisemblablement plus tard pour Casablanca et, persuadés qu'il s'agit du transport d'armes, obtiennent la mise en alerte du « N.N. » à Oran.

La nuit tombée, dans l'attente de nouvelles informations, trois vautours sont maintenus en alerte, un 15 mn, deux à 30 mn.

Dans la salle d'OPS de la 6èmes EC : l'attente habituelle. Le Cdt Claude PAYEN, pilote d'une alerte à 30 mn, en profite pour piquer de l'argent au jeu de tarots, à votre narrateur, pilote de l'alerte à 15 mn. Très immoral à mon sens, malgré la raison justificative du vainqueur : « Lulu, vous jouez comme une pompe !... (Peut-être, mais je me mare !...) ».

Peu après minuit : décollage de l'alerte. En moins de 15 minutes nous sommes en l'air, dans une nuit noire, sans lune mais sans nuage.

Stable à un cap nord-est, sur la mer, à 15.000' en recherche, guidés par MASCARA qui n'a pas le contact avec l'objectif, mais des informations sur sa position.

A environ 150 km d'Oran, MASCARA nous transfère aux ordres de l'escorteur qui a le contact radar et débute l'interception. Contact parfois difficile, qui ne permet pas une présentation classique ni rapide. La procédure des marins s'avère excellente, et au cours d'une présentation plein arrière, (l'objectif est lent). Léon obtient un contact 12 NM (performance honnête pour un radar de l'époque), plus bas. On réduit à fond, aérofreins sortis, en descente et on s'écarte de l'axe, la vitesse de rapprochement s'avérant excessive (150kt).

Léon perd le contact, le retrouve avec l'aide de l'escorteur, me fait reprendre un cap d'intervention, accroche l'antenne en position de poursuite automatique. J'ai la reproduction de plot sur mon écran. A 10.000' nous remontons plein arrière. Moi, excité, Léon paisible. Il en sera de même pendant presque tout le vol.

A quelque kilomètres, j'obtiens le visuel sur les feux de position (fixes) : vitesse de rapprochement toujours élevée malgré une vitesse de 200 kt. On sort les volets, puis le train (il n'y a de phares que sur le train, et ils n'éclairent que vers l'avant !).

Dans cette configuration nous approchons à 175 kt (vitesse de circuit) tout sorti, pas très agréable.

J'abandonne l'écran radar et prépare, à vue, la mise en formation serrée. Léon contrôle le rapprochement et annonce les distances (toujours paisibles). Je commence à mouiller la liquette. Réduction à 160 kt pour tenir la formation. Pas confortable, c'est le moins que l'on puisse dire. Les phares du train sont inutiles : je rentre le train et conserve pleins volets.

Pendant tout l'interception, nous avons tenu l'escorteur et MASCARA informés. En retour les instructions sont : se placer en formation serrée pour reconnaître le type de l'avion et lire son immatriculation.

De nuit ... près de la vitesse de décrochage...

Placés très près, derrière l'aile droite, nous identifions un D.C.4. Quant à l'immatriculation, elle est inscrite sur le plan fixe vertical. C'est pas gros.

Léon : «*Recule un peu que je puisse lire*». A quelques mètres de la queue du D.C.4, je «*morpionne*», heureux mais les muscles lombaires contractés.... liquette bien mouillée.

Léon ne peut lire et dit : «*approche-toi encore un peu, je sors ma lampe de poche*» (authentique). Les avions n'ont été équipés de phares d'identification qu'après cet incident.

Léon, d'une voix plus paisible que jamais, doit me répéter trois fois l'immatriculation avant que je puisse la retenir et la transmettre sur les ondes. Je crois même qu'il a rigolé, Léon, en me disant : «*ne t'énerve pas, on s'éloigne un peu. C'est un D.C.4 immatriculé OD-ADK, au Liban*».

Les instructions suivantes : se mettre bien en vue, en patrouille à droite, et clignoter des feux selon la procédure d'arraisonnement internationale ; le D.C.4 doit passer sur la fréquence prévue.

Jusqu'à ce moment, il nous a complètement ignorés, maintenant sa route au cap (vers le sud de l'Espagne) et à l'altitude de 10.000'.

Pas de réaction au signal des feux. On se rapproche très près en clignotant toujours. Dans la cabine du D.C.4, un phare orientable s'allume, s'oriente vers nous et nous éblouit sévèrement. On s'éloigne, on récupère la vision, on se rapproche : le D.C. 4 commence à évoluer en virage. Nous revoyant tout contre lui : nouveau coup de phare et il descend. Inquiet, je me demande jusqu'où il descendra et jusqu'où j'oserai le suivre sans QNH.

Nous suivons ses évolutions en descente jusqu'aux environs de 4.500' il stabilise, face aux côtes d'Espagne dont on aperçoit les lumières.

J'ai déjà signalé à la radio qu'il n'obtempère pas et demandé l'autorisation d'effectuer un tir de semonce. A Oran, personne ne peut en prendre la responsabilité, on téléphone à l'Etat-major d'Alger.

Cela dure, je m'impatiente, le carburant diminue, bien contrôlé par Léon en fonction du minimum nécessaire pour le retour. Je rage de voir approcher l'Espagne et l'abandon de la mission.

Tout à coup, sur la fréquence d'interception, j'entends très faible mais très claire le message assez inhabituel suivant : «*(mon indicatif) ici Colonel (un nom que je connais), si vous me recevez, vous êtes autorisé à effectuer un tir de semonce*». Le message est répété, je le communique à MASCARA en me positionnant à 20 mètres à droite, de front avec le D.C.4 (le message venait d'Alger).

Première rafale, le libanais incline à gauche en voyant les lueurs de départs. Moi, je me fais peur en voyant un feu d'artifice, droit devant. Je n'avais jamais tiré de munitions bonnes de guerre, la nuit, et les obus s'autodétruisent à 2 500 m. Ma liquette ne séchera plus.

On se rapproche très près mais toujours de front, en tirant de très courtes rafales. A la onzième, MSACARA me demande de revenir sur la fréquence internationale que le pilote du D.C.4 a enfin affichée, et sur laquelle il (dixit MASCARA) : «*Monsieur, Monsieur, ne tirez plus, je vais vous suivre*».

L'attention trop concentrée pour toucher à la radio, je demande à MASCARA d'effectuer le relais, en ordonnant au Libanais (qui prétend ne pas savoir où est Oran) de nous suivre. Nous passons devant en maintenant 160 kt, le carburant devient une préoccupation sérieuse. Léon et moi arrivons à la même conclusion : il nous restera 400 kg verticale terrain. (Une approche aux instruments = 200 kg, une remise des gaz = 150 kg).

Ce n'est pas la détente en place avant. En place arrière Léon assure « que nous devrions pas avoir à nager, ... si tout va bien. Il dit aussi ne plus voir les feux du D.C.4. derrière nous. M... ! Il est en train de défiler par la droite. Nous nous replaçons devant, en lui offrant un grand coup de turbulence dans le souffle des réacteurs, ce qui, paraît-il, l'a affolé.

Toujours par l'intermédiaire de MASCARA, nous lui faisons allumer ses phares, le prévenant que le prochain écart entraînera un tir au but (je n'y suis pas autorisé).

Les deux autres Vautours ont décollé d'Oran, pour nous relever, mais le trajet retour reste à faire et 160 kt n'est pas une vitesse économique.

En vue de la base, la relève est au-dessus de nous, le D.C.4 est pris en compte par l'approche. Pour assurer le coup, il se posera le premier.

Tout se passe bien, mais nous atterrissons après 2h20 de vol, avec 200 kg de carburant, chiffre à partir duquel les jaugeurs ne sont plus fiables. Nous ne nagerons pas cette nuit.

Du D.C.4 immobilisé au parking, la section de protection voit sortir le pilote qui annonce fermement, en français et sans détour, qu'il est anglais, que son copilote et lui travaillent en toute légalité pour une compagnie libanaise et qu'il n'est en aucun cas responsable de la nature de son chargement. Il ajoute qu'en l'occurrence, il s'agit de cinq tonnes d'armes, mais que si c'était de la merde, il n'y aurait aucune différence en ce qui le concerne.

Effectivement, cinq tonnes de bazookas et d'obus antichars se trouvent à bord.

L'équipage et l'appareil ont été libérés par la suite sans chargement ni passager. Depuis cette date, un bazooka est exposé dans la salle d'honneur du « Normandie-Niemen ».

Quelques jours plus tard, un officier de l'escadron Le NORMAND se présente à l'escadron, porteur d'une invitation de son commandant me conviant à dîner Réponse souriante de mon camarade Magnenot : «*pas possible, il est en ce moment au bout d'un parachute, après une éjection en vol*». Le marin, incrédule, est parti vexé.

Il a eu tort... mais c'est une autre histoire... vraie.

(1) Lieutenant au tableau de capitaine trois mois plus tôt dans le corps des Officiers de Réserve en situation d'activité. Pour devenir officier d'active, il fallait reprendre son grade de sous-officier et remonter la hiérarchie en régime accéléré (1 an). Ma position de sergent-chef, légion d'honneur, etc... m'a valu quelques moments pas tristes !



*JC Vinciguerra qui possède une collection d'insigne de l'Armée de l'Air exceptionnelle et qui est une autorité reconnue en héraldique nous livre quelques détails sur les insignes de l'ÉALA 3/5.*

### Un peu d'héraldique à propos de l'Escadron d'aviation légère d'appui 3/5

Les quelques 34 escadrilles d'aviation légère d'appui (E.A.L.A.) qui séjournèrent en A.F.N. étaient à l'époque systématiquement parrainées par une escadre de chasse métropolitaine.

L'insigne de l'escadron 3/5 auquel appartenait J. DRAPIER, était rattaché à la 5° escadre de chasse stationnée sur la base aérienne 115 d'Orange. Son histoire est originale, car elle commence avec la naissance de l'escadrille 2/72 « MARQUIS » qui séjourna sur le terrain de BATNA du 01/04/1956 au 30/11/1959, avec l'indicatif radio « MACAIRE ». La plupart des pilotes sont affectés dans cette unité après un stage de reconversion et d'entraînement sur T6 à Marrakech.

*L'insigne, dessiné par le sergent LIMBERGER, représente un petit bonhomme portant monocle, à la figure poupine, un peu comique, coiffé d'un haut de forme crânement posé de côté et vêtu d'un habit de soirée, avec un fusil de chasse en bandoulière. Les couleurs vert et jaune sont celles de l'escadrille. Les chevrons verts et le chiffre 5 rappellent le parrainage de l'unité par la 5<sup>ème</sup> Escadre de chasse. Jugé « trop humoristique » par le Service historique de l'armée de l'air, son homologation fut refusée. L'insigne est devenu sacré avec la mort du concepteur décédé en service aérien commandé et fut donc réalisé, malgré le S.H.A.A., par Augis et porté normalement.*

*L'insigne homologué (1) n'a jamais été réalisé en insigne de poitrine, l'insigne réalisé par le fabricant (2) est donc non conforme puisqu'il manque le 5 sous les chevrons verts.*

*A noter que la 2° escadre de chasse parrainant l'E. A.L.A. 1/72 à Sétif « Les Barons », l'escadrille 2/72 ne pouvait faire moins en étant « des Marquis ».*

(1) Insigne homologué :



(2) Insigne non homologué :



*Escadrille d'aviation légère et d'appui 2/72 "Marquis"*

L'escadrille 9/72 « Petit prince » également issue de la 5° escadre de chasse d'Orange est née à Méchéria le 15/08/1956 avec l'indicatif radio « CAGNA ». Son premier commandant le lieutenant CAMUS a voulu la baptiser ainsi en souvenir du petit prince qui est apparu à Saint-Exupéry sur les lieux mêmes où elle a été créée. A cette époque la base de Méchéria n'était qu'un grand terrain vague, que les tentes de l'escadrille n'arrivaient pas à égayer, époque héroïque qu'évoquent avec une certaine nostalgie les « Anciens »...



*Insigne personnel de R. FRAPIER offert à J-P Vinciguerra sur la B.A. 128 Metz en 1974*

*ELA 9/72 3Petit Prince"*

Le 1<sup>o</sup> décembre 1959, l'escadrille 2/72 « Marquis » rejoignait sa sœur l'escadrille 9/72 « Petit prince » à Méchéria où leur fusion donna naissance à l'escadron d'aviation légère d'appui 3/5. Depuis Méchéria, cet escadron essaime et entretient deux détachements, l'un à AFLOU, l'autre à GERYVILLE. Il conserve l'indicatif radio « CAGNA ». Le 3/5 reçoit, début 1961, les premiers T28 qui remplacent progressivement les T6.



Escadron d'aviation légère et d'appui 3/5

Le personnel de l'escadron a porté l'insigne homologué le 13/10/1960 sous le N°A 820. L'insigne de l'E.A.L.A 3/5 formé à partir des escadrilles 2/72 et 9/72 reprend ceux de ses escadrilles constitutives, « Marquis » pour l'E.A.L.A. 2/72 et « Petit prince » pour l'E.A.L.A. 9/72. La barre noire chargée d'une gazelle flanquée de deux touffes d'Alpha symbolise les hauts plateaux algériens du lieu d'implantation.

Historique de l'insigne de l'E.A.L.A. 3/5 :

L'unité adresse un dossier de demande d'homologation d'insigne en juillet 1960. Le service historique de l'armée de l'air (S.H.A.A.) pose une condition ; les insignes des deux escadrilles doivent être homologués. L'E.A.L.A 3/5 réalise donc un nouveau dossier en août 1960 pour l'homologation du petit prince. Les deux insignes, escadrille et escadron sont homologués simultanément.

Le capitaine Roger FRAPIER\* (E.A.52) demande à AUGIS en septembre 1960 la réalisation de l'insigne de l'escadron. La première et unique commande porte sur 300 insignes. 307 ont été fabriqués et 300 livrés en novembre 1960.

#### LES MORTS DE L'E.A.L.A. 3/5

<b>Sergent BLARD</b>	<b>Pilote</b>	<b>22/01/1960</b>	<b>SAC</b>
<b>Sous-lieutenant PARQUIN</b>	<b>Observateur</b>	<b>22/01/1960</b>	<b>S.A.C.</b>
<b>Sergent SANDRI</b>	<b>Pilote P.E.A.**</b>	<b>04/06/1962</b>	<b>S.A.C.</b>

#### LES CHEFS SUCCESSIFS DE L'E.A.L.A. 3/5

Capitaine ESSIUX	01/12/1959 - 16/12/1959
Capitaine DERENNE	17/12/1959 - 15/11/1960
Capitaine RESSEQUIER	16/11/1960 - 10/10/1961
Capitaine COSTES	11/10/1960 - 30/09/1962

Remerciements à :

R .Cunha, R. Frapier, G. Testanière, J-C. Lartigau, (anciens des E.A.L.A.)  
pour l'aide précieuse qu'ils m'ont apportée.



### Carnet noir.....

H. Maslin cite le **Capitaine Perfettini**. Je ne l'ai pas connu à cette époque, mais beaucoup plus tard. C'était un homme d'une stature extraordinaire comme l'Armée de l'Air est capable d'en façonner.

C'est lui qui m'a fait passer mon Brevet de Chef de Patrouille en 1963 quand il était Inspecteur « Chasse » comme on le disait à cette époque et dont R. Aguilon a, sans le nommer, parlé dans le N° 42 d'AP5 New's lors de son BCP avec l'ami Biguet.

Ensuite il est venu commander la BA 115 et nous avons tous, ceux de cette époque, des souvenirs très puissants du «Caiman». Il n'était pas comme le Colonel Charles dont j'ai parlé dans l'article du N° 47 d'AP5 New's sur le Neu Neu mais au travers de la rigueur et de cet aspect froid qu'il cultivait on sentait le redoutable «branleur», pardonnez moi ce terme affectueux, mais qui traduit bien ce que nous avons vécu, capable de chise comme ceux du capitaine Clausse, patron de « chasseurs mes frères ». J'ai quelques souvenirs de soirées au 1/5 où ce personnage était dans ses grands jours... Homme de courage et de conviction, il était chef du 3eme Bureau à l'EMAA en MAI 1968. Je ne sais si nos chefs étaient tous en place, mais lui nous avaient tous réunis et si les choses tournaient mal, il nous avait donné des consignes d'une grande clarté pour résister.

Il avait commandé la 9 basée à Metz sur F 84 et il était devenu célèbre dans notre corporation de chasseurs lors d'un vol de nuit un soir d'orage « la nuit de la 9 ». F. Mermet était témoin et acteur de cette soirée. Je l'ai sollicité pour qu'il prenne sa plume et fasse revivre ou vivre, pour les plus jeunes, cette nuit, mais pour le moment je n'ai pas eu gain de cause !

Le général Perfettini s'est éteint en 2009, c'était un grand chasseur.

**Le Colonel Rombi** est décédé lui aussi. Le colonel Bourdila nous a fait vivre quelques moments de ce personnage au 3/5 CTAR quand il était « Melon 15 ». Vous pouvez relire ces passages dans le N° 45 d'AP 5 New's.

J'ai eu la chance de la connaître quand j'étais à Dijon. J'organisais périodiquement des déjeuners de vieux soldats et mon grand regret est de ne pas avoir mis un magnétophone sous la table pour revivre toutes les histoires vécues qu'ils racontaient après quelques verres de Bourgogne.

J'ai, cependant, le souvenir d'une histoire ou pendant la guerre, Rombi en P 47, si ma mémoire est bonne, se fait abattre par la flack. Moteur coupé il se prépare à se poser dans un champ derrière un château. En approche il se rend compte que le château est un PC Allemand avec drapeau à croix gammée, voitures, etc... Oubliant sa situation précaire, il arme ses canons, tire une longue rafale sur la façade, saute le château et se vomit dans le champ derrière, tout en se traitant d'idiot d'avoir eu ce réflexe de guerrier. L'avion commence à brûler, Rombi sort en vitesse, « noir » de fumée, et voyant la horde nazie qui le poursuit, il détale. Il a réussi à s'en sortir caché par des soeurs dans la réserve de pomme de terre d'un couvent. Les allemands cherchaient le « noir » qui pilotait le P47 qui les avait mitraillé !!!

Bon vent à ce pilote que nous retrouverons dans notre paradis des copains de «l'armée de l'Air perdue »

#### **Voici ce que m'a envoyé le colonel Bourdila sur Rombi.**

Rombi était un homme extraordinaire ! le meilleur pédagogue que j'ai jamais pu rencontrer sur les bancs de l'AA. C'était un ancien instituteur originaire du Nord (...de l'Afrique !!!) parti comme élève mitrailleur aux States, il avait saisi l'occasion de deux files d'attente qui se côtoyaient pour "sauter" discrètement dans la file des élèves pilotes ... lorsque la chose s'était découverte.... il était trop tard et "on" l'avait laissé poursuivre jusqu'aux "ailes". L'épisode de la caisse à patates dans laquelle il était planqué, sous les fesses d'une soeur, pendant que les teutons fouillaient la pièce valait tous les feuilletons à suspense. C'est lui qui avait organisé et réussi l'évasion en vol de la DIV de Meknes vers Tours au nez et à la barbe des sbires d'Hassan. Evadé de la tuberculose il avait réussi à se maintenir PN. Son humour était extraordinaire ! Réellement un chef exceptionnel !

#### **Ils nous ont quitté également en cette fin d'année 2009**

Armand Chevillard, Adrien Gourmelon et René Viallet,  
Ainsi que l'épouse de Jean-Luc Mercié.