



EDITORIAL

Je vous ai souvent parlé de la dissonance cognitive. Les derniers moments de la dictature du Guide Suprême de la Libye en sont un exemple aussi percutant que la conquête des ponts d'Arnhem sous le commandement de Montgomery ou les rodomontades de Lord Cardigan dans la guerre en Afghanistan.

Nous avons là un modèle de la paranoïa d'un chef qui a rejeté tout ce qui pouvait le contrarier.

J'ai, aussi, le sentiment aujourd'hui, de vivre la même dérive chez nous en France. Le PA (selon certains) est le seul responsable de la chute de Kadhafi. Or lors du déclenchement de l'opération « Harmattan » l'Armée de l'Air était la seule en position de frapper dès le 19 mars, nous avons toujours été présents avec nos chasseurs mais aussi avec les SDCA et les ravitailleurs (sans lesquels rien n'aurait pu être tenté y compris chez les marins). Nous vivons les derniers jours du régime du dictateur, la guerre continue mais le PA est à Toulon et les « rafale » de la marine refusent d'intervenir depuis la terre !!!

L'Armée de l'Air est le socle de notre défense. On peut toujours mentir, on peut tenter de nous éliminer, mais personne ne pourra faire le travail à notre place. C'est dommage que l'on ne publie pas un bilan coût/efficacité des moyens Air, Terre et Mer engagés dans cette action.

Ce pourrait être un bon guide pour les choix budgétaires à venir. On pourrait utilement juger des choix actuels (selon une logique partisane) de rénovation des Atlantic au détriment des ravitailleurs de l'Armée de l'Air.

Les différentes armées dans le monde doivent faire face aux mêmes problématiques. Ainsi l'article ci-dessous a été rédigé par un officier de l'US Air FORCE en réponse aux agressions de l'US Navy. Cette dissonance de l'US Navy peut à la limite se comprendre car la politique des USA est mondiale. Pour ce qui nous concerne notre domaine politique se limite à la Méditerranée et au proche orient. Dans ces zones nous n'avons pas besoin de PA mais nous avons besoin des avions de la marine qui pourraient être utilisés au sein de groupes mixtes pour le plus grand bien de l'efficacité globale de la force aérienne. C'est ainsi qu'il faut déchiffrer cet article fort intéressant et qui mérite réflexion de notre CEMA.

A noter que nos aviateurs qui ont été détachés sur les PA français n'ont pas eu le même esprit critique, ou tout au moins je n'ai pas été mis en copie...

OPERER DEPUIS LES CÔTES...
L'Aéronavale doit faire évoluer sa doctrine
Pour se déployer depuis des bases terrestres

D'après le Cdt Stephen P. Luxion¹,USAF,
Armed Forces Journal INTERNATIONAL / Septembre 1999

Du fait des opérations simultanées menées au Nord et au Sud de l'Irak, en Bosnie et plus récemment en Yougoslavie, la puissance aérienne des Etats-Unis est au maximum de ses capacités. La force aérienne est devenue l'outil de prédilection du gouvernement américain ; elle permet de limiter les pertes amies, de disposer de multiples options pour soutenir l'usage de la force, sans nécessiter de vaste engagement logistique, ni de grand déploiement de troupes terrestres. Pourtant, suite aux restrictions militaires, les moyens aériens, tant de la marine que de l'armée de l'air des Etats-Unis, sont aujourd'hui inférieurs à ceux utilisés dans l'Opération *Desert Storm* (1ère Guerre d'Irak). Les forces aériennes de notre pays sont extrêmement limitées en nombre, face à une demande croissante. Une seule arme ne peut plus tout assumer. Seul un effort interarmées motivé, centré sur l'emploi le plus efficace des ressources aériennes disponibles, permettra de protéger les intérêts américains de par le monde.

Les aéronefs embarqués sur les porte-avions, qui opèrent selon la doctrine de la marine américaine dite d'intervention « depuis la mer », sont une des composantes de la puissance aérienne des Etats-Unis. L'avantage majeur d'une force aérienne embarquée est, sans conteste, le droit à la franchise des mers, reconnu au plan international, qui permet d'accéder en toute légalité aux eaux territoriales des pays côtiers autour du globe (limitée il est vrai par les autorisations de survol comme on l'a vu lors de l'engagement en Afghanistan). La marine américaine déclare ainsi « avoir libre accès et pouvoir pénétrer les théâtres d'opération sans nécessiter de transit, de déploiement d'une base, ni d'autorisation de survol délivrée par les gouvernements étrangers (ce qui est un mensonge souvent répété). » Au mensonge près, le pays dispose donc d'une souplesse d'action exceptionnelle et d'un pouvoir stratégique mondial considérable, afin de satisfaire ses intérêts nationaux. A cet égard, la puissance aéronavale dote la nation américaine d'atouts majeurs que les autres forces ne peuvent égaler. Il est clair que les unités aéronavales projetées depuis le pont des porte-avions resteront un des piliers des ressources du pays.

¹ Le Cdt Luxion, diplômé de l'*Air Force Academy* suit le Cours Supérieur des Etudes sur la Puissance Aérienne, Université de l'Air Force, Base aérienne de Maxwell, Alabama. Pilote de F-111 durant huit années, il a effectué 200 heures de vol dans des missions de combat au profit des Opérations *Desert Storm* et *Provide Comfort*. Il fut également officier d'échange auprès de la marine américaine, affecté à l'escadrille *THREE* à bord du porte-avion *Theodore Roosevelt* de 1995 à 1997.

Et pourtant l'usage de la puissance aéronavale, avec les contraintes imposées par la doctrine actuelle, ne peut être une véritable plus-value au sein de l'équipe interarmées. **En effet, la doctrine navale courante n'envisage en aucun cas la nécessité d'utiliser des moyens aériens embarqués, depuis une base terrestre.**

Tant les exemples historiques que les exemples théoriques démontrent le besoin de faire évoluer la doctrine navale américaine et de prévoir l'usage de la force aéronavale « depuis les côtes ». En 1994, lorsque Saddam Hussein déplaça ses militaires vers le Sud afin d'intimider l'Arabie Saoudite et le Koweït, les Etats-Unis lancèrent l'Opération « *Vigilant Warrior* » pour redéployer leurs forces à l'intérieur du théâtre et contrer l'offensive iraquienne. Malheureusement, le porte-avion le plus proche se trouvait à une semaine de route de sa zone opérationnelle, dans le Golf Persique. *(Comme lors du début de l'opération Harmattan en Libye)*

L'Amiral Joseph Prueher, à l'époque Commandant en second de la Composante Air des Forces Interarmées (JFACC), tenta de déplacer une partie de l'escadrille aéronavale vers une base au sol, afin de constituer une force d'immobilisation tant que le porte-avion était hors de portée. Mais il ne parvint pas à installer à terre les unités aériennes embarquées. L'absence de doctrine sur les opérations terrestres des avions de l'aéronavale fut à l'origine de multiples difficultés qui stoppèrent les opérations.

Tout au long des années 90, les comptes rendus de mission relèvent les limitations auxquelles les appareils de l'aéronavale étaient sans cesse confrontés: charge utile, portée et nombre de sorties, à la différence des vecteurs basés au sol. Jeffery Record indique, à titre d'exemple, dans son ouvrage intitulé « *Hollow Victory : a contrary view of the Gulf War*² » que durant l'Opération *Desert Storm*, la puissance de feu de l'armée de l'air américaine dépassait largement celle de la marine, en dépit de la présence sur le théâtre de six porte-avions. Les rapports établissent que l'armée de l'air américaine avait « non seulement engagé sur le théâtre un nombre bien supérieur d'aéronefs de tous types (1 400 contre 445 pour la marine), mais disposait en outre d'un éventail encore plus important d'avions de combat offensifs, de bombes lourdes et de munitions de précision pour un coût financier notablement inférieur ».

Les limites d'une puissance de feu embarquée furent à nouveau démontrées **lors de l'Opération *Deliberate Force contre les serbes bosniaques***. Dans son article d'*Air Force Magazine* : « *The carrier Myth*³ » daté de mars 1999, Rebecca Grant retrace les deux semaines de l'opération en août et septembre 1995, lorsque l'aéronavale largua seulement 26% des munitions de précision contre les cibles serbes bosniaques, alors qu'elle réalisait presque 40 % des sorties. Egalement, **le volume des sorties de combat s'élevait juste à 0.9 sortie/jour par aéronef. En comparaison, le nombre de sorties de combat des avions basés à terre était de 1.5 sorties/jour par aéronef.**

Les frappes aériennes lors de l'opération *Desert Fox* de décembre dernier (1998), contre l'Irak, indiquaient que la capacité des porte-avions à augmenter le nombre des sorties de combat avait fait peu de différence. Grant souligne que l'escadrille aérienne *THREE*, embarquée à bord du porte-avion *Entreprise*, avait exécuté environ 50 sorties de combat/jour pour un volume de 1.0 sortie de combat/jour par aéronef. Cette analyse traduit les insuffisances qui existent en matière de portée, d'emport d'armement et de volume de sorties des aéronefs embarqués. Elle indique qu'il y aurait un avantage évident à baser à terre les moyens de l'aéronavale, dans certaines situations.

La force interarmées profiterait largement d'une évolution de la doctrine navale américaine qui admettrait le déploiement d'avions embarqués, depuis des bases terrestres. De meilleures performances en termes de portée, de volume de sorties, d'emport d'armement et d'efficacité opérationnelle sont des motifs convaincants pour envisager de déplacer à terre les avions de l'aéronavale, lorsque la situation l'autorise.

² Vaine Victoire : Une autre vision de la guerre du Golfe

³ Le Mythe du Porte-avion

PORTEE

L'argument le plus décisif pour retirer les moyens aériens du pont des porte-avions et les baser à terre, reste vraisemblablement la portée. On ne peut contenir une crise qui s'envenime jusqu'à l'arrivée d'un porte-avion. Même si le porte-avion le plus proche est trop loin des côtes pour soutenir une opération, ses aéronefs peuvent intervenir rapidement en rejoignant une base terrestre et en se projetant, de façon à mener une opération anticipée (*ce que la marine n'a pas voulu faire pour Harmattan*).

La situation est identique lorsque le porte-avion se positionne au plus près de la côte (en fonction de la souveraineté, du tirant d'eau, de la menace ou tout autre facteur), alors que l'ennemi se situe au-delà du rayon de combat de ses vecteurs embarqués. Si des bases terrestres sûres existent à proximité des objectifs, les avions doivent pouvoir les rejoindre et ensuite se projeter.

Il est possible, en outre, d'étendre la portée des vecteurs embarqués en les basant à terre, car l'atterrissage au sol nécessite moins de carburant que l'appontage sur porte-avion. Lors d'opérations jour par exemple, cette réserve de carburant offre 15 minutes de vol et 50 miles nautiques de rayon de combat supplémentaires au F/A-18. Compte tenu des réserves supérieures exigées pour les opérations nuit depuis un porte-avion, l'intérêt d'opérations terrestres est encore plus significatif ; le rayon de combat du F/A-18 peut être accru de 70 à 100 miles nautiques. Les avions de l'aéronavale peuvent donc mener des frappes plus profondes en opérant simplement « depuis les côtes », même si les bases terrestres ne sont pas proches des objectifs.

VOLUME DE SORTIES

Les opérations depuis les côtes permettent également d'accroître le volume des sorties. Les porte-avions ne peuvent, compte tenu de leur cycle opérationnel, mesurer leurs performances au volume de sorties généré par des opérations depuis le sol. Un temps précieux de remise en œuvre des aéronefs est consommé sur les plates formes aéronavales. Les aéronefs doivent se mettre en attente au-dessus du pont, tant que celui-ci n'est pas dégagé pour l'atterrissage. Après l'atterrissage, un nouveau délai s'impose afin de les repositionner pour la vague suivante. A l'inverse, un aéronef décolle d'une base terrestre dès qu'il est prêt, il effectue sa mission, rentre à la base, est instantanément pris en compte pour l'atterrissage, est ensuite remis en œuvre et redécolle.

EMPORT D'ARMEMENT

Les opérations depuis une base terrestre permettent aussi d'augmenter la charge d'armement du vecteur embarqué. Les besoins en réserve de carburant sont moindres pour les opérations terrestres et la distance à la cible est souvent inférieure ; les points d'emport des avions, habituellement dédiés aux réservoirs de carburant externes lors d'opérations en mer, servent alors à emporter plus d'armement. De même, à partir d'une base terrestre, les avions de l'aéronavale ne sont plus tenus de respecter une masse maximum à l'atterrissage. (Pour atterrir sur un porte-avion, il leur faut habituellement larguer en mer les munitions coûteuses qui n'ont pas été épuisées durant la mission.) Ils peuvent donc être armés jusqu'aux dents et augmenter leur puissance de feu.

EFFICACITE OPERATIONNELLE

Les opérations aéronavales depuis des bases terrestres sont l'occasion d'améliorer l'efficacité opérationnelle. Les aéronefs embarqués se trouvent affranchis des contraintes opérationnelles cycliques et il en va de même pour le processus de planification de l'Ordre d'Attribution des Missions (ATO). L'ATO est en général un très long message, transmis quotidiennement à toutes les composantes air de la force interarmées, afin d'attribuer l'ensemble des missions et des cibles.

L'élaboration de l'ATO, qui coordonne l'ensemble des moyens aériens et spatiaux, est une entreprise particulièrement complexe. Afin de concentrer les forces et de mener des opérations aériennes continues, les planificateurs construisent l'ATO par rapport aux cycles temporels du porte-avion. Si les moyens de l'aéronavale étaient déplacés au sol, la production de l'ATO serait plus modulable et libérée des contraintes temps. L'efficacité opérationnelle serait en outre accrue ; les besoins moindres en carburant et l'extension de portée, obtenus par le positionnement terrestre, limiteraient le ravitaillement en vol des aéronefs de la marine. Or les avions ravitailleurs (*de l'Armée de l'Air*) sont des moyens limités, très demandés et essentiels aux opérations aériennes. Réduire les besoins de la marine dans ce domaine signifierait accroître la souplesse globale de la puissance aérienne interarmées et optimiser l'usage de vecteurs rares.

(Ces remarques sont vraies également pour les hélicoptères embarqués. Dans l'opération Harmattan, la véritable découverte de l'Armée de terre n'a pas été l'efficacité de Tigre, mais la nécessité d'être intégré dans l'ATO. C'est ainsi que les Tigre ont évolué sur une étroite bande côtière sans beaucoup d'objectifs, qu'ils ont été victimes de tir très agressifs et que les opérations à partir du Tonnerre sont plus périlleuses pour le matériel que les tirs des ennemis !!!)

EVOLUTION DOCTRINALE

L'emploi de la force aéronavale « depuis les côtes » est, dans certains cas, plus productif que la conduite d'opérations depuis un porte-avion. Cependant, pour récolter les fruits d'opérations menées depuis le sol si la situation le justifie, une évolution de la doctrine aéronavale s'impose. Par doctrine on entend les principes fondamentaux qui guident l'action de la force militaire ou de ses composantes, afin de soutenir les objectifs nationaux. La doctrine oriente des actions essentielles telles que la Recherche et le Développement (R&D), les acquisitions et la formation. Or ces actions sont le socle utile des opérations de combat.

Si la marine américaine souhaite exploiter l'intérêt que représente ce type d'opérations, il est impératif qu'elle élargisse sa doctrine actuelle en couvrant le champ. En ces temps de réductions budgétaires et de rythme opérationnel élevé, les unités ne pourront bénéficier de la formation et du matériel nécessaires à ce genre d'opérations, que si la force navale fait évoluer sa doctrine. L'élargissement de la doctrine navale sera le moteur de révisions consenties dans le domaine de la formation, du soutien logistique et des opérations. La nation sera alors dotée d'une puissance aérienne plus vigoureuse, souple et efficace.

Une évolution officielle de la doctrine aéronavale aura également un impact considérable à l'extérieur du monde de la marine. Les mécaniciens et les armuriers seront amenés à progresser sur les équipements des uns et des autres. Cela exigera de la part des deux armes une meilleure interopérabilité des matériels, des pièces et des procédures. Cette capacité à la fois de la marine et de l'armée de l'air à œuvrer ensemble en bonne harmonie, tant au sol que dans les airs, renforcera la cohésion, l'efficacité, la vigueur et la souplesse de la puissance aérienne des Etats-Unis.

Les porte-avions et l'aviation embarquée demeureront un atout national majeur pour les états unis, mais pour un pays qui n'a pas les mêmes ambitions mondiales, il est souhaitable de baser les avions à terre et de faire l'économie d'une base mobile terriblement vulnérable et coûteuse en terme de coût /efficacité. La plus-value en termes de portée, de volume de sorties, d'emport d'armement et d'efficacité opérationnelle renforcera d'autant la contribution des avions de la Marine aux opérations interarmées. La marine américaine doit donc traduire cette capacité en une évolution doctrinale, afin d'adapter en ce sens la Recherche et le Développement, les acquisitions, la formation et enfin fournir et soutenir des forces aériens de combat depuis les côtes, si la situation opérationnelle le justifie.

Les aspects logistique et d'interopérabilité pourront être pris en compte moyennant un effort mesuré. En revanche, la tradition navale, la culture navale et la résistance structurelle seront des obstacles probables à cette approche d'intervention aéronavale « depuis les côtes » et aux avantages qu'elle offre.



Voici maintenant un témoignage sur un pistard des années 60

Je ne sais si vous avez entendu parler de Manuel Rodriguez ? En fait il y a peu de raison, ce n'est pas un as de guerre, ce n'est pas un pilote qui savait (à coup sûr ?) réussir des barriques, ce n'est pas non plus un officier mécano consensuel, ce n'est pas non plus un A/C connu dans toute notre communauté.

Non ce « n'est qu'un ami », un ami dont on n'a pas de nouvelle pendant plus de 40 ans mais que l'on retrouve brutalement en 2007 comme si on l'avait quitté hier.

« Rodrigue » était sergent pistard comme nous les avons connus. Ces hommes de foi, rudes au travail, lumineux dans la fête, bons dans la vie de tous les jours, découvrant dans ce métier, une relation humaine qui dépassait les règlements et les contraintes. Il était très compétent sur le plan professionnel, mais pas forcément dans la peau d'un militaire parfait de cette époque, les cheveux un peu trop longs, une allure peu militaire, voire décontractée, un peu « caraque » ce terme n'est sûrement pas péjoratif pour moi, mais il marque ma découverte de personnalités que je ne connaissais pas.

J'étais sous lieutenant, nous avions à peu près le même âge, et j'avais une grande confiance en lui quand il me brûlait dans le SMB 2. Il y a des confiances que l'on ne donne pas mais qui s'imposent d'elle-même sans que l'on en connaisse les origines.

Il s'agit d'une époque où l'Armée de l'Air n'était pas adulte comme aujourd'hui ou elle accomplit des missions d'une complexité incroyable et où elle peut rivaliser avec l'US Air force, ce que ne peut pas faire notre brave Marine contrainte par le CEMA de faire de la figuration et je comprends mes amis Marins, obligés de revêtir un costume trop grand pour eux!!!!

A cette époque (1963) nous montions l'alerte DA en 5 minutes en bout de piste

Nous disposions en piste sud d'un shelter servant aussi à l'Escadron de Transition Réacteur comme starter. En piste nord il s'agissait d'une remorque ouverte à tous les vents en général et au mistral en particulier. En été il n'y avait rien à dire, mais en hiver les conditions étaient redoutables.

Là je veux faire un retour sur les conditions de travail de nos mécanos. Je ne sais si les Commissaires ont connu l'équivalence température/ vent, j'en doute. C'est, je pense que vous le savez, la définition d'une température équivalente ou le vent accroît la déperdition de chaleur comme on peut le voir dans le tableau ci-dessous.

- T=0 degré avec un vent de 15 kts donne une température équivalente de -10 degrés.
- T=0 degré avec un vent de 26 kts donne une température équivalente de -15 degrés.
- T=-10 degrés avec un vent de 15 kts donne une température équivalente de -22 degrés.
- T=-10 degrés avec un vent de 26 kts donne une température équivalente de -30 degrés.

Quand on sait que le mistral de 40 kts est un vent « moyen » à Orange on imagine le froid enduré par nos pistards. Bien sûr après de longues expérimentations nos braves commissaires ont fourni quelques équipements « temps froid » (pour la petite histoire, mais rien n'est parfait, ces vêtements étaient solubles au kérosène, c'est vrai qu'il n'y avait pas de TR 4 dans les locaux de la DCCA). Mais comme il fait *toujours beau* à Orange les dotations étaient honorées en priorité dans la FATac-1ere RA. Et pourtant de toute ma carrière je n'ai jamais eu aussi froid qu'en me brûlant qu'à Orange. Et j'ai encore la vision de nos mécanos dans leurs treillis AA de toile, sur un mauvais pull over, en train de préparer les avions pour le prochain tour par 40 kts de mistral.

Donc pour revenir à la prise d'alerte DA, nous étions en bout de piste, la position d'alerte et l'ordre de décollage arrivait depuis les « OPS » par un téléphone à manivelle suivant un fil à deux conducteurs qui cheminait sans protection sur la raquette depuis une borne fixe installée par la STB (Section Transmission Base). La STB avait au moins l'avantage de définir à la fois sa mission et son domaine d'action dans son nom, mais depuis 20 ans nos patrons ont multiplié les sigles pour mieux cacher les faiblesses organisationnelles. C'est ainsi que la FATac est devenue la FAC par la volonté d'un GMG qui voulait éradiquer le passé, que les SRH, les GERMAS, les ERT les ... ont changé de nom sans que leurs missions soient modifiées, uniquement pour montrer que l'on est moderne (c'est vrai, je suis en retard, je n'ai pas encore intégré les BDD et autres innovations dont notre 'past minister' » » était si fier)... Je reviens à l'alerte nous recevions donc l'ordre de décollage par l'intermédiaire de ce téléphone grâce à la STB.

Je me retrouve, une journée de printemps, en bout de piste nord en alerte sous un léger soleil. Mon SMB 2 est prêt il ne reste qu'à attendre l'ordre de décollage, installé dans mon fauteuil « relax » (prérogative des pilotes). Mon mécano est Manuel Rodriguez « le caraque ». Après quelques heures Manuel vient me dire, 'mon lieutenant pouvez-vous déplacer votre fauteuil à proximité de cette bouche de captation des eaux de ruissellement ?' Dans la logique de ce moment je ne peux que dire « Le fil d'alarme du téléphone n'est pas assez long » « ne vous inquiétez pas j'ai une rallonge qui vous permettra de vous placer où je le souhaite. »

C'est ainsi que j'ai vu mon Rodrigue disparaître dans une bouche de captation des eaux de ruissellement. Cependant avant de disparaître sous la piste, avec cette conscience professionnelle qui le caractérisait, Rodrigue me dit « Si ça décolle vous criez très fort et je vous assure que je serai présent pour le décollage » Je n'ai jamais douté qu'il puisse en être autrement.

L'objet de cette excursion sous la piste est lumineusement simple.... La Mayne Claire, petite rivière affluent modeste du Rhône, passe sous la piste, grâce au choix de notre cher Daladier sur le positionnement de la Base aérienne. Il aurait été plus simple de construire la Base à Plan de Dieu sur une des moraines des glaciers de Alpes. Cette solution évidente n'a pas été retenue. Donc la piste cache la Mayne Claire. En hautes eaux les poissons sont les rois, en basses eaux les truites sont prisonnières des seuils. Je ne suis pas certain que seul Manuel savait cela, mais je suis certain qu'à cette époque, **il savait**.

C'est ainsi qu'accompagné d'un nasse (fabriquée avec les panneaux, dits « Biroute », sur lesquels on tirait à Cazaux avec des obus colorés pour que l'on puisse identifier le tireur adroit. Je raconterai un jour le tir d'un chef ops de la « 5 » mais ce n'est pas le sujet aujourd'hui). Donc avec sa nasse Rodrigue va draguer la Maine Claire et ses affluents sous la piste. Au bout de 20 minutes, il ressort de la grille (que je suis capable de situer encore aujourd'hui, 50 ans après) avec un seau de truites superbes qui ma foi ont été fort appréciées. C'était cela Rodrigue. Avec lui j'ai fait des 'parcours d'évasion' à la mode d'Orange où nous parcourions la garrigue par équipe de mécanos et de pilotes. Si je sais trouver dans mon jardin des asperges sauvages c'est grâce à lui qui m'a appris la vie de la nature. C'était un copain extraordinaire et j'ai d'autres aventures avec lui, je les raconterai peut-être un autre jour.

Manuel est mort, je voulais lui rendre hommage. Comme J Charton, comme J Mitterrand comme les mécanos du 1/2, il m'a appris mon métier et il m'a permis de ne pas me limiter à mordre les étoiles comme souvent certains officiers le font dans ce métier, mais à rencontrer les hommes et à les aimer.

Voilà pourquoi son départ me trouble, j'ai perdu un ami auprès de qui j'étais certain de trouver une épaule comme Dieu merci j'en ai encore quelques unes.

JC Lartigau



Philippe Enault est arrivé à la "5" dans les années 56/57, il a été commandant d'escadrille de la SPA 26, il a commandé un des premiers escadrons de Mir III E à Colmar, il a remporté la coupe Comète et il a été officier de marque du Jaguar au BPM. Ensuite il a bifurqué vers Air France où il fait une deuxième carrière brillante.
Il nous livre aujourd'hui quelques anecdotes des années 50

Souvenirs, souvenirs

Etant officier de garde un week-end, je fais un tour de la base, et je regarde en particulier les corridors où des chiens montaient la garde près de points sensibles.

Dans un de ces corridors, un berger allemand paraissait tout content d'avoir la visite, je l'appelle, il vient en remuant la queue, je tape du pied par terre et il s'enfuit apeuré.

Le lundi matin je viens rapporter le cahier de garde au Colonel Battle, j'avais signalé que le chien du corridor N° x paraissait être un toutou inoffensif.

Après m'avoir demandé de s détails, le Colonel Battle appelle la Section de Protection, le Sergent arrive : garde à vous, salut impeccable :

Le Colonel : qu'est ce que c'est que ce chien qui est au corridor X

Le Sergent (toujours au garde à vous) : c'est le votre mon Colonel

Madame Battle étant absente, le Colonel avait confié son chien à la SP pour être libre.

J'ai réussi à garder mon sérieux, mais ce n'est pas toujours un métier facile !!

Puisqu'on en est à la saga Colonel Battle, une autre :

Le Capitaine Raynaud, commandant le 1/5, avait organisé un pot dans le jardin de sa villa à Orange, nous étions nombreux...

Le Colonel Battle voyant passer le chien du Capitaine Raynaud, un beau gros chien et incontestablement un male, nous dit : vous voyez ce chien, il doit pas être jeune, et il a les couilles qui pendent, et bien permettez à votre aîné de vous dire que chez l'homme, c'est pareil, quand on prend de l'âge, on a les couilles qui pendent de plus en plus.

Madame Raynaud, qui était juste derrière le Colonel Battle ne perdait pas un mot de cet exposé d'un haut intérêt, elle se tourna vers le Colonel Battle, et sur un ton très mondain lui dit : « Alors Colonel, on parle chiffons ! »



Il y a bientôt 15 ans le ministre de l'environnement de l'époque décidait d'arrêter les travaux de la liaison fluviale Rhin Rhône pour les transports de matières pondéreuses.

Naturellement le trafic est retombé sur le transport routier et chacun de comprendre que la décision n'était pas bonne pour l'environnement. C'est sûrement vrai, mais il faut connaître l'effort qui a été fait par le transport routier pour réduire son impact sur les gaz à effet de serre. C'est l'objet des deux pages qui suivent. Nous sommes loin de nos préoccupations aéronautiques, mais proches de la conférence sur la réduction de la production de gaz à effet de serre faite il y a deux ans, cette conférence qui nous avait valu la mise en parenthèse d'un de nos membres. Ce qui me préoccupe toujours car le refus de l'autre mène aux dictatures.

Poids lourds et gaz polluants¹ : des progrès constants et méconnus.

Au 1er octobre 2009, la norme Euro V entre en vigueur pour tous les véhicules utilitaires lourds (dans tous les pays de l'Union européenne). A compter de cette date, tous les véhicules immatriculés pour la première fois devront répondre à la norme Euro V. Par rapport à la norme Euro précédente (Euro IV) les taux d'émission maxima des oxydes d'azote passent de 3,5 g/Kwh (Euro IV) à 2 g/Kwh (Euro V). Pour les taux d'émission maxima d'hydrocarbure, de monoxyde de carbone et de particules, les seuils tolérés restent à l'identique.

Les normes d'émission Euro fixent les limites maximales de rejets de gaz polluants¹ pour les véhicules roulants. Il s'agit d'un ensemble de normes européennes de plus en plus strict s'appliquant aux véhicules neufs. Son objectif est de limiter la pollution atmosphérique due au transport.

A l'occasion du passage à la norme Euro V, l'Observatoire de la performance durable - créé par la FNTR en 2006 - entend souligner les résultats positifs obtenus dans le transport routier français de marchandises en matière de lutte contre les gaz polluants. En 20 ans les émissions polluantes du transport routier ont significativement baissé de :

- 49 % pour l'oxyde d'azote
- 61 % pour les particules
- 64 % pour le monoxyde de carbone
- 99 % pour le soufre

Sous l'effort conjugué des pétroliers pour les émissions de soufre et des constructeurs pour le monoxyde de carbone, l'oxyde d'azote et les particules, les émanations polluantes des poids lourds n'ont donc pas cessé de diminuer. **Grâce aux normes Euro, le transport routier émet aujourd'hui entre 2 et 3 fois moins de rejets polluants qu'au début des années 90.**

Aussi les progrès technologiques ont-ils permis d'économiser en 20 ans :

- ⇒ Plus de 800 000 tonnes de soufre
- ⇒ 2 millions de tonnes d'oxyde d'azote
- ⇒ 12 millions de tonnes de monoxyde de carbone
- ⇒ 135 000 tonnes de particules

L'enjeu est aujourd'hui la réduction des gaz à effet de serre et donc notamment celle du CO2 (dioxyde de carbone), principal responsable du réchauffement climatique. Si l'ensemble des transports routiers (voitures, deux roues, camionnettes, bus, poids lourds) émettent 27 % du CO2 rejetés dans l'atmosphère, les poids lourds en produisent un peu plus du quart (35 millions de tonnes), soit 7 % de l'ensemble du CO2 français loin derrière les voitures (14 %).

En 20 ans, les émissions de CO2 d'un poids lourd ont diminué de 22 %. L'organisation des transports, la conduite économique, les moteurs performants, la modernisation de la flotte, la formation des conducteurs, la composition des carburants sont les principaux outils de la lutte. **En 20 ans ce sont plus de 65 millions de tonnes de CO2 qui ont été économisées.**

L'Observatoire de la performance durable réunit les constructeurs, les pétroliers, les manufacturiers, les équipementiers, les organismes de formation, les acteurs des modes de transport complémentaires à la route et l'Etat. Ses objectifs sont : construire la synergie entre les acteurs et partenaires du transport routier de marchandises, créer une base de données fiable sur le développement durable, dresser un état des lieux de la recherche développement dans le TRM, mener des études prospectives et réfléchir à l'éco-camion de demain.

(1) Les gaz émis dans l'atmosphère sont de deux types : les gaz polluants ont des effets locaux sur la santé et les bâtiments (CO, NOx, hydrocarbures, particules...). Les gaz à effet de serre, essentiellement composés du dioxyde de carbone (CO2), retiennent le rayonnement solaire et participent ainsi au réchauffement climatique. Le gaz carbonique ou dioxyde de carbone provient essentiellement de la combustion des énergies fossiles et de la déforestation.

Amie, ami,

Nous vous proposons une journée, réservée uniquement aux adhérents, sur la Base aérienne 115 d'Orange pour une conférence sur le nucléaire

le jeudi 27 octobre 2011

Conférencier : Guy Brunel directeur de la communication à Cadarache
Sujet : La catastrophe nucléaire au Japon

Programme :

10 h 15 : accueil
10 h 30 : début de la conférence au cinéma Base
11 h 30 : questions réponses
12 h 00 : pot au mess des officiers
12 h 30 : déjeuner
14 h 30 : fin de la visite

Prix du déjeuner : 10 € par personne. Les chèques sont à adresser pour le 24 octobre, dernier délai 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 :

Merci de mentionner d'éventuelles modifications de vos coordonnées :

Adresse :

Tél :

Adresse internet :