



New's

N° 50



EDITORIAL

Le 17 octobre 2010 le PA rentre à Toulon. Ce n'est qu'un incident électrique qui va durer au moins 1 mois (On avait dit 2 jours, on attend maintenant le diagnostic final qui dépassera sûrement le mois annoncé aujourd'hui)... Le PA venait d'appareiller pour la première fois depuis mars 2008. Un moyen militaire qui coûte les yeux de la tête aux français et n'a pas servi depuis 30 mois !!!

Pour nos amis marins victimes de UBU Roi, c'est normal il en faudrait deux !!! (PA)

Avec une constance remarquable et une modestie parfaite l'Armée de l'Air assure dans le monde toutes les missions que le président nous donne. Pour un coût divisé par 10, nous assurons la mission de la France en Afghanistan et dans le monde entier. Nous n'avons pas cassé deux Rafale pour le plaisir de les faire atterrir sur 200 m comme nos marins l'ont fait depuis que le PA avait repris du service...

Non, nous l'Armée de l'air, nous n'avons pas comme la Marine un égo démesuré. Nous n'avons pas cet esprit de caste qui laisse gaspiller les deniers de la France dans un projet que les marins ne savent pas maîtriser.

Mais ce n'est pas tout, le PA devait assurer la sécurité face aux pirates dans l'océan Indien. Est-ce bien raisonnable de mettre en mouvement le PA, une frégate anti-aérienne, un SNA (face à quelle menace ?) et de nombreux autres bâtiments pour assurer un service que quelques patrouilleurs ou frégates de présence pourraient remplir à moindre coût ?

L'état nous parle beaucoup de gabegies. La Marine française serait-elle un puit de dépenses privilégiées, sans contrôle, un monument de **coût/inefficacité** ? Laissons faire les énarques, même s'ils vont prendre le thé sur le CDG en cale sèche ils finiront par comprendre.

En attendant je crois qu'il faut témoigner chacun à son niveau.

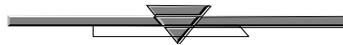
Erratum

Dans le dernier N° d'AP 5 New's nous avons pris plaisir à lire la mission du 2/5 sur un PA US dans le cadre du Finex d'un «Lafayette» raconté par R Aguilon.

Dans mon commentaire à la fin de l'article ; j'ai attribué à tort le leade de cette mission au capitaine Rougier. Le leader était le capitaine Pessidou à qui je demande de bien vouloir m'excuser.

Hommage

Je veux rendre hommage à Annie Foix qui, avec une volonté certaine, une complicité et un travail remarquable vous permet de lire AP 5 New's. Il y a peu de société où on peut compter sur les femmes et les hommes sans contrepartie financière. Merci Annie, merci aussi à tous mes copains du bureau d'AP 5 (J. Dieu et M. Soufflet) qui depuis 15 ans n'attendent rien sauf de vous servir et de servir l'Armée de l'Air.



Vous avez peut-être lu un article du journal la Provence qui citait des commentaires honteux sur la mise en place du Mir IIIC sur le rond point sud d'Orange. J'ai donc rédigé une réponse et la Provence en a publié quelques lignes. Voici ci-dessous le texte intégral.

Le mirage décoratif est plébiscité par la majorité ou L'ADQVTHV doit elle dicter ses mensonges ou accepter la vérité?**

J'ai lu l'article non signé sur le rond point du Mirage au sud d'Orange, dans la Provence du 13 juillet 2010.

Cet article est un bon modèle d'amalgame qui recèle un grand nombre d'inexactitudes. Je vais m'attacher à les corriger, mais je m'étonne qu'un journal ayant une audience certaine dans le Vaucluse ne prenne pas la peine de vérifier les informations diffusées.

En premier lieu il ne paraît pas nécessaire de lier la mise en place d'un Mirage III sur le rond point sud avec le contrôle des dépenses de la ville d'Orange. Une municipalité est en place, elle a été élue démocratiquement, elle fait des choix de décoration dont elle est responsable et les sommes engagées ont été votées publiquement en conseil municipal. Si ces choix ne conviennent pas à l'ADQVTHV, il appartient à cette association d'en faire grief à la municipalité et non d'en profiter pour attaquer l'Armée de l'Air.

L'association estime qu'il ne faut pas glorifier l'Armée de l'Air. Pourquoi cette vindicte contre cette armée en particulier ? Doit-on oublier les morts de l'Armée de l'Air pour la défense de la France, doit-on oublier les sacrifices de ses membres sous prétextes que cette association existe. Non tentons d'avoir un peu de pudeur. Cette volonté de dénigrement révèle d'autres objectifs, mais est-ce bien raisonnable ?

Les budgets de l'Armée de l'Air sont pharaoniques. Le budget de la défense est passé de 2.02 du PIB en 1996 pour descendre à moins de 1.70 à partir de 2006. Dans cette diminution la part de l'Armée de l'air est passée de 23% à moins de 20% à périmètre égal. Les effectifs ont diminués de 40% depuis 30 ans et vont être réduits de 25% supplémentaires en 6 ans et le nombre d'implantation a été réduit de plus de 50 %. Le nombre d'avions de chasse est passé en 20 ans de 500 à moins de 300. Alors ou le Pharaon peut-il être ? Je pense qu'il vaut mieux le chercher dans certains ministères ou dans certaines collectivités territoriales ou le même effort n'a jamais été demandé.

L'ADQVTHV parle de pics de pollution importants. Il y a 25 ans il y avait 60 avions sur Caritat aujourd'hui il en reste moins de 20. Dans le même temps le trafic aérien civil a doublé et la pollution routière a fait un bond que l'association ne prend pas en compte. On arrête les avions mais on continue à prendre sa voiture climatisée (10 % de consommation supplémentaire) pour aller faire ses courses à Auchan ou ailleurs...

Ensuite on rentre dans les amalgames et Orange devient la poubelle de l'Armée de l'Air. Je laisse juge les orangeois de cette délicatesse mais l'escadron de transformation de Mirage 2000 est venu de Dijon, non pour justifier l'ADQVTHV mais en raison d'un déploiement vers le sud des moyens aériens pour des raisons que l'on peut comprendre. Ainsi la Marine a délaissé Brest pour s'implanter en Méditerranée. Toulon n'a pas émis de protestation...

Metz est une base qui est dissoute et son escadron d'hélicoptère est déployé à Orange où il y a de la place disponible puisque deux escadrons (40 avions) ont été supprimés ! N'est ce pas la preuve d'une bonne gestion des deniers publics ? Ensuite encore un mensonge ou un amalgame malsain. Le centre Pompidou de Metz n'est pas implanté sur la base de Metz mais sur un campus à l'est de la ville et la décision d'implantation date de 2005, époque où la pérennité de la base n'était même pas mise en cause.

Pour terminer je mets l'Association au défi de produire un document prouvant que le colonel commandant la BA115 a demandé la suppression de la charte de l'environnement.

Alors que reste-il de cet article qui a été publié ? Un amalgame totalitaire, une série d'informations fausses voire de mensonges et surtout un refus de constater que l'armée de l'Air et la base d'Orange sont dans une démarche responsable de protection de l'environnement.

Enfin pour revenir sur le titre de l'article en cause, l'ADQVTHV fait-elle l'unanimité ?

** Association de Défense de la Qualité de Vie et du Tourisme dans le Haut Vaucluse

JC Lartigau

CONVOYAGE DES MYSTERE IV A EN INDE : Octobre 1958

Henri Maslin a commandé la 5. Il nous livre aujourd'hui le périple des Mystère IV en Inde et cela rappelle un peu la manip OTASE de l'ami Golain

Certains avaient peut-être oublié cette belle commande de 110 Mystère IV A par l'Armée de l'Air indienne. L'auteur nous la rappelle en faisant le récit d'un convoi de 12 avions de Dijon à leur base de Kanpur ; très belle mission à laquelle beaucoup auraient aimé participer.

Fin 1956, la malheureuse affaire de Suez se terminait par un fiasco politique anglo-franco-israélien malgré un remarquable succès de nos armes. La couverture aérienne de l'opération avait été assurée avec brio par des Mystère IV A israéliens et français.

Cet avion, performant pour l'époque, équipait l'Armée de l'Air depuis plusieurs mois et avait fait l'objet de commandes par plusieurs pays étrangers dont l'Inde. Pour ce pays qui hésitait encore, la guerre du canal fut manifestement une incitation à passer commande. Ce qui fut fait à cette époque où notre agressivité commerciale en matière d'exportation de matériel d'armement était meilleure qu'aujourd'hui. Le contrat portait sur la livraison de 110 Mystère IV A Verdon. Il était spécifié que ces avions seraient acheminés directement en Inde par la voie des airs et que leur convoi serait assuré par des pilotes français.

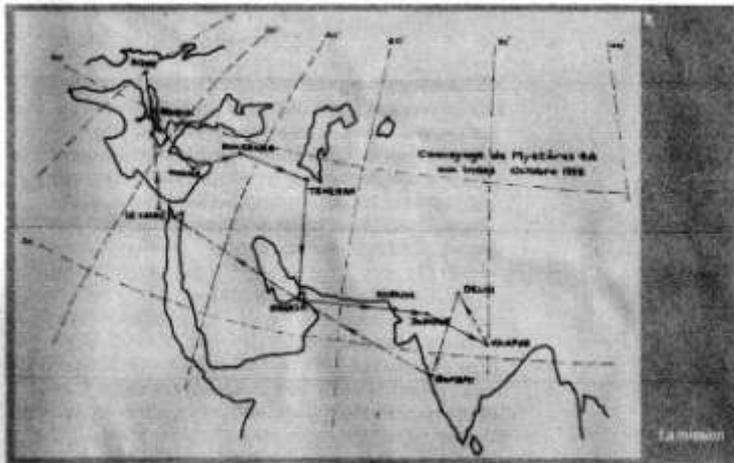
Nous ne nous étendons pas sur les problèmes administratifs, diplomatiques et logistiques à résoudre qui certainement devaient être plus faciles qu'aujourd'hui. Concernant les pilotes français leur mission était simple : il s'agissait de décoller de France un Mystère IV A et de le poser en Inde, très exactement à Kanpur sur le Gange, et cela dans le même état qu'au départ. Durant toute la durée de la mission, ils seraient considérés comme des civils, employés de la maison Marcel Dassault, cette dernière assurant leur protection politique et juridique.

Cette nouvelle filtra assez vite au sein des escadres équipées de Mystère IV A et la perspective d'évasion vers un Orient lointain souleva l'enthousiasme des chasseurs concernés. Il s'agissait en l'occurrence de la 2^{ème} escadre basée à Dijon et de la 12^{ème} escadre de Cambrai.

Or, comme chacun sait et comme les méchantes langues avaient coutume de le dire, la « 2 » avait toujours été l'escadre aristocratique et favorisée de la Chasse ce qui soulevait parfois quelques jalousies tenaces. C'est en tout cas ce qui s'est produit lors de la désignation des pilotes qui iraient en Inde car, comme par hasard, ce fut la « 2 » qui fut chargée de l'opération, ce qui souleva l'ire de la « 12 » qui se sentait injustement brimée par cette décision. Les premiers convoys furent donc assurés par la 2^{ème} escadre qui défricha le terrain et roda le système. Mais devant la ténacité de la « 12 » à faire valoir son droit, il fut décidé en haut lieu que les pilotes de Cambrai étaient également aptes à accomplir cette mission.

C'est ainsi que j'eus la chance et le plaisir de faire partie d'un convoi dont le récit qui suit peut, à un demi-siècle de distance, être considéré comme fidèle. Le convoi s'échelonna en 8 étapes et dura 9 jours, du 17 au 25 octobre 1958. Le dispositif comportait 12 avions répartis en 4 patrouilles de 3 avions. Pour des raisons de sécurité, les patrouilles se suivaient à 20 minutes d'intervalle ce qui permettait aux derniers de bénéficier de bonnes informations sur le trajet, notamment en matière de météo. L'équipe technique sur Nord 2500 accompagnait le dispositif au cours de son déplacement, en assurant les opérations de maintenance 1^{er} échelon et de mise en œuvre de piste.

Quant aux pilotes, la qualification minimum requise était celle de sous-chef de patrouille. De fait le dispositif comportait quelques pilotes chevronnés de la 2^{ème} escadre et, concernant Cambrai qui fournissait le gros des troupes, on n'y trouvait que du beau monde. Il y avait entre autres : le chef des opérations de l'escadre leader du dispositif, commandant de l'escadron 3/12 Cornouailles, un de ses brillants commandants d'escadrille, plusieurs chefs de patrouilles confirmés et « last but not least » le colonel commandant la base, vieux guerrier qui avait sollicité d'être en numéro 2 équipier du leader, place qu'il tint sans problème.



En route pour l'Orient

Tous les avions avaient été regroupés à Dijon d'où nous décollâmes le 17 octobre 1958 pour Brindisi. 1 heure 20 minutes de vol sans histoire. La seule surprise était d'ordre géographique, en constatant que le cap à prendre pour Brindisi était le cap 110, nous révélant que la botte italienne s'étirait bien plus à l'est qu'au sud en méditerranée. Cette première étape ne m'était pas inconnue car j'étais, quelque temps auparavant, allé rechercher un avion accidenté à l'atterrissage à Brindisi pour le convoier sur Bordeaux.

Le lendemain 18 octobre, nous décollons pour Nicosie. Excellente météo, 1 heure 50 minutes de vol, il y avait intérêt à bien respecter les principes de la « navigation du pilote » à savoir, le suivi des trois éléments : estime, cap et montre.

Nous commençâmes à découvrir une difficulté, celles des communications radio avec les centres de contrôle sol. Déjà avec les Italiens, nous avions eu droit à un baragouinage dans un anglais très approximatif, mais avec les Grecs, ce fut le festival. Ce sabir international deviendra d'ailleurs de moins en moins compréhensible au fur et à mesure que nous nous enfoncerons vers l'est. Atterrissage sans histoire à Nicosie, base anglaise cernée de barbelés, dus aux affrontements gréco-turcs.

Changement de programmes

C'est ici que vont commencer les surprises qui vont égayer notre périple. Depuis quelque temps on s'attendait à un changement dans notre itinéraire. Un incident politico-diplomatique risquait de contrarier notre plan de vol initial. Il s'agissait, en l'occurrence de l'émir de Bahreïn qui s'opposait à l'atterrissage de nos avions chez lui. Nous n'en savions pas plus, le problème devait être résolu par Dassault et les Indiens.

L'itinéraire prévu initialement traversait le nord de la péninsule arabe directement de Nicosie à Bahreïn pour continuer ensuite sur Karachi et l'Inde. Le seul détournement possible devait passer par le nord, à savoir la Turquie et l'Iran. Nous étions bien avec les Turcs (OTAN oblige). Quant au shah, c'était un bon ami de la France, il venait régulièrement y faire du ski à la station de Serre-Chevalier avec l'impératrice. Cela crée des liens ! Finalement le détournement décidé passait par Diyarbakir en Turquie et Téhéran.

Restait encore à trouver une escale sur le golfe Persique, car le trajet Téhéran-Karachi proposé par les Indiens était impossible à effectuer, compte tenu du rayon d'action de nos Mystère IV A.

Le choix tomba sur Sharja. Situé sur la côte des pirates, ce minuscule émirat, encore sous possession des Anglais, était doté d'un terrain d'aviation opérationnel, entretenu par ces derniers. Des installations sommaires mais suffisantes ; pas d'inquiétude concernant le ravitaillement en pétrole. Le seul problème demeurait la piste dont l'état et les dimensions devaient être testés avant d'y embarquer nos Mystère IV et ceux qui suivraient. Bref ! Tout cela désorganisait un peu le programme établi.

En route pour Téhéran

Le 19 octobre, nous devons rejoindre Téhéran en passant par Diyarbakir. Il fallait ne pas perdre de temps afin d'éviter de se poser de nuit à Téhéran. Nous étions la dernière patrouille de 3 avions.

La météo était belle sur tout le parcours. Par malchance, 10 minutes après le décollage de Nicosie, mon fidèle équipier gauche signale une panne de transfert d'aile nous contraignant à faire demi-tour et venir nous reposer à Nicosie.

Le temps de brûler un peu de pétrole pour nous alléger, nous précipiter sur la piste, rouler en vitesse jusqu'au parking, réparer la panne, faire un complément de plein, nous redécollions, cap au N.E. sur Diyarbakir, base militaire de l'OTAN, située très à l'est de l'Anatolie non loin des sources du Tigre sur des hauts plateaux de 2 000 m d'altitude.

1 heure 20 minutes de vol, les cartes dont nous disposions n'étaient pas très parlantes ; peu de repères sol ; là encore il y avait intérêt à bien gérer, estime, cap, et montre d'autant que nos radios compas, seuls instruments pour naviguer, n'étaient pas toujours performants. Nous nous sommes posés plutôt en retard sur l'horaire prévu en Turquie où nous avons retrouvé le reste du groupe.

Notre leader était très occupé à régler tous les problèmes de douane, de police et de plan de vol. Prévoyant qu'il y en aurait pour un bon bout de temps, il m'avait donné comme consigne, passé une certaine heure, de faire bâcher les avions, le vol étant remis au lendemain. Ne le voyant pas revenir, à l'heure dite ; j'attendis encore une bonne demi-heure avant de donner le signal d'arrêt des vols pour ce jour-là. Quelques avions étaient déjà bâchés quand notre chef, survolté et exaspéré par toute la paperasserie qu'il avait dû affronter, décida de partir pour la Perse et si possible « fissa ». Il était manifestement trop tard pour espérer se poser de jour à Téhéran, situé à 1200 kilomètres à l'est. Pour raccourcir les détails l'intervalle entre les patrouilles avait été réduit.

Décollage de Diyarbakir par un soleil déclinant, cap à l'est sur Téhéran, toujours en position d'arrière garde. Il y a des coups d'œil qui vous frappent dans une carrière de pilote, mais je pense n'avoir jamais vu un spectacle aussi beau que durant ce trajet. Le temps était idéalement clair et les repères sol suffisamment indétectables pour pouvoir délaissier un peu la surveillance du cap. Le lac de Van, le lac d'Ourmiah, véritables petites mers intérieures, le mont Ararat, bref toute la Bible et l'histoire fabuleuse de ces régions défilaient sous nos ailes. Très loin sur notre gauche, l'énorme chaîne du Caucase, au-dessus de laquelle brillaient des traînées, sûrement de chasseurs soviétiques en couverture de leurs républiques caucasiennes.

Le soleil déclinait ; au sol il commençait à faire nuit. Malgré nos 15 kilomètres minute, le temps paraissait s'étirer lentement ; on sentait quand même qu'on approchait. Très loin, à nos 11 heures, les cimes éclairées du Demavend, très grand volcan situé au nord de Téhéran.

Et puis surtout le cafouillage radio auquel se heurtaient les premiers arrivés nous confirmait qu'on n'était plus très loin et que cela allait se compliquer. Et de fait cela c'est compliqué. Certains d'entre nous semblaient être déjà posés, mais il y avait eu quelques problèmes de compréhension radio, vu les vociférations émises, en anglo-persan, par les contrôleurs de Téhéran. A nous de jouer ! Nous étions les derniers à nous poser. Les faits sont trop lointains pour les relater avec précision. Mais ce qui est sûr, c'est que nous non plus, nous n'avons pas exécuté les procédures dans l'ordre prévu par les contrôleurs. Comme ils avaient déjà été échaudés par nos prédécesseurs, sans doute avons-nous bénéficié de leur part d'une certaine indulgence.

Je pense qu'on s'est posé à contre-piste, contraignant un avion de ligne à nous laisser la place. La visibilité était excellente ; je me suis placé prudemment en vent arrière d'une piste que je distinguais parfaitement, avec mes équipiers de choc alignés derrière moi. Aucune fusée rouge en courte finale, aucun avion visible sur la piste. C'est décidé, on se pose. Nous nous sommes retrouvés en bout de piste, accueillis par un véhicule clignotant de partout, dont on a eu du mal à comprendre les indications

Et qu'on a suivi jusqu'à un parking où nous avons retrouvé nos collègues. Ouf !

Téhéran

Notre leader n'étant pas très porté sur les briefings, il n'y a pas eu de débriefing non plus. Je pense cependant qu'il eût été plus simple de se poser 2 heures plus tôt.

Nous sommes restés 3 jours à Téhéran, pas tellement pour faire du tourisme mais parce que le problème de la prochaine étape n'était toujours pas résolu. Le peu d'informations que l'on possédait sur Sharja n'était pas très engageant et il fallait qu'un échelon précurseur aille tester le terrain.

Ce fut un chef chevronné de la 2^{ème} escadre qui nous accompagnait pour ce convoi, qui effectua cette mission. En attendant son rapport, nous agrémentions le voyage en faisant un peu de tourisme, dont je garde plutôt un mauvais souvenir, celui d'un pays extrêmement policé. Ayant voulu photographier le palais du shah, je fus mis en joue par des sentinelles iraniennes très nerveuses. Les nouvelles concernant Sharja étaient bonnes. Notre éclaireur faisait savoir qu'à la condition de prendre des précautions, le terrain était opérationnel.

Sharja

Le 22 octobre, décollage pour le golfe Persique et la Côte des pirates. Météo excellente. 1 heure 40 minutes de vol. C'est fou ce que c'est long de descendre la Perse du nord au sud. Le Pays est aride ; les reliefs s'aplatissent et il n'y a pas beaucoup d'oueds pour se repérer. Bref, rien à voir avec la beauté du vol précédent. L'atterrissage effectivement demande des précautions. Il fait un température de plomb ; le vent est nul et une réverbération intense sur les dunes en approche finale rend les choses délicates à négocier. Quant à la piste, son revêtement est bon mais elle n'est ni longue ni très large.

Nous sommes restés 2 jours à Sharja par une chaleur épouvantable. Des officiers anglais nous ont accueillis dans leur mess climatisé ; en revanche nos chambres ne l'étaient pas, et les 2 nuits furent plutôt pénibles à supporter. Sur un parking plus éloigné, des bombardiers *Shakelton* qu'on a très bien entendu décoller la première nuit, témoignaient, s'il en était besoin, que les anglais avaient leurs propres problèmes coloniaux avec les sultanats d'Oman et de Mascate, alors que nous avions le nôtre en Algérie, dont on parlait davantage...

Quant au tourisme, il s'est borné, malgré la chaleur, à des balades dans des villages proches. Là, à l'ombre de rares acacias et figuiers, on pouvait voir de petits rassemblements d'hommes vêtus de burnous blancs palabrant bruyamment, certains portant sur l'avant-bras un faucon dressé pour la chasse. Sharja n'a pas eu la chance de ses voisins d'un point de vue répartition du pétrole ; on n'en parle plus de nos jours, alors que Abou Dhabi, Dubaï et autre Qatar, sont devenus de gigantesques et opulentes métropoles.



Chasseur au faucon

La température ne tombant pas, il a fallu étudier les notices pour connaître nos conditions de décollage. Le plein partiel des bidons était impératif et fut calculé au près ; car Karachi, ce n'était quand même pas tout près. Le 24 octobre, très tôt le matin, nous avons décollé de Sharja pour Karachi, comme d'habitude en dernière patrouille de 3. Cela nous a permis de voir les décollages successifs des camarades qui semblaient assez limites mais démontrait que les notices étaient fiables. Effectivement, quand ce fut notre tour, on a constaté qu'on décollait les roues en bout de piste sans beaucoup de rab de macadam.

1 heure 20 minutes de vol peu attrayant ; en dessous, l'Océan Indien ; au loin sur notre gauche, les côtes inhospitalières du Béloutchistan, à peine visible et peu de gallons de pétrole à notre disposition. De plus, les premières patrouilles signalent un temps plutôt crapoteux. Effectivement en approchant du Pakistan, les premiers nuages depuis le départ commencent à faire leur apparition se transformant peu à peu en une couche 8/8 couvert sur Karachi. Comme toujours le basculement radio compas paraît long à se faire, suivi d'une QGH de précaution avec un éloignement suffisant pour retrouver sous la couche un bon accrochage radio compas. Tout va bien ; mes équipiers en patrouille serrée, confirment le cap. Restent 2 points délicats à négocier : nos baisses de niveau sont déjà allumées depuis quelque temps et les conditions météo qui ne sont pas bonnes ; on voit le sol à la verticale mais la visibilité horizontale est très mauvaise.

Le Pakistan n'entretenant pas de très bonnes relations avec l'Inde, notre séjour à Karachi devait être de courte durée.

A peine arrivés au parking, nous eûmes droit à une opération de décontamination en règle. Le temps d'ouvrir le cockpit, nous subissions l'assaut d'un préposé à la veille sanitaire du pays. Du haut de son échelle, ce fonctionnaire zélé nous tendait un vaporisateur métallique et nous imposait d'en asperger l'habitacle, de refermer le cockpit et de rester dedans durant un temps laissé à son appréciation. Cette façon d'asphyxier d'honnêtes visiteurs fut diversement appréciée et donna lieu à quelques accrochages verbaux. C'est tout ce que nous vîmes de Karachi. Les pleins furent rapidement exécutés et après une inspection sommaire des avions, nous décollions pour Jodhpur et l'Inde.

Jodhpur

Un petit saut de puce de 50 minutes de vol. On retransverse la couche de nuages mais assez vite on retrouve la vue du sol. Il n'y a d'ailleurs pas grand-chose à voir, le désert de Thar défilant sous nos pieds, aveuglant et monotone. On retrouve un peu de verdure en arrivant sur Jodhpur. Atterrissage sans histoire dans ce haut lieu du Rajasthan, fief d'un maharajah qui régnait sur cette vaste zone semi-désertique, frontière actuelle avec le Pakistan.

C'est ici que se situe un épisode du voyage, souvenir mémorable qui ne fut pas du goût de tout le monde et en particulier de mon fidèle équipier gauche. Nos camarades de la 2^{ème} escadre nous avaient signalé que, dès l'arrivée en Inde, on subirait un pénible contrôle douanier et que la seule façon de l'écourter était de ne rien déclarer du tout, sinon il y en avait pour 2 heures de papier à remplir, signer et tamponner. Et en effet un impressionnant comité d'accueil nous attendait. De grandes tables étaient alignées en plein soleil, autour desquelles des fonctionnaires des douanes, certains coiffés de superbes turbans, officiaient. Nous devions passer à tour de rôle devant eux pour déclarer nos richesses.

Tout alla bien jusqu'au tour de mon infortuné compagnon qui n'avait pas été averti du piège ; en honnête citoyen du monde il déclara quelques coupures d'argent français. Et ce fut le début d'un scénario tragico-comique, qui allait nous faire perdre à la fois pas mal de temps mais aussi la patience de l'intéressé qui avait été jusque-là louable.

Bref, cet incident clos, nous fûmes très bien reçus par les autorités locales. Un car de l'Indian Air Force, après un crochet en ville, nous conduisit au palais du maharajah, qui avait été réquisitionné depuis peu, suite à une décision gouvernementale. Madame Gandhi avait en effet confisqué les biens de ces grands seigneurs en préservant, malgré tout, leur autorité traditionnelle qui restait immense.

Le palais devait être transformé en hôtel de luxe et nous arrivions au tout début de la transformation. C'était à la fois grandiose et inconfortable. Nous disposions chacun d'une chambre aux dimensions ahurissantes, sans portes ni volets et donnant sur une large véranda. Presque pas de meubles, à l'exception d'un grand lit placé au centre de la chambre, qui paraissait ridiculement petit, vu les dimensions de la pièce. De cette large véranda ceinturant tout le palais la vue s'étendait au loin dans toutes les directions. J'avais un superbe coup d'œil sur la citadelle au pied de laquelle s'étendait Jodhpur, la ville bleue. Cette fois c'était certain, nous étions bien en Inde, et nous n'avions plus qu'à rêver de Shéhérazade.

Notre colonel nous invita à prendre un pot dans sa chambre princière qui devait bien faire 250 m². Le maharajah avait embarqué tous ses meubles et les décorations de son palais ; il ne restait vraiment que les murs et le futur hôtel de luxe n'était pas prêt à recevoir du monde en dehors de quelques pilotes français.

La nuit fut courte. Réveillé par un tonitruant « Early morning tea, Sir ! » à 5 h du matin, le temps de me brûler le gosier avec un breuvage bouillant et l'aube se levait. Ce fut alors au tour des rats palmistes, petits écureuils de couleur terne d'une effronterie sans égale, de nous tenir compagnie. Impossible de se rendormir. La sarabande effrénée des rats palmistes sur le lit et la valise achevait de me réveiller complètement. Le car de l'Indian Air Force était là, prêt à nous emmener au terrain. Un arrêt à leur mess pour un breakfast très anglais et nous nous retrouvions en combinaison de vol, prêts à décoller pour notre dernière étape

Jodhpur-Kanpur : terminus du voyage

Cette dernière étape fut marquée par une légère incartade de notre chef, due certainement à l'euphorie de l'arrivée. Amateur, comme certains d'entre nous de tourisme aérien, notre leader estimait, à juste titre, qu'il était indispensable d'avoir effectué un tel voyage sans aller voir l'Himalaya de près. Il monta donc une opération qui devait rester secrète et qui consistait, au cours de ce dernier trajet sur Kanpur, à faire un crochet vers le nord pour s'approcher de l'Himalaya. Nous étions très peu dans la confiance et, comme le crochet représentait plus d'une demi-heure de vol supplémentaire, il fallait, d'une part prévoir le pétrole nécessaire à l'opération et d'autre part, faire en sorte que les indiens ne s'alarment pas du retard de certains avions.

L'opération réussit au-delà de toute espérance, comme en témoignent les superbes photos de Mystère IV rasant les cimes du Dhaulagiri, 8104 m d'altitude. Ces photos servirent de publicité à notre avionneur. Mais il y eut quand même un petit couac car ce secret de polichinelle fut éventé.

Le contrôle indien, inquiet du retard constaté dans l'arrivée des avions baladeurs, malgré les explications données par certains initiés, était prêt à déclencher leur SATER.



Mystère IV A et les cimes du Dhaulagiri.

Bref ! Tout était bien qui finissait bien. La mission était accomplie. Les 12 avions étaient arrivés à bon port. Nous nous retrouvions, pilotes et mécaniciens, tous réunis à Kanpur et très bien accueillis par l'Indian Air Force. L'histoire raconte que notre leader bien-aimé fut puni et qu'il dut rentrer tout de suite en métropole, mais je n'en ai plus le souvenir. Quant aux autres, ils avaient le choix entre rentrer sans attendre en France ou profiter de la cordiale invitation de nos hôtes pour rester plusieurs jours en Inde à se relaxer et faire du tourisme intéressant.

Et ce furent, effectivement 4 jours mémorables et très appréciés pour ceux qui avaient choisi de rester. Logés dans un superbe hôtel de New-Delhi, le Jenpat Hotel, accompagnés en permanence par de jeunes officiers de l'Indian Air Force, gentils et intéressants, nous nous sommes adonnés aux joies du dépaysement instructifs. En peu de temps, ils nous ont montré beaucoup de choses intéressantes, depuis le déterrement d'un Sadou (1) enterré depuis une semaine, la marche sur le feu d'un autre homme saint, en passant par des visites pittoresques de lieux sortant de l'ordinaire, d'où nous avons rapporté nombre de trésors insolites. J'ai fait partie des derniers rentrés sur un *Constellation* confortable des Indian Airlines, le cerveau débordant de tout ce que nous avons vécu depuis 2 semaines.

Epilogue

Les 110 Mystère IV A ont été livrés dans les temps prévus sans aucun incident majeur. Ce qui prouve que c'était un bon avion et que les pilotes de chasse de l'époque savaient naviguer sans GPS. Le contrat signé avec l'Inde prévoyait un stage de perfectionnement sur Mystère IV A pour quelques pilotes confirmés. C'est l'Escadron 3/12 Cornouailles qui assura cette mission ; comme cela avait été le cas avec des pilotes israéliens quelques mois auparavant. C'est ainsi que nous eûmes le plaisir d'accueillir 7 pilotes Indiens pour une durée de 3 semaines. Parmi eux, il y avait un Sikh qui parvenait avec adresse à faire rentrer son abondante chevelure dans son casque et sa non moins abondante barbe dans son masque à oxygène. Et il y avait aussi, noblesse oblige, un dignitaire de haute lignée, qui n'était autre que le prince de Kalcia et qui servait démocratiquement dans l'Armée de l'air indienne.

Casting

Pour illustrer ce récit qui ne comporte aucun nom, voici quelques acteurs de cette expédition :

- . Notre leader était le commandant Grenet, chef opération de la 12^{ème} escadre ;
- . Son équipier n° 2 était le colonel Andrieux le fameux de Chasseurs mes frères,, commandant la base de Cambrai. Celui qui est parti, en échelon précurseur tester la piste de Sharja était le commandant Allard rugbyman connu comme pilier dans l'AAir pour s'être fait croquer une partie du lobe de l'oreille dans un match, chef opération de la 2^{ème} escadre.
- . Le chef de la patrouille n°4 était votre serviteur, commandant l'escadron 3/12 Cornouailles.
- . Son fidèle équipier gauche était le lieutenant Lerche, commandant la 1^{ère} escadrille du 3/12 futur CEMAA.

(1) « Les Sadous sont des hommes saints très vénérés par les foules indiennes ; ils sont capables d'imposer à leur corps des choses extraordinaires. Celui-là s'était mis en hibernation pendant une semaine, son cœur devait taper à un coup minute. Il n'était pas très frais quand je l'ai vu à la sortie du trou, mais il était vivant. Et ce n'était pas un spectacle pour touristes ».

Nous sommes tous formés par les expériences de nos vies.

Pour ma part j'ai été façonné par mon brigadier J Rebuffet qui m'a appris à la fois la rigueur et l'humanité, par des exemples de pilotes comme R Cunha et M Giraud, Par les mécanos du 1/2 qui m'ont appris à avoir des « Souliers vernis pour les dégagements et des souliers à clous pour le travail », par J. Vuillemot dans un autre registre tout aussi important.

Mais un jour on s'aperçoit que l'on ne peut plus « écrire et penser avec son manche à balai ».

C'est après cette constatation que j'ai eu la chance de servir sous les ordres de du Général J Mitterrand et ensuite du Colonel Jean Charton.

J'ai écrit deux articles (le second suivra) pour témoigner de mon admiration pour ces deux officiers et pour que les jeunes générations sachent que l'abandon, le conformisme, la crainte des responsabilités, l'absence de prise de risque, la pleutrierie, l'arrivisme, vous ferons peut-être de belles carrières mais qu'un jour vous ferez des bilans, et il faudra bien répondre à cette interrogation redoutable de la bible (fondement de notre civilisation chrétienne) « Qu'avez-vous fait de votre talent »**

« Aujourd'hui on peut aussi dire qu'avez-vous fait de l'Armée de l'Air ? »

Jacques Mitterrand

Dans l'éditorial du N°47 d'AP 5 New's, je vous ai dit la vision stratégique et humaine de J Mitterrand. Je ne savais pas qu'il venait de mourir et je l'appris en essayant de le joindre pour lui dire que je le citais dans cet éditorial.

Il avait succédé à l'automne 1972 au général Madon (autre personnage d'exception) décédé d'un accident de voiture à la Pentecôte 1972.

J'ai eu la chance de pouvoir approcher Jacques Mitterrand quand j'étais au bas de l'échelle de l'IGAA. A cette époque et jusqu'en 1995 l'Inspecteur était un personnage, non l'égal du CEMAA mais un homme de poids, dont la mission était de défendre l'Armée de l'Air contre vents et marées. Ses interventions n'étaient pas dictées par une stricte obéissance au CEMAA, qui était le général GRIGAUT que j'admire sans l'avoir approché d'aussi près, mais elles étaient marquées par la volonté de travailler dans la perspective du devenir de l'Armée de l'Air.

Certains CEMAA ont trouvé que l'IGAA leur faisait de l'ombre, cela a été rarement le cas, Il y a eu quelques oppositions, mais à une exception près elles étaient toujours positives. Et puis un jour est arrivé un CEMAA qui, par peur, a coupé les ailes des IGAA apportant son soutien à la création des Inspecteurs Généraux des Armées (Air, Terre et Mer) donnant enfin satisfaction au Contrôle Général des Armées qui ne supportait pas que l'IGAA puisse leur résister). Il a ensuite créé un IAA qu'il avait dans sa main et qui ne risquait pas de le contredire. Depuis le 14 décembre 1995 les Inspecteurs de l'Armée de l'Air sont aux ordres du CEMAA. Au moins ces derniers ne risquent pas de voir leurs décisions contestables, contestées !!!! Il faut dire que les commissaires avaient depuis toujours un inspecteur qui dépendait du Directeur du commissariat de l'AAir. Maintenant que le commissariat de l'AAir a disparu on voit où cela peut nous conduire.

Sortant du commandement du 1/2 Cigognes, je me suis retrouvé en concurrence avec deux camarades de promotions pour ce poste. Les circonstances diverses ont conduit Capillon à me prendre et je l'en remercie car il m'a permis de m'enrichir à l'exemple de Jacques Mitterrand.

Je deviens donc l'adjoint du colonel Capillon responsable de la chasse (il y avait la chasse Col Capillon puis le Col Mermet, le bombardement Col Le Coz, le transport Col Frenoy, les écoles Col de Lataillade, le soutien Col Calvez, le commissariat Col Cre Caire, le contrôle aérien...).

Donc à l'époque du général J. Mitterrand il n'était pas question de lui dicter les CR de ses inspections...

Quand J Mitterrand est arrivé il a bouleversé les habitudes de l'Inspection de l'Armée de l'Air. Le premier point s'est adressé aux gens de l'IGAA. « Il y a un Inspecteur, c'est moi, et vous n'êtes que des officiers de mon état-major ». Cette simple phrase a remis en place les ambitions des jeunes colonels de l'époque.

C'est ainsi que ses inspections ne duraient que le temps de sa présence sur la base considérée et il ne voulait pas que des, je cite, « lieutenant Colonels irresponsables » aillent jouer les chefs en dehors de sa présence. Je dois dire que pour avoir subi un certain nombre d'inspection de tous types, c'était comme on disait dans les états-majors de biffins « *frappés au coin du bon sens* ».

Sa seconde orientation a été de définir de grands thèmes de réflexion transversaux. Ces thèmes étaient étudiés au fur et à mesure des inspections de bases ; c'est ainsi que nous avons phosphoré sur la Guerre électronique (alors, dans ses premiers balbutiements) sur le renseignement (ou la fusion du renseignement est encore aujourd'hui un gros mot), sur les implantations outre mer (ou il avait conclu que l'Armée de l'air n'était qu'un prestataire de service auprès des autres armées, ce que j'ai constaté 20 ans après), sur la capacité nucléaire à laquelle avait été ajouté le soutien et le sport (qui comme disait J. Mitterrand) concernait plus de la moitié de l'Armée de l'Air et enfin les transmissions.

Ainsi lors des inspections, il n'était plus question de vérifier si le cahier d'ordres des vols était correctement calligraphié avec une plume sergent major, mais il fallait savoir ce qui posait des PB aux commandants de base face à une administration centrale tentaculaire. Lors de ses inspections il était froid et souvent tranchant, il était craint, mais comme d'habitude par les faibles ou les incapables.

Lors de la fin de son commandement en 1975 il a rédigé un mémoire sur l'état de l'Armée de l'air qui mériterait d'être relu par certains, même encore aujourd'hui.

J'ai été témoin de la vie d'un personnage d'exception. J'ai eu beaucoup de chance. Je citerai à nouveau ces moments vécus à Baden Baden que j'ai repris dans l'éditorial du N°47 d'AP 5 New's

Mitterrand a eu cette phrase marquant une hauteur de vue peu commune : «*Si un jour le mur de Berlin tombait, dans l'année l'Allemagne réunifiée serait une nation à part entière. Si on devait subir la même chose en France après une longue séparation nord sud, langue d'oc langue d'oïl, ce ne serait plus la même nation mais ce serait deux pays*»



DEMANDE DU MUSEE DE LA BASE AERIENNE D'ORANGE

Le musée recherche une combinaison P.N.N.S des années 70 avec casquette si possible.

Nous avons subi de lourdes pertes :

Robert Dumas avec sa verve son enthousiasme et son sens du devoir et de l'amitié

Henri Hautin CP du 1/5 en 1960 et trésorier adjoint de l'AP 5 et homme de cœur et de devoir pour lequel j'ai beaucoup d'amitié,

Hellé Nuss, l'épouse de Georges Nuss notre amie de 50 ans, quand nous étions tous à Fourches Vieilles (comme toute la 5ème escadre de chasse) sans que ces immeubles nous aient semblés inconfortables...

Mais je veux aussi vous parler d'un autre décès, celui de **Eric Lakdar Toumi**

Né à Tiaret Eric Lakdar Toumi a été formé aux USA promotion 53 D, Il est affecté au 1/4 Dauphiné sous les ordres du Capitaine Michel Forget et il reste dans cet escadron jusqu'en 1958. Entre temps il a été nommé chef de patrouille sur F 84 F puis sur F 100 au 2/11.

Il est officier depuis 1959 et affecté à Cazaux au 1/8 Saintonge en 1960. En 1965 il est à Ivato à Madagascar et il nous quitte en 1966.

Au moment de la guerre d'Algérie comme son père l'avait fait en 14/18 (chevalier de la Légion d'Honneur, Croix de guerre) il a choisi de servir la France.

Il a vécu ses dernières années, coupé de sa famille dans le plus grand dénuement. Et ses amis du ¼ Dauphiné lui ont rendu l'hommage qu'il méritait.

Cette histoire est celle de notre génération. Il faut rappeler que trois pilotes algériens servaient dans l'Armée de l'Air en 1957.

Eric Lakdar Toumi est resté fidèle à la France.

Maiedine Lakdari formé aux USA affecté à la 2. Il a rejoint le FNL. Pilote de Mig 15 au Caire puis en Chine. Il a été nommé Patron de la chasse algérienne puis en désaccord avec Boumédiène, il a quitté l'Algérie.

Ait Messaouden Major de la promo 1957 de l'Ecole Militaire de l'air. Il rejoint le FLN et il devient CEMAA Algérienne. Plusieurs fois ministre, il a réussi une carrière politique brillante.

Amie, ami,

le jeudi 25 novembre 2010 à 10 h 30

Le Lieutenant-colonel Pierre IMBERT - C.S.P. de la Base aérienne115
nous fera un briefing sur le
«**Concept des bases de défense et le rattachement de la BA 115 à la BDD de Nîmes**»
réservé uniquement aux membres de l'AP 5.
L'accueil est prévu à partir de 10 H 15 à l'entrée base.

Cette présentation sera suivie d'un repas avec une participation de 10 €.
Les chèques de réservation pour le repas sont à envoyer pour le 19 novembre à ::

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

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

Signé : J.C. Lartigau,

NOM et prénom :	Briefing	oui	non
	Repas	oui	non
Merci de mentionner d'éventuelles modifications de vos coordonnées :			
Tél :	Adresse internet :		