



## **EDITORIAL**

Les valeurs ont besoin de symbolique; la symbolique renvoie aux valeurs.

Sait-on, par exemple, que le salut militaire trouve son origine dans le geste des chevaliers qui soulevaient leur heaume de la main droite pour se regarder dans les yeux et témoigner ainsi de leur loyauté dans la joute qui allait les opposer.

Certains militaires de l'Armée de l'Air ne connaissent plus le sens de ces marques de respect : on ne salue plus ou peu les supérieurs, lesquels ne rendent pas toujours le salut qui leur est destiné. Certes, il n'y a pas de joute entre le chef et le subordonné, mais le salut conserve sa valeur en exprimant loyauté et respect mutuel. Cette pratique a été considérée comme archaïque il y a bientôt 20 ans, plus de coiffure, plus de salut...

Faut-il persister dans l'erreur ???

Pour moi non, mais il faut avoir le courage de revenir sur des décisions de facilités ou de circonstance. C'est au moment de la formation initiale qu'il faut expliquer le sens des gestes, du rituel et tout au long de la carrière, qu'il faut l'entretenir...

Dans l'Armée de l'Air, le système hiérarchique s'affiche clairement, ce qui n'est pas le cas dans bien des organisations civiles où peuvent cohabiter hiérarchie apparente et hiérarchie cachée.

Nous avons cette chance sachons la préserver.

**Après certains éditoriaux, je rencontre quelques amis de notre association qui me disent :  
«Tu n'aimes pas les marins ».**

Je voudrais m'expliquer ici de ces procès d'intention amicaux.

Depuis 1955 au sein de la préparation « Flotte-Avia » du lycée Montaigne à Bordeaux j'ai des amis de cœur, qui ont choisi de servir la France dans la Marine comme moi j'ai choisi de servir notre pays dans l'Armée de l'Air. Et je suis heureux de savoir qu'ils ont rempli leurs missions avec Honneur et Fidélité.

Mon propos n'est pas la. Il est dans la stigmatisation de ceux qui oublient la France au profit de leurs prébendes. Alors recommençons la leçon.

Pour commencer, ce qui fait l'intérêt du porte-avions ce n'est pas sa masse, ni sa visibilité, ni sa vulnérabilité, mais bien les avions qu'il porte et leur capacité à agir loin dans la profondeur. Sa puissante escorte est là pour le protéger. En zone hostile (ou ??? ), sous-marins, frégates, ravitailleurs, avions de surveillance ou de chasse ont une mission essentielle : assurer la survie de cette base flottante. Aussi paradoxal que cela puisse paraître le porte-avions ne contribue pas à la puissance navale mais il la détourne au profit de la puissance aérienne. Bravo mais c'est cher payer et l'Armée de l'Air a des solutions moins onéreuses.

Une deuxième évidence se rattache à la permanence du porte-avions à la mer. Il faut raisonner en termes d'effet militaire, et le fait (sûrement intéressant sur le plan de l'EGO de la Marine, mais limité en terme d'efficacité) de maintenir en permanence la capacité de déplacer 30 000 tonnes d'eau salée n'a pas d'importance. En revanche, assurer une capacité d'action aérienne est fondamental. C'est cette permanence là qui compte. Pendant plus de 18 mois le porte-avions a été immobilisé pour une « hyper » coûteuse (une Hyper est une révision du système d'armes. et nous avons vu, a défaut de son coût, la durée de cette hyper....) et cela se reproduira tous les 3 à 4 ans !!! Pourtant la permanence aérienne a été assurée partout où cela était nécessaire, pour des coûts divisés par 100, en Afrique, en Afghanistan, et, bien sûr, en Méditerranée que nos Rafale peuvent couvrir jusqu'à l'Orient et je n'ai pas eu le sentiment que la France ait perdu de sa stature. Alors faut-il toujours deux PA???

Non, il nous faut seulement une marine de souveraineté efficace et arrêtons de rêver à Midway, ce n'est plus porteur, ou nous reparlerons de Toulon...

**Une communication du Chef d'Etat Major de la Marine :**

Dans une longue interview à la revue Marine, publiée par l'Association des officiers de réserve de la Marine (Acoram), le chef d'état-major de la Marine nationale, l'amiral Pierre-François Forissier, livre ses réflexions sur la possibilité d'acquérir un second porte-avions. L'heure n'est visiblement pas à l'optimisme : *"Le fond du problème est exclusivement budgétaire. Le second porte-avions sera-t-il financièrement plus accessible demain qu'hier ? Je ne le sais pas, mais la crise ne fait pas varier les paramètres dans le bon sens (...)* La France a-t-elle les moyens de se permettre, toute seule, quelque chose que personne d'autre, à part les Etats-Unis, ne se paye ? (...) Attention, ne réduisons pas la problématique de la Marine à celle du porte-avions. Notre problématique n'est pas d'avoir un deuxième porte-avions. C'est de rester une Marine à vocation océanique cohérente. **Si pour s'offrir un second porte-avions, il fallait encore réduire le nombre de frégates ou de sous-marins d'attaque, qui est déjà au minimum, nous tomberions alors dans ce que nos prédécesseurs appelaient la marine macrocéphale, qui n'est pas viable. Rien ne sert d'avoir deux porte-avions au sein d'une marine qui n'est pas viable.**

La lecture de cette communication devrait réjouir les aviateurs que nous sommes. Et c'est vrai nous pourrions nous en prévaloir dans 5 ans. Entre temps le CEM sera à la retraite et son successeur pourra dire qu'il s'est trompé.

La tactique de la Marine est celle du perroquet. On joue les FREMM (Frégates Multi Missions dont personne ne dit que ces jouets sont passés d'un coût unitaire de 350 M€ à 700 sans compter l'armement !!! En revanche, quand le Rafale prend 3 % c'est un casus belli) car le moment n'est pas à vanter de PA. Donc on joue tout sur les FREMM et quand on les aura engrangées on dira qu'il faut un PA pour les justifier !!! Ils nous ont déjà fait le coup dans les années 80/90 pour les SNA et le PA.

L'Armée de l'Air sera-t-elle dupe ? Malheureusement, je le crois car nous sommes naïfs et honnêtes.

Un exemple encore mais celui-ci est beaucoup plus dur pour nous. Pour Jaques Drapier qui sur Bearcat au dessus de Dien Bien Phu a accompli ses missions avec honneur et fidélité, pour les 43 aviateurs du détachement air sur place au PC de Castrie qui ont vécu l'assaut des viets, pour Catagnos futur leader de la patrouille France qui était sur place pour Beaujard abattu avec Caubel sur B26 qui ont vécu avec Klotz leur captivité pour ne citer que ceux là..

Pour tous ces hommes d'honneur et de courage, je ne peux laisser un amiral mentir et traîner nos frères dans la boue, mais jugez en vous même et vous comprendrez que le combat est de tous les instants. Si vous voulez être le mouton c'est votre PB, moi j'ai peu de tentation pour ce rôle.

En quelques lignes seulement («**Enfer au paradis. Indochine 1952-1954**» par le vice-amiral d'escadre Bernard Klotz. Editions de l'ARDHAN. Page 115) :

*«La Marine n'était pas plus riche en personnel que l'armée de l'Air, mais du chef d'Etat-major général de la Marine jusqu'au plus petit échelon, elle avait pris à cœur la défense de Diên Biên Phu à la fois parce que tel était le devoir de tous et dans un souci de fraternité avec les hommes assiégés dans la cuvette. Cet état d'esprit n'était pas celui de l'armée de l'Air. La guerre d'Indochine était contingente et, ne pouvant déboucher sur rien qui concourût directement à la sécurité de la France, il convenait surtout, surtout (sic), de ne rien lui sacrifier, et en tout premier lieu les pilotes. Nos camarades pilotes de Bearcat (armée de l'air-NDLR) étaient les mêmes hommes que nous mais tandis que nous descendions pour que nos tirs soient plus précis, eux restaient en altitude. Tandis que, pour conforter la garnison, nous demeurions présents jusqu'à la limite d'autonomie, eux s'attardaient le moins possible. Cette différence de comportement a été très rapidement remarquée par l'Armée de Terre. Pour les membres du camp retranché nous étions «ceux qui descendent et restent longtemps»... A Diên Biên Phu on aime les marins. Ils se battent sans mesurer les risques. Pour aider la garnison du camp retranché, ils piquent à mort sur les résistances alors que l'armée de l'Air respecte les règles de sécurité».*

Imagine-t-on un aviateur de l'armée de l'air, et de ce rang, et quoi qu'il pût penser d'une semblable situation, écrire et publier une telle prose ?

Mais B Klotz est mort paix à son âme en espérant qu'il regrette ses mensonges.

Alors qu'en est-il aujourd'hui ?

... Tenez, je viens d'acheter le dernier *Icare*. Je ne l'ai pas encore lu, vous me le rendrez !!!

Pages 136-137 (*Diên Biên Phu 13 mars 1954*) : «Ce soir-là, (le PC opérations) demande à une patrouille de l'Arromanches de prolonger un peu sa présence sur la cuvette. Il aurait évidemment été prudent, de la part du chef de patrouille, de refuser, mais il n'est pas question, pour un équipage de l'Aéronavale (!), de refuser quoi que ce soit aux assiégés... Les *Privateer* (aéronavale-NDLR) et l'aviation embarquée sur l'Arromanches ont très vite les faveurs des troupes au sol...

Leur faveur provient de ce qu'ils étaient toujours là quand il le fallait et qu'ils restent tout le temps qu'on leur demande de rester, **sans jamais se découvrir soudain une avarie providentielle (magnéto ou huile) pour s'esquiver rapidement au moment où la DCA commence à s'animer»**

Je n'ai pas guerroyé en Indochine. Si j'en avais été, j'assignerais ce jour en justice l'auteur pour injure publique et diffamation.

Il n'est d'ailleurs pas indifférent de savoir que l'auteur de l'article d'Icare, aujourd'hui capitaine de frégate et qui n'était évidemment pas à Diên Biên Phu pour constater «les pannes d'huile ou de magnétos providentielles», soit l'actuel commandant de l'école de l'aéronautique navale à Cognac. Il est important de ne rien négliger pour que les futurs responsables de la marine aient une tête «bien faite» et un esprit interarmées apte à la guerre des boutons...

Avant de revenir sur la réalité je tiens à témoigner de ce que le général Marcel Bigeard m'a dit lors une rencontre amicale quand je commandais la FATac-1ère RA ; «j'ai beaucoup d'admiration pour l'Armée de l'Air dans tous mes combats, en Indochine, en Algérie, en Afrique noire, j'ai toujours pu compter sur elle et sur son efficacité et sur le courage de ses pilotes »

Pour l'histoire voici la vérité

#### **Pour l'Armée de l'Air**

30 avions abattus en vol dont deux hélicos, 20 détruits au sol et 160 touchés par la DCA.

15 tués, 33 disparus, 6 blessés sans compter les 43 prisonniers de la section Air avec des gens comme Castagnos qui n'avait pas attendu que Klotz soit abattu pour faire son devoir.

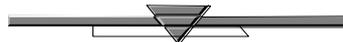
#### **Pour la Marine**

8 avions abattus, 19 touchés par la DCA

6 pilotes tués et 2 équipages de Privateer

Les Américains eux aussi ont perdu des hommes, des Tigres Volants qui ont participé avec des C119 à la Bataille, 2 pilotes tués et un blessé.

Alors doit-on avec le président de l'association de l'Ecole de l'Air, le général Niclot, dire qu'il ne faut pas choquer nos amis Marins ? Non, mes seigneurs nous ne pouvons pas ne pas lutter contre le mensonge, la calomnie et l'arrivisme en espérant que Niclot comprenne que son statut n'a d'importance que si il prend le risque de défendre l'Armée de l'Air. Mais...



## **RISSO «SUITE» de cette aventure rude de notre ami disparu**

### **D'Orel à Toula**

Nouveau bond en avant, ce sera le dernier de cette première campagne, vers Sloboda située au sud de Smolensk. Un regard sur la carte nous montre que nous avons parcouru 300 kilomètres en... six mois. Depuis Orel, au sacrifice de 12 pilotes – dix tués ou disparus en combat, deux blessés graves, «Normandie» inscrit 42 nouvelles victoires. L'effectif valide baisse dangereusement. Tous les groupes sont exsangues, le 181 de la Garde a terriblement souffert. De part et d'autre, on s'essouffle. Que nous réserve l'hiver qui déjà s'annonce, les premiers flocons de neige font leur apparition. Le 6 novembre, c'est l'embarquement pour... Toula, à 200 kilomètres au sud de Moscou, pour un repos mérité. Fier de ses 72 victoires, le groupe prend ses quartiers d'hiver, certain que le vide laissé par la perte de 23 de ses pilotes sera rapidement comblé.

Installée dans la nouvelle aérogare de Toula, «Normandie» croît rapidement, au-delà de nos espérances. En effet, 52 pilotes viennent se joindre aux anciens, dont le capitaine Delfino qui deviendra plus tard le commandant du groupe en décembre 1944. Entraînement intensif : nous déplorons trois tués et quelques accidents mineurs.

Notre ami Schick, interprète, sacrifie une permission en Égypte pour devenir pilote de chasse. Cas rare, sinon unique, il participe à toute la deuxième campagne sans jamais demander l'homologation de son brevet, oubliées toutes les tracasseries administratives. Les Yak's suivent l'arrivée des pilotes. Nouveauté, certains avions sont dotés d'un canon de 37 mm ! Pour l'installation de cette arme qui remplace le canon habituel de 20 mm, le constructeur Yakholiev a repoussé le poste de pilotage vers l'arrière, supprimant le baquet occupé à certaines occasions par le mécanicien.

Vers le 20 mai 1944, la venue de nombreuses autorités laisse présager un départ imminent. La fièvre gagne le groupe. Ceux qu'attiraient les lumières de la ville font leurs adieux dans un torrent de larmes. Dans cette ambiance agitée, l'humour ne perd pas ses droits, preuve cette note que tout un chacun peut lire à distance tant les caractères attirent l'œil : «Échange Yak 9, tout neuf, contre machine à écrire même usagée.»

### La Bérésina... un siècle après



Juin 1943, sur le front russe (région d'Orel). Le commandant Tulasne est entouré du sous-lieutenant Durand (à droite) et du capitaine Littolf-Kounine (à gauche).

Le 26 mai, c'est l'envolée des quatre escadrilles pour le terrain de Doubrovka, situé à une cinquantaine de kilomètres à l'ouest de Smolensk. Plus de doute, nous marchons sur les traces des Grognaards de la Grande Armée. À quelque temps de là, nous franchissons la Bérésina mais dans des conditions autrement agréables.

Quatre escadrilles! La vie s'organise, oh combien différente de celle que connurent les anciens. Le front est calme, d'un calme plat, si bien que les isbas qui abritent les escadrilles se transforment en tripot. C'est la valse des roubles et des kopecks, devenus sans objet. Quelques rares avions de reconnaissance ennemis se risquent à des survols nocturnes, ce qui a pour effet d'agacer notre chef, le général Zakharov, qui décide d'intervenir. Ancien de la chasse de nuit, ce privilège me revient. Faisant remarquer au général l'inexistence d'un quelconque équipement autorisant ce genre d'exercice – le Yak ne dispose même pas d'un horizon artificiel – d'un geste sec, il balaie l'objection : qu'à cela ne tienne! 45 minutes après le décollage, un grand feu d'essence sera allumé au PC de la division, situé à 10 kilomètres au sud du terrain, l'entrée de la piste sera balisée par un autre feu du même genre, mais plus léger. Ainsi dit, ainsi fut fait. Inutile de préciser le résultat de l'expérience, pourtant renouvelée en deux autres occasions. Enfin, le 3 juin, vers 6 heures du matin, un roulement continu secoue l'isba, roulement qui rappelle celui qui annonçait l'ouverture de la bataille d'Orel, voici presque un an. L'intense activité de l'aviation soviétique – dans notre seul secteur sont rassemblés 600 chasseurs Yak's et la 5 et 400 Stormovik – ne laisse aucun doute quant à la fin de notre fanterme.

En moins de trois semaines, les troupes soviétiques s'enfoncent de plus de 200 kilomètres, laissant derrière elles une dizaine de milliers de soldats allemands réfugiés dans les bois et les forêts.

Malgré cette menace permanente sur les arrières, le commandement décide un mouvement vers l'avant, sur des terrains sommairement aménagés de manière à assurer au mieux la mission de support, cette avance foudroyante ayant mis l'aviation hors d'état de jouer correctement son rôle. Nous entrons en Lituanie, le lendemain du 14 juillet 1944.

Ce déplacement coûte la vie de notre ami, le lieutenant de Seynes. Comme à l'habitude, chaque mécanicien prend place dans l'inconfortable baquet. De Seynes emmène le sien, Biélozoub, qu'il appelle familièrement «le philosophe». Quelques minutes après le décollage, de Seynes fait demi-tour, vraisemblablement victime d'une fuite d'essence. Sans doute, intoxiqué par les nocives vapeurs, il manque l'atterrissage. Au sol, chacun est conscient du drame, tant le comportement de l'appareil apparaît erratique. À tour de rôle, le commandant Delfino et Aguavélian, notre ingénieur-mécanicien, lui donne l'ordre, par radio, de sauter. Vainement. De Seynes amorce une seconde présentation, manque de nouveau l'atterrissage. L'avion se cabre exagérément, passe plusieurs fois sur le dos, dresse une dernière fois le nez dans le ciel, déclenche, pique droit vers le sol, s'écrase dans une horrible explosion. De Seynes et Biélozoub dorment désormais à jamais, côte à côte, dans le cimetière de Moscou.



Marcel Albert, chef de la 1<sup>re</sup> escadrille. Plus de 150 sorties et 23 avions abattus. Il fut décoré de l'ordre du drapeau rouge (2<sup>e</sup> degré) et promu héros de l'Union Soviétique.



La 3e escadrille : Cherbourg (commandant Lefèvre).  
 Debout, de gauche à droite : Lemare, Genès, Castin, Shoendorff, Moynet, Manceau, de La Salle, Henry.  
 Assis : Gaston, Perrin, Emonet, Chatte, Taburet, Pinon.

La bataille pour le franchissement du Niémen commence, elle ne dure que quelques jours, mais se révèle très âpre, les Allemands se défendent avec acharnement; la Prusse-Orientale n'est plus bien loin. Cette victoire du Niémen nous vaut d'être cités dans un «prikaz» du maréchal Staline. À compter de ce jour, 1er août 1944, notre régiment porte le nom de «Normandie-Niémen». Il compte 36 victoires aériennes, ce qui le place en deuxième position au palmarès des unités françaises, palmarès annexé au bulletin n° 1 en provenance de l'état-major d'Alger, dont la lecture nous laisse perplexe. Il commence par ces mots : «La chasse française a rouvert ses ailes; cette tâche dont elle était légitimement fière, elle l'a reprise», effaçant d'une plume oubliée ceux de Grande-Bretagne, de Libye et de Russie!

Le 29 juillet, le régiment fait mouvement sur Alitous, situé sur une boucle du Niémen. L'offensive sur la Prusse-Orientale entre dans sa phase active. Enfin, chaque jour, nous survolons le territoire ennemi. Chacun pense déjà à la fin des hostilités. Hélas! Cette enclave allemande en Pologne demandera encore bien des sacrifices. Fort heureusement pour «Normandie-Niémen» arrivent les tous premiers Yak's 3. Malgré quelques ennuis dus à sa jeunesse, le Yak3 se révèle très vite comme le chasseur idéal. Avec son moteur de 1350 chevaux, sa légèreté – il ne pèse que 2700 kg

en ordre de vol – d'une maniabilité jusqu'ici inégalée, il fait merveille, semant la panique dans les rangs allemands qui croient se mesurer à son aîné, le Yak 1.

Qu'on en juge : pour protéger son dispositif mal engagé dans un combat contre un ennemi supérieur en nombre, notre ami Martin n'hésite pas un instant à attirer la meute des sept Messerschmitt 109 sur lui, grimpe à 7000 mètres en tenant son masque à oxygène dans sa main gauche, engage le combat, abat deux Me 109, dégage, rentre au terrain sans être inquiété. Son exploit est salué comme il se doit.



La 4e escadrille : Caen (commandant Challe).  
 Debout, de gauche à droite: André, Panveme, Shick, Le Martelot, Matras, Monnier, Douarre, Pierrot. Assis : Jean, Sauvage, Miquel, de Geoffre, Mertzisen, Querne.

### De Gaulle à Moscou

C'est à Alitous que nous apprenons, avec la joie que l'on imagine, la libération de Paris. Ce 24 août fait suite à deux journées de festivités pour commémorer la naissance de l'aviation soviétique, un régiment de la 5 partage avec nous la



plate-forme, présence qui entraîne moult toasts et liquide, face à une situation imprévue, ne trouve d'autre solution que dans l'allongement de sa provision par du... pétrole! Ce subterfuge, rapidement découvert malgré les précautions prises, coûtera quelques coliques chez les assoiffés impénitents et la dégradation avec envoi dans un bataillon disciplinaire au fils imprévoyant de l'Intendance.

Deux mois encore et nous pénétrons en Prusse-Orientale. Le paysage se transforme subitement, partout des lacs entourés d'immenses forêts de sapins. C'était le domaine de chasse réservé de Gøering. Depuis quelques jours, l'automne chancelle devant l'offensive de l'hiver, le 15 novembre marque le passage : – 7°C la nuit, – 2°C le jour. Les opérations ralentissent, le mauvais temps condamne tout mouvement d'envergure. Nous prenons nos quartiers d'hiver dans un tout petit village allemand, sur la frontière est de la Prusse orientale. Le calendrier indique que ce jour est le 27 novembre. Voici deux ans, à un jour près, une soixantaine de Français posaient leurs pieds en URSS, parmi eux 14 pilotes. Trois seulement connaissent la satisfaction de ce premier pas en territoire ennemi.

Le 6 décembre 1944, branle-bas de combat. Des bruits couraient de la visite possible du général de Gaulle, venu à Moscou pour des conversations avec les responsables soviétiques. Dans l'impossibilité de se déplacer, c'est le régiment qui se rend à Moscou par train spécial. Pour autant, le déplacement demandera pas moins de trente-six heures. Réception grandiose à l'ambassade de France, remise de décorations, le fanion de «Normandie» reçoit la croix de la Libération. Cette cérémonie accomplie, le Général se penche sur le Journal de marche que lui présente notre commandant le lieutenant-coIonel Pouyade. Sans hésitation, d'une plume ferme, le général de Gaulle trace ces mots :

«Sur la terre russe martyrisée comme la terre française et par le même ennemi,

– le régiment «Normandie», mon Compagnon,

– soutient, – démontre,

– la gloire de la France.»

C. de GAULLE Moscou, le 9 décembre 1944

## Glorieux bilan

Le 12 décembre 1944, le régiment reprend le train, destination la Prusse, sans les anciens qui restent quelques jours à Moscou, prélude à un imminent départ pour la France et Paris. De dures batailles dans un climat particulièrement hostile attendent nos camarades. Le thermomètre descendra jusqu'à - 45°C, transformant les Kurisches Haff et les Frisches Haff en patinoire. De nouvelles victoires, mais aussi hélas! des pertes. Enfin sonne l'armistice le 8 mai 1945, célébré le 9 mai en URSS. «Normandie-Niémen», au sacrifice de plus de la moitié de ses pilotes : 42 tués, 3 disparus et 6 blessés graves, devient le premier groupe de chasse français avec 273 victoires aériennes auxquelles s'ajoute un bon nombre de véhicules de tout genre détruits.

En réalité, ce 3 mai 1945, les pertes s'évaluent ainsi : 15 tués, 31 disparus et 6 blessés graves. Parmi les disparus, 3 seulement reviendront d'un séjour dans les geôles allemandes, ce qui en dit long sur le sort réservé à nos camarades tombés en territoire ennemi. Le procès de Nuremberg confirmait nos sentiments. Le commandement allemand nous considérant comme des francs-tireurs réservait à nos malheureux camarades tombés en leurs mains le sort que l'on devine.

Le 20 juin 1945, les 42 Yak's 3 offerts à la France par le maréchal Staline atterrissent au Bourget où les accueille une foule considérable et pleine d'attentions. Parkings et terrasses ont été envahis. Les Yak's 3 mourront rapidement de nostalgie; un seul, gardé par le musée de l'Air du Bourget, rappelle que la France fut présente sur le front de l'est du 2 novembre 1942 au 8 mai 1945. Quant à «Normandie-Niémen», il perpétue la tradition sur la base aérienne de Reims (1).

**Joseph RISSO**

**Président de l'Amicale des anciens du «Normandie-Niémen»**



***Nous avons aimé les aventures du Colonel Aguilon avec R Lussagnet.  
Voici un autre récit tout aussi plein d'émotion.***

«LAFAYETTE... NOUS VOILA»

*«Il est un temps dans la vie, pour accumuler les souvenirs, puis un temps pour les raconter»  
(sun Tsé Gus)*

C'était en 1964. La 5<sup>ème</sup> EC, équipée de SMB2 participait, comme chaque année, à un exercice majeur, qui nous permettait de nous confronter à nos amis américains. La VI<sup>ème</sup> Flotte évoluait pour l'occasion, au large des côtes françaises, en général entre Corse et Perpignan. Cet exercice s'appelait « Lafayette »...

Malgré quelques renforts extérieurs, la Valeureuse 5<sup>ème</sup> Escadre avait du mal à assurer seule l'intégrité du sol national entre Menton et Perpignan...

Notre joyau de la détection électronique avait été installé en haut du Mont-Agel, ce qui, pour détecter des « Bears » ou des « Bisons » était particulièrement judicieux. Par contre, pour les vagues de Skyhawk, Phantom ou autre Crusader qui pénétraient à une altitude « prescrite » de 500' (avoué de 200' !)... c'était un peu « short ».

Lorsque dans sa grande sagesse, le haut commandement eut constaté l'inefficacité de cet « œil », il décida de changer le calage des antennes... vers le bas, ce qui semble le fruit d'une logique inattaquable. Mais, on s'aperçut que la détection se faisait, dans les meilleurs cas, à une trentaine de nautiques de la côte ; ce qui, là aussi, était « short » pour « scrambler » Orange et mener à bien une inter avant les objectifs situés dans la vallée du Rhône ou dans les Alpilles !

Le radar de Gien, répondant au doux indicatifs de Ricard, plus prisé pour la douceur de son climat que pour ses performances, faisait ce qu'il pouvait...

C'était compter sans l'esprit inventif du haut commandement qui, dans la précipitation, mis en place une paire de SRE (radar d'aérodrome mobile) sur la côte pour boucler les trous de détection.



Mais le terrain d'Orange restait loin pour intercepter les raids détectés à 3 » des côtes. Surtout par temps de mistral où le QFU, comme chacun sait, était face au Nord ! D'où une perte de temps précieux pour aller au contact.

Nos brillants Etats-majors, comportant un bon nombre de disciples de CLAUSEWITZ, imaginèrent alors de créer « l'alerte en vol ». Elémentaire mon cher Icare ! Les B2 décollant d'Orange, puis après d'Istres (enfin) ou de Perpignan (miracle !). On avait essayé Nice mais c'était lourd (en support) et plutôt mal perçu par l'aviation civile...

Qui dit alerte en vol, dit maintenir une force disponible suffisamment nombreuse. C'est alors qu'un nouveau stratège, certainement fraîchement issu de l'Ecole de guerre, eut l'idée de mettre les avions en attente sur deux ou trois circuits, parallèles à la côte, à 500', où les avions se suivaient à quelques nautiques les uns des autres, sur des « hippodromes » ! Les vagues d'assaut américaines devaient venir se briser les digues orangeoises, vigilantes et musclées ! En quelque sorte une ligue Maginot aérienne !

Comme il ne pouvait y avoir de « cohésion de patrouille » et de distribution sensée des objectifs, celui qui voyait, l'annonçait par rapport au centre de gravité de l'hippodrome (en code horaire). Ceci avait pour conséquence de cristalliser les énergies et... de semer un brave B... ! Tous les avions se trouvaient plus ou moins bien placés par rapport à l'objectif et se sentaient également concernés par la sauvegarde du sol national. Moyennant quoi on engageait le « Grand Cirque » à chaque annonce de « target »...

C'est fort de cette réflexion que naquit, je cois, l'idée d'installer un radar fixe à Narbonne... On ne sait jamais, si les « rouges » avaient la sottise idée de venir par le Sud !

Mais les avions américains « tirés », même s'ils étaient nombreux, n'étaient pas en rapport avec les moyens mis en œuvre... ni les risques pris !

Le 27 mars 1964, se terminait un Lafayette grandiose ! Beaucoup de sorties, peu de victoires mais un grand sentiment du devoir accompli !...

L'EC 2/5 « Ile de France », auquel j'avais l'honneur d'appartenir à cette époque, était commandé par un capitaine, grand chasseur devant l'éternel, et qui, par son verbe imagé, savait galvaniser ses troupes ! Nous étions stationnés, pour l'heure, à Istres (enfin) et notre vénéré chef, devant une dispo pléthorique (les mécanos voulant rentrer chez eux !) décida que l'« Ile de France » porterait avec panache, le glaive au cœur du dispositif adverse !

Sitôt dit.. sitôt monté. Rhodia fut prié de nous trouver la 6<sup>ème</sup> flotte et de nous guider vers elle.

Trois patrouilles de 4 SMB2 décollèrent donc en fin d'après-midi... Bien après le FINEX. La nav. était relativement simple, 100' au-dessus des vagues, et personne, pas même LUI, ne savait où on allait, mais on savait ce qu'il fallait chercher (surtout trouver du reste !)... « l'USS FORRESTAL ».

Les américains avaient rapatrié tous leurs aéronefs, et se préparaient à une escale à Naples bien méritée.

C'était compter sans la meute Orange !...

L'approche fut épique... Le mistral soulevait une bruine salée qui se collait sur les glaces et il provoquait un yoyo incessant et fatiguant des aiguilles du G-mètre ! Malgré une consigne draconienne (et non discutable !) de silence radio total on entendit quand même un rappel sublime à la raison : « voilier à midi même altitude !... »

Après une ou deux bévues de Rhodia prenant le bateau de Corse pour le P.A., nous arrivâmes, soleil dans le dos, au visuel du monstre et des ses escorteurs et ravitailleurs. Ravitaillement qui était en cours, ce qui rendait tout manœuvre de la flotte ou de l'alerte aérienne impossible !...

Les 3 patrouilles cabrèrent en des points fictifs et les patrouilles légères fondèrent sur leurs objectifs respectifs... sans un mot à la radio !

Quelle joie de placer la croix du collimateur sur la rangée d'avions bien imbriqués les uns dans les autres sur pont du monstre des mers de l'oncle SAM.

Une fois notre « méfait » accompli et les patrouilles simples rassemblées (à une altitude correcte... because pétrole) le cap fut mis sur Orange.

La radio fut rétablie pour un test pétrole... on put alors reconnaître (je crois) les voix des Rougier, Latil, Cunha, Branneur, Bighatti, Mathieu (mon équipier) Chaplot... et d'autres (qu'ils me pardonnent)

Celle de notre « Grand Timonier » avec son accent très particulier était empreinte d'une légitime satisfaction mais laissait cependant percer une pointe de crainte quant à la réaction du staff de la VI<sup>ème</sup> Flotte et, par voie de conséquence, de l'E.M. du Z.A.D.S. (Zone Aérienne de Défense Sud)

Histoire de... la photo (21 x 27) du PA orna la couverture du compte rendu LAFAYETTE 64.

Ce fut une belle mission qui se termina par un défilé vertical le terrain !...

***Le leader de cette mission, le capitaine Yves Rougier, superbe commandant du 2/5, s'est tué quelques mois après en GCA à Creil.***



*L'histoire suivante n'a qu'un rapport lointain avec l'Armée de l'air, pardonnez moi, mais le héros est un Colonel de l'Armée de l'air, le colonel Michel Gaillard. Il était au 2/30 lors des aventures de R. Lussagnet parues dans les derniers N° d'AP 5 New's. Mais outre cette filiation cette histoire est révélatrice des qualités des hommes de l'AAir.*

*Ouverture au monde, recherche de la vérité, pugnacité, ruse, main tendue au vaincu, modestie face au monde irrationnel, sens de l'écoute des éléments naturels.*

*Car outre le récit de ce combat amusant sur la propriété des truffières, le colonel M Gaillard est devenu un remarquable «sourcier» sachant manier la baguette de coudrier. Et quand vous parlez en Provence de ces zaviateurs, il est bon de rappeler que certains d'entre eux ont détecté, entre autres succès, le lieu, la profondeur et le débit du forage qui alimente ma maison. Pour tout vous dire j'ai essayé de le concurrencer, mais j'ai pensé qu'il valait mieux laisser la compétence s'exprimer...*

## **Les rabassiers sont en Provence les hommes qui ramassent les truffes en général sur la propriété des autres....**

### PETITES HISTOIRES DE « RABASSES » EN PROVENCE

#### **AOUT 1974 :**

Nous venons d'acquérir une propriété dans le centre Var et nous sommes heureux de renouer avec nos racines provençales, mais aussi de fixer pour l'avenir une résidence prête à nous accueillir en période de vacances et, plus tard, lors de notre cessation d'activité.

La maison (une petite ferme) est inhabitée et à restaurer .Le terrain aux alentours (3ha) est à défricher et débroussailler, car à l'abandon depuis plus de 30 ans. L'ensemble est situé en zone rurale au-delà de la limite périurbaine de notre village. Autant dire qu'il était ouvert à la libre circulation de tous (promeneurs, chasseurs, et ramasseurs de ... champignons).

En ce début d'Août ,notre petite famille pique-nique à l'ombre d'un énorme tilleul, plus que centenaire( il a d'ailleurs été planté autrefois dans la pure tradition provençale ,c'est-à-dire au sud-est et près de la maison).Une cage à poules en bois nous sert de table compte tenu du peu de possibilités offertes par notre future habitation.

Survient alors une petite paysanne rondelette ,fichu à pois sur la tête, visage jovial et avenant. Elle est « fagotée » comme une poupée russe malgré la chaleur.

«Vous êtes les nouveaux propriétaires? Je m'appelle Anaïs et suis heureuse de faire votre connaissance.

La conversation engagée est très amène. On parle du village, des plus proches voisins (dont elle ne fait pas partie), des anciens propriétaires, etc... etc... Arrive alors l'importante question :

« Savez vous que vous avez des truffes sur votre terrain ? Pouvez vous me signer un papier m'autorisant à les rechercher ? »

Ignorant des pratiques locales à ce sujet, par prudence je lui réponds :

« Je ne signe rien, mais vous autorise à les chercher. Nous partagerons dans la proportion 50/50.

#### **DECEMBRE 1974 :**

Nous découvrons certaines parties du terrain fleuries de pancartes «Truffières privées –ATTENTION - TIR au gros sel» , chacune accompagnées d'un dessin très suggestif d'une «pétoir » crachant ses munitions . Forte de cet accord tacite Anaïs, avait marqué son territoire pour dissuader «les rabassiers – braconniers» de venir la concurrencer.(Nous apprendrons plus tard que ces derniers se partagent les terrains truffiers sur le dos des propriétaires absents)

Anaïs ,à notre demande, vient chercher les truffes en compagnie d'un chien, et nous en trouve quelques unes .Nous découvrons ainsi les zones truffières que nous aurions été incapables de découvrir seuls. Nous avons aussi découvert le travail de «cavage» (creuser pour trouver les truffes) le rôle du chien et de son maître.

#### **MARS 1974**

Anaïs trouve des truffes noires (tuber melanosporum) et m'initie à la recherche de la MOUCHE (surtout présente lorsqu'il n'y a pas de vent et de gel) qui vient se poser au-dessus de la truffe lorsque elle est mûre.

#### **DECEMBRE 1975**

Anaïs sollicitée pour «caver» les truffes ,nous répond :

«Ah... Peuchère cette année, il y en a guère. De plus on a empoisonné mon chien». (ce qui s'avérera réel) J'en suis toute retournée.

Nous lui demandons :

«Pouvez-vous vous faire prêter un chien, sinon nous demanderons l'aide de quelqu'un d'autre».

La venue d'Anaïs n'a pas tardé . Le lendemain elle arrive avec une petite chienne et commence la recherche en notre présence. En l'espace d' 1h environ, elle a déjà trouvé 500 grs de truffes noires. Nous comprenons alors que nous avons été jusqu'à présent trop naïfs et menés en bateau (plus tard ,les mauvaises langues nous dirons que les truffes que nous lui achetions parfois en supplément de celles trouvées, venaient de notre terrain).

Nous arrêtons alors notre collaboration avec Anaïs ,sans la froisser, en usant de plusieurs prétextes. Nous resterons bons amis et elle deviendra, même, mon agent de renseignement sur le village et les braconniers du coin.

#### **1976 à1985**

- Je décide de dresser un chien. Nous choisissons un teckel à poil dur. Fort de ma connaissance de l'emplacement des truffières et de la mouche, je n'ai pas beaucoup de difficultés. Au bout de 15 jours «Aster» trouve ses premières truffes. Au fil du temps, il devient excellent et très efficace.

- Cependant, pendant notre absence, les braconniers s'en donnent à cœur joie et nous trouvons souvent des trous de cavage soigneusement dissimulés et rebouchés. Nous n'engageons aucune action et attendons le moment favorable, celui où nous serons définitivement chez nous.

- Quelques amis me demandent d'aller caver chez eux, mais je refuse car j'ai peur de représailles sur mon chien.

## DECEMBRE 1985

- Libéré de mes obligations professionnelles, mais en activité à MARSEILLE, il m'est plus facile de venir caver les truffes, mais les truffières sont toujours visitées, si je m'absente de 4 à 5 jours. L'une d'elles, en plein essor, l'est particulièrement. Mon service de renseignement me précise que deux braconniers, toujours ensemble, (peur d'une réaction du propriétaire ?), ne se gênent pas.

## JANVIER 1986

- Aster ayant trouvé des truffes sur la truffière en question, je ne les cave pas mais place au-dessus de l'endroit un drap maintenu par 4 cailloux, avec une inscription au feutre noir : *Vous commencez à me les... gonfler ! A bons entendeurs. Salut !*

- Revenant de MARSEILLE 2 jours après, le drap est toujours là, avec ses 4 cailloux, mais les truffes ont disparu. Une telle impudence mérite réparation. Il en va de ma crédibilité, ne serait-ce pour ne pas passer pour un «couillon» aux yeux de certains au village. Je mûris ma réponse.

- 5 jours après, simulant un départ à MARSEILLE, je cache ma voiture dans le garage de ma voisine (qui comme moi est une «pièce rapportée» dans ce village). Elle a déjà eu quelques problèmes avec les rabassiers-braconniers, les piégeurs et... les chasseurs.

- De retour dans ma maison, je m'astreint à un «black-out» complet et un silence total. Le lendemain, à 05h30, équipé comme pour un départ vers le Grand Nord (tenue de combat, sous-vêtements chauds, après-ski verts, chapka et muni de radio-téléphone, jumelles, appareil de photo, nourriture, avec quelque chose dans une poche capable de faire un grand bruit dissuasif (en cas de réaction agressive de la part de mes voleurs), je rejoins un poste de surveillance déterminé à l'avance, car :

- Sur un rocher en surplomb des truffières.
- Très broussailleux.
- Avec vue panoramique.

- Rien ne se passe de toute la journée. Le temps est maussade, nuageux et bruineux : ils ne sont pas venus. A 21 h00, je quitte les lieux n'envisageant pas de continuer pensant que mes suspects sont trop paresseux pour opérer la nuit, alors qu'il n'y a pas pleine lune (ils répugnent à chercher avec une lampe électrique par nuit noire)

- Le lendemain, rebelote : prise de surveillance à 05h30. Le temps est magnifique. J'ai tout le loisir d'admirer le lever du soleil et le réveil de la nature. Les oiseaux viennent se poser très près dans les branchages. Restant immobile, je peux observer mésanges charbonnières ou huppées, rouges-gorges, merles gros-becs, et... autres.

- 14h00, le soleil réchauffe agréablement, et après un casse-croûte paisible (saucisson, petit rouge, café), je commence à somnoler. Un léger bruit attire mon attention. Un individu arrive à pas de loup, légèrement courbé comme un indien sur le sentier de la guerre. Il cave 3 truffes. Chaque fois je le prends en photo, en espérant que le déclic de l'appareil n'éveille son attention. Alors, me dressant sur le rocher, je l'interpelle d'une voix forte et tonitruante :

- *«Mon petit, si tu continues comme cela, tu vas terminer devant un tribunal».*

Il me regarde stupéfait, paralysé, comme si j'étais une apparition de la Vierge Marie Il ne bouge toujours pas Je saute alors du rocher, et à ce moment là, il prend la fuite(peut-être m'a-t'il pris pour un gendarme compte tenu de mon accoutrement).

La fuite n'est pas chose aisée pour lui car le terrain, tout en terrasses (Restanques ou Bancaous), dont certaines ont une hauteur de 2m. Il choisit cependant la ligne de plus grande pente. Engoncé comme, je le suis, je ne peux le suivre. Je lui crie :

- «J'aurais ta peau».

Je garde l'image, lorsqu'il sautait les restanques, de sa longue chevelure poivre et sel flottant au gré de ses sauts. Arrivé au bas du terrain il remonte en diagonale vers un petit bois où il se dissimule un instant .5mn après il sort du bois et remonte la pente à 500m de ma position. Je crie alors : «*Dolly...Dolly...* Arrête le». (Dolly est la chienne de ma voisine).

Cet animal ne peut m'être d'aucun secours, mais je veux faire croire que quelqu'un est en surveillance avec moi.

Il redescend alors et retourne se cacher dans le bois.

Certain que sa voiture est garée plus haut dans la colline (sinon pourquoi cherchait-il à remonter si rapidement ? ), je la recherche et la trouve finalement en bordure d'un chemin vicinal. Me dissimulant, j'attends et environ ½ heure après, mon rabassier très silencieusement et précautionneusement monte dans sa voiture et part. J'ai le temps de prendre encore quelques photos.

De retour à la maison je téléphone à la brigade de gendarmerie :

- «je vous ait rendu un service l'autre jour en témoignant pour un cambriolage. Pouvez-vous me dire quel est le propriétaire du véhicule immatriculé xxxxxxx ?

- Rappelez nous dans ½ heure»

½ heure après recontacte avec la gendarmerie qui me répond :

- « C'est un tel ,il est connu pour cela dans le pays. Qu'allez vous faire ?

- Ce soir j'irais au bar (là où se réunissent les chasseurs et rabassiers) et inviterais mon indélicat à l'apéritif et lui expliquerais pourquoi je tiens à mes truffes et lui demanderais pourquoi il s'acharne, malgré mes avertissements ,à continuer de les prélever dans ma propriété».

Me rendant au bar, le soir, j'ai la surprise de découvrir dans une rue adjacente un véhicule de gendarmerie (sont-ils là par hasard ?).Je confirme aux gendarmes ma démarche. J'ai attendu longtemps au bar, mais mon rabassier n'est pas venu.

Devant repartir à MARSEILLE le lendemain, je demande à un ami américain, assidu de ce bar, qui connaît ce rabassier, de lui poser la question :

«Pourquoi courrais-tu si vite hier après-midi chez M. Gaillard et lui volais-tu ses truffes ? »

Revenant de MARSEILLE, j'ai la réponse :

- «Je ne suis jamais allé chez M. Gaillard et je ne lui jamais volé ses truffes».

Mon ami lui avait alors rétorqué :

- «Sais-tu qu'il t'a pris en photo» ?

A ce moment-là paraît-il, il avait pali et l'après-midi même s'était fait couper ses longs cheveux.

Ne connaissant pas la loi de «l'Omerta» j'ai colporté, avec l'aide de mes amis, cette petite histoire dans le village qui en a bien ri.

**1987-2010**

- Depuis ces évènements ,je n'ai jamais plus eu d'ennuis avec les braconniers. Par précaution, toutefois, j'ai clôturé tout notre terrain (aussi pour d'autres raisons, car les sangliers occasionnent de gros dégâts sur les restanques et sont très friands de ...truffes).

- Aster est mort en 1990, remplacé par Clovis, lui-même remplacé par Virgil en 2003. Tous ces teckels à poil dur se sont montrés très brillants, affectueux , soucieux de faire plaisir à leur maître.

- Aujourd'hui, la sécheresse, qui à sévi depuis 4 ans dans notre secteur, a beaucoup diminué les récoltes du précieux champignons.

- Gardons espoir car la recherche de la rabasse est une affaire de patrimoine et de... passion.

**Michel Gaillard – Promo 61**

**PROCES VERBAL  
DE L'ASSEMBLEE GENERALE 2010  
DE L'ASSOCIATION DES PERSONNELS DE LA  
5° ESCADRE DE CHASSE**

Le 12 juin 2010 à 19 h 30 au restaurant «L'Oliveraie» du Park Inn à Orange , le Général LARTIGAU, Président de l'Association ouvre la séance en souhaitant la bienvenue aux 50 adhérents présents.

A ce jour, l'Association compte 519 adhérents dont 289 membres 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 €.

**2 – LE MOT DU PRESIDENT.**

Le Général Lartigau informe les adhérents sur les profonds bouleversements qui auront lieu au sein de l'Armée de l'Air dans un futur proche.

**3 - RENOUVELLEMENT DU BUREAU**

Les membres du bureau sont reconduits dans leur fonction.

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

**Vice-Président** : M. DIEU Jacques

**Trésorier** : M. SOUFFLET Michel

**Secrétaire** : Mme FOIX Annie

A 19 h 50, le Président clôt l'Assemblée générale.

**M. DIEU Jacques**  
Vice-Président

*Signé : Dieu*

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

*Signé : JC Lartigau*

**M. SOUFFLET Michel**  
Trésorier

*Signé : Soufflet*

**Mme FOIX Annie**  
Secrétaire

*Signé : Foix*

## EXERCICE 2009/2010

**AVOIR AU 19 juin 2009 : + 7 497,04 €**

RECETTES		DEPENSES	
150cotisations	1505,00	Affranchissements	497,27
1 Adhésion	10,00	Fournitures de bureau	729,68
Intérêts 2009	125,86	Participations repas	811,30
Vente : 2 Tee-shirts	20,00	Décès (achat de fleurs)	240,00
		Plaque souvenir	75,00
<b>TOTAL</b>	<b>1660,86</b>	<b>TOTAL</b>	<b>2353,25</b>

**BALANCE : - 692,39 €**

**AVOIR AU 12 juin 2010 : + 6 804,65 €**

### REPARTITION

COMPTE EPARGNE	COMPTE COURANT	CAISSE
6755,42 €	15,05 €	34,18 €