



EDITORIAL

Un journaliste, spécialiste de défense, éditorialiste dans un hebdomadaire connu, rapporte le 29 août 2011 :

Les Américains ont été bluffés. «*Par le porte-avions Charles de Gaulle, par les performances du Rafale, par la rusticité de la Légion étrangère, par la qualité de l'encadrement intermédiaire [les sous-officiers] des forces terrestres, par la relation que ces dernières établissent avec les populations locales en Afghanistan, par les exploits du service de santé en première ligne, par l'hélicoptère Caracal*».

Ainsi l'Armée de l'Air, qui est toujours la première au combat comme en Libye (motif de cet éditorial), est oubliée au profit des rafales (de la marine) et des légionnaires (de l'armée de terre) !!! Un comble.

Cette présentation pour le moins partisane est bien dans la logique « impartiale » de cet éditorialiste qui dans un autre éditorial avait « taclé » l'Armée de l'Air car ce spécialiste estimait qu'elle était dominée par les chasseurs (jalousie ???) tout en oubliant que les sous-marins et les surfaciens sont les « chasseurs » de la Marine et que les légionnaires, les TDM et les cavaliers ont éliminé les « tringlons », les officiers du matériel, et ceux de l'artillerie dans les postes de hautes responsabilités.

Mon cher journaliste mettez vos fiches à jour. Qui est le patron de l'Ecole de l'air ? Un mécano. Qui est inspecteur de l'Armée de l'Air ?? Un basier, contrôleur de circulation aérienne, qui est patron des BDD de Rochefort et de Tours ??? Un administrateur civil. Mais c'est un légionnaire qui le patron de la BDD de la **base aérienne d'Orange** !!!

Dans tous les cas, et malgré lui, bonne année, que 2012 soit douce à vos attentes.

En tentant de ranger et de classer des documents que j'ai accumulés depuis de longues années, j'ai retrouvé un article de la Revue de la Défense nationale des années 90, intitulé « La puissance aérienne, un concept avorté ».

Au lendemain de l'affaire de Libye on ne peut pas dire que l'auteur ait fait preuve de vision stratégique. Cette manière d'annoncer les conclusions d'une thèse dans les hypothèses, m'a rappelé un différent vécu* quand j'étais à l'Etat Major des Armées mais revenons à cet auteur qui n'est autre que Monsieur Couteau-Bégarie qui est cité dans le N° 52 page 6 de notre revue pour le rôle, auto-attribué, du PA comme étant «le meilleur des ambassadeurs» !!!

Et pourtant ce professeur possède tous les diplômes pour réfléchir :

Ancien élève de l'Institut d'études politiques de Bordeaux, de l'ENA, et titulaire d'un doctorat d'Etat en sciences politiques, il est actuellement directeur de recherches en stratégie au Collège interarmées de défense (CID), président de la Commission française d'histoire militaire, professeur au Cours Supérieur d'Etat-major (CSEM), et directeur d'études à l'École pratique des hautes études et professeur à l'ICES.

Capitaine de frégate de réserve, Hervé Coutau-Bégarie est chevalier de la Légion d'honneur,

Il est auteur de nombreux ouvrages sur la marine

- *La Puissance Maritime soviétique*, Economica, 1983 *Le Problème du porte-avions*, Economica, 1990 *Le Désarmement naval*, Economica, 1995 *L'Histoire maritime en France*, Economica, 1998 *La Puissance maritime*, Fayard, 1998 *La Lutte pour l'empire de la mer*, Economica, 1999 *Marins et océans T. 2*, Economica, 1999 *Mers El-Kebir*, Economica, 1999 *L'Évolution de la pensée navale Vol. 7*, Economica, 1999 *Pensée stratégique et humanisme*, Economica, 2000 *Géostratégie du Pacifique*, Economica, 2001 *Traité de stratégie, 3^e édition*, Economica, 2002 *Traité de stratégie*, Economica, 2003

Ne vous étonnez donc pas, si les jeunes officiers sortant de l'École de Guerre** ont une vision navale et monocolor de l'interarmées même si cette vision est archaïque.

Vous ne me croyez pas ? Alors sachez que le 19 mars l'Armée de l'Air devait attaquer la Libye avec les « Scalp » (missiles largués à distance). L'ordre de l'EMA n'est pas venu car le PA faisait des provisions de tomates à Toulon et nous n'avons pu tirer que quand il y a eu 4 Rafale M dans le dispositif. Est-ce bien raisonnable et acceptable.

Vous ne me croyez pas ? Alors lisez le document du CEMA sur les enseignements de la guerre en Libye envoyé aux internautes par D. Sauteret. C'est une propagande totalitaire.

Ne croyez pas que nous avons touché le fond, j'ai beaucoup mieux. Dans un article du Monde dont je vous donne quelques extraits, la marine a fait preuve d'une duperie et d'une intoxication coupable. L'honnêteté n'est pas un mot connu. Leurs attitudes partisans et mensongères sont méprisables et doivent être méprisées.

Ainsi :

Le SNA qui est parti le premier (premier bâtiment de la marine car le Transall Gabriel avait déjà fait la reconnaissance électronique pour analyser au profit des Rafales (air et marine !) les menaces libyennes ndlr) *vient de rentrer à Toulon, après avoir également clos l'opération le 25 octobre* (dommage l'opération a été close le 31 octobre...). *En "précurseur", il a balayé toute la côte libyenne. Il s'agissait simplement de savoir ce qui se passait : quelle était l'intensité des combats et la valeur opérationnelle des camps en présence, explique le commandant L., que « Le Monde » a rencontré le 4 novembre* (le commandant L est-il un menteur ?). Qui peut croire qu'en immersion périscopique à 5 ou 10 nautiques des côtes un homme peut connaître l'intensité des combats et la valeur des troupes au sol ? ndlr).

Le jour suivant le vote de la résolution de l'ONU, le sous-marin a assisté au changement immédiat d'attitude des forces kadhafistes : "Elles ont arrêté de « faire voler » leurs avions et de « faire sortir » leurs bateaux, et ont mis en place leur défense anti-aérienne." Peut-on m'expliquer comment un sous-marin en immersion périscopique quelques heures par jour peut faire le travail des AWACS ?

En revenant sur le théâtre mi-juillet, le même SNA a cette fois préparé l'intervention des hélicoptères français (Peut-on m'expliquer comment un SNA peut préparer l'action des hélicoptères ? non commandant, vous ne pouvez plus tromper les lecteurs du Monde ndlr). Habituellement, le sous-marin chasse seul. "Une telle intégration en soutien des frappes des hélicoptères de l'aviation légère de l'armée de terre, c'est sans précédent" souligne le commandant H, (comme tromperie commandant H, vous avez raison). Tirs d'artillerie, feux d'artifices, activités portuaires, déplacements humains : "Nous avons pu détecter le soulèvement de Tripoli", ajoute le commandant H.

Maîtres du littoral, les sous-marins ont été les yeux du conflit. "Cela a pallié l'absence de troupes au sol", (La grenouille qui se croit plus grosse que le bœuf, ndlr).

Et vient à la fin de l'article l'aveu comme dans le film de Costa Gravas. Cette mission « s'est déroulée en immersion périscopique, position de faible profondeur la plus délicate pour le sous-marin »

Quand je vous dis que nous devons être des vecteurs de la diffusion du rôle de l'Armée de l'Air, soyons des prosélytes convaincus, ayons la fierté des drapeaux de nos escadres et diffusons la vérité chacun à notre niveau et par tous les moyens y compris les médias locaux.

Et malgré ces actions permanentes de dénigrement, la vérité éclate parfois et cela doit nous encourager. Ainsi JP Casamayou, rédacteur en chef d'Air & Cosmos dans le N° du 28 octobre écrit « **Le porte avions a ainsi démontré que, pour effectuer une dizaine de missions aériennes par jour, il devait mettre en œuvre une imposante escorte de plusieurs navires et des milliers de marins. Alors qu'avec moins de cinq cents personnes, l'Armée de l'Air en réalisait deux à trois fois plus à partir de la Crète et de la Sicile. De plus, il dut repartir à Toulon au mois d'août sans que pour autant le rythme des opérations baisse** ».

JC Lartigau

* Quand j'étais S/C plans à l'EMA je me suis trouvé en opposition avec le Major Général qui était un marin, Nous sommes allés pour arbitrage, devant le général Saulnier, CEMA de l'époque, homme d'une intelligence et d'un sens interarmées exceptionnel. Après avoir écouté l'amiral et moi, il nous a dit, je cite «Amiral, vous ne pouvez pas mettre en hypothèses les conclusions de vos dossiers ». Ce jour là j'avais eu le dessus.

** Il y a quelques années un ministre de la défense a pensé que la guerre ne devait pas avoir d'école et que nous devions devenir des élèves d'un collège interarmées de défense, Nous devenions ainsi de gentils collégiens qui devaient apprendre que la guerre « zéro mort » était notre objectif de vie. Dommage, l'utopie tue beaucoup plus que le réalisme, et nous avons à nouveau une école de guerre, décision que je mets au bénéfice du CEMA actuel, mais il a tellement de débits !!!



Dans le dernier numéro du journal de l'Association des Pilotes de Chasse il est noté une interview *laudative* de l'Amiral Lanxade. Cette prise de position m'a amené à proposer une réponse dans le courrier des lecteurs. Pour le moment l'APC n'a pas publié mes critiques.

L'AP 5 New's en aura donc la primeur.

Naturellement je souscris sans réserve à sa vista (de l'Amiral ndlr). Il a eu la chance d'être à la rupture de notre stratégie, mais il a eu l'intelligence et la volonté de nous faire évoluer. Nous sommes passés de la confrontation EW aux menaces multiformes avec des engagements durables et complexes comme nous les connaissons aujourd'hui.

L'Amiral Lanxade l'a fort bien compris et sous la direction de P. Joxe, dont ne peux que louer l'exercice des ses responsabilités, le meilleur Ministre de la Défense que je connaisse avec Monsieur Giraud, il a su faire évoluer la défense sans la déstructurer comme d'autres ministres de la Défense.

Concernant l'Amiral je dois dire qu'il l'a fait avec sa casquette de marin qui sait où il va et c'est tout à son honneur.

J'en prendrais deux exemples :

Il a introduit dans les armées la notion d'organique et d'opérationnel. Notion parfaitement nouvelle pour l'Armée de Terre et l'Armée de l'Air. J'avais eu la chance de faire le CSI (Au fait comment cela s'appelle-t-il depuis que nous sommes revenus aux Ecoles de Guerre ?) avec un CF très brillant, le CF Hourcade. Ce personnage d'exception, parfois difficile à décrypter pour ses pairs, au cours de nos mille discussions, m'avait initié à la différence entre l'opérationnel et l'organique. Cette invention très marine consistait à dire que quand le bateau (non excusez moi) quand le bâtiment est au port, il est organique mais quand il est en mer, il devient instantanément opérationnel.

Les responsables de l'Armée de l'Air qui n'avaient pas eu ma chance de côtoyer des marins intelligents ont été déboussolés. En fait c'était d'une simplicité biblique quel que soit le commandement et l'organisation si on n'a pas de mission opérationnelle, on est organique et on entraîne ses moyens. Si on vous donne une mission opérationnelle vous devenez opérationnel. Élémentaire mon cher Watson. Et pourtant il y eu deux types de réactions.

La Marine sous l'impulsion de l'Amiral Coatanéa (homme pour lequel j'ai beaucoup d'estime pour avoir eu la chance de servir sous ses ordres, même si parfois nous n'avons pas été du même avis) a créé la Force d'Action Navale qui est organique quand le Groupe d'Action Navale est au port et Opérationnelle dans tous les autres cas. « Coata » avait même imaginé un état-major du GAN bicéphale avec un Etat-major opérationnel bleu et un autre rouge pour être capable de réagir en opérationnel dans deux directions... Génial !

Pour ce qui est de l'Armée de l'Air nous avons créé le CDAOA commandement opérationnel pour les opérations « sur et à partir du territoire national ». Et pourtant nous étions à l'heure de l'Europe en paix et de la mondialisation. Aujourd'hui (confer le dernier N° de la remarquable revue Air Actualité), le général Joël Rode représentant national auprès de l'Otan pour l'opération Harmattan nous dit (page 26) sic « les opérations aériennes menées depuis le CAOC concernent à la fois les avions qui décollent depuis leurs bases de stationnement en France, les avions de combat déployés en Crète mais aussi ceux qui décollent depuis le P.A. ».

En fait dans l'Armée de l'Air il n'y a qu'un commandement opérationnel, c'est le Commandement de la Défense Aérienne dont la mission de défense du ciel français est permanente, interministérielle et surpasse à ce titre les ordres du CEMA car pour cette mission nous sommes subordonnés directement au Premier Ministre...

Par ailleurs je dois reconnaître à l'Amiral de ne pas avoir oublié, comme certains à son poste, la couleur de son uniforme. En effet sous son commandement, il a décidé la simplification de la présentation des budgets à son niveau. C'est ainsi qu'il a décidé de répartir les différents crédits affectés aux armées dans des catégories bien définies selon une vision « moderne et post guerre du golfe ». C'est ainsi que l'on vu apparaître la notion d'agrégats budgétaires. Nous avons vu la création d'agrégats budgétaire, du renseignement, de la dissuasion, de..... et enfin un agrégat Aéroterrestre et un agrégat Aéromaritime.... C'est ainsi que dans cette présentation il y avait d'un coté la marine et l'aéronavale et de l'autre coté l'armée de terre et l'armée de l'Air. Dans cette présentation, l'Armée de l'Air n'est qu'un élément « positif ? » de l'Armée de terre.

La logique aurait du être de séparer l'agrégat des forces de surfaces et l'agrégat aérien et aérospatial. Ce n'a pas été le choix et pour l'Armée de l'Air, c'est incompréhensible.

Voici les raisons qui me font reconnaître à l'Amiral Lanxade une adresse redoutable. Il a su faire accepter à l'Armée de l'Air une présentation informelle de sa disparition comme me l'a rappelé il y a quelques temps le commandant de la BAN de Nîmes, sic « En fait je ne sais pas pourquoi on a créé une armée de l'Air, la Marine et l'Armée de Terre sont capables d'assumer toutes le missions »

Heureusement les faits sont têtus malgré l'imposant service de communication du CEMA qui a voulu « ne vendre que le GAN » (pour que vous compreniez bien, ce service est passé d'un officier il y a quelques années à un ensemble imposant sous les ordres d'un général de l'armée de terre, secondé par un ??). Gagné par un marin !!!).

L'Armée de l'Air était la première en Libye comme dans tous les combats et pour un coût particulièrement faible quand on regarde l'impact des 8 + 2 rafale [en comptant les Nounous et sans compter le SNA, les frégates anti aériennes et les frégates anti sous marines (pour quelles menaces ?), les ravitailleurs et les bâtiments de commandement du GAN, tout en oubliant de compter les avions de transport loués par la marine à l'US Navy pour permettre l'indépendance du PA].

*J'ai encore dans la mémoire, et je le cite souvent, le souvenir de l'honnêteté de l'Amiral Leenhardt dans une conférence au CSI sur la présence du PA au large du Liban, « **sans la base aérienne de Larnaka à Chypre à proximité du PA nous n'aurions pas pu être présent (et opérationnel)...** »*

C'est l'honneur du capitaine. Autre temps, autres mœurs....



Qui se souvient de Yom Kippour ?

Mon ami Arik Ben Ari (que j'ai côtoyé à l'ESGA) israélien pilote d'hélicoptères lourds a vécu cette guerre . Nous avons beaucoup parlé de ces missions de transport de commandos et des points forts de ses actions.

Le document ci-dessous diffusé par le Centre d'études stratégiques aérospatiales de l'Armée de l'Air remet les faits en mémoire.

6 octobre 1973 : l'Egypte et la Syrie attaquent Israël le jour du Yom Kippour

Six ans après leur cinglante défaite de la guerre des Six jours (juin 1967), les égyptiens et les syriens, avides de prendre leur revanche, partent à l'attaque des positions israéliennes établies le long du canal de Suez (Ligne Bar-Lev) et sur le plateau du Golan. Le moment est parfaitement choisi sur le plan stratégique et psychologique puisque les israéliens s'apprêtent à célébrer la fête juive du Yom Kippour, le Grand Pardon.

Une mauvaise surprise.

En dépit d'un rapport de forces très inégal (plus de 1 100 avions de combat du côté arabe et 385 dans le camp israélien), la force aérienne de l'Etat hébreu, se fondant sur l'extraordinaire succès qu'elle a remporté lors du conflit précédent, pêche par excès de confiance. Ses pilotes se lancent dans la bataille, convaincus de pouvoir venir à bout de leurs ennemis en quelques heures, au pire en quelques jours. Néanmoins, une mauvaise surprise les attend, sous la forme des missiles sol-air (SAM) de fabrication soviétique mis en œuvre par les égyptiens et les syriens qui, dans les premières heures du

conflit, leur infligent des pertes non négligeables (14 % du total) ; leur contestent la maîtrise du ciel et les contraignent à reconsidérer leurs règles d'engagement tactique. Sous la pression des circonstances, en des moments très difficiles, les aviateurs israéliens découvrent la nécessité de perfectionner leurs procédés de guerre électronique, qu'ils ne maîtrisent pas forcément au mieux pour se préserver de la menace des SAM.

La supériorité israélienne.

Les pertes subies sont en partie compensées par le déploiement d'un pont aérien organisé par les Américains (opération *Nickel Grass*), qui mettent à pied d'œuvre des avions, des rechanges et des équipements. La force aérienne israélienne reprend progressivement le dessus grâce à l'expérience de ses pilotes, preuve de l'importance du facteur humain dans un contexte de supériorité numérique de la part de l'ennemi, et à la qualité de ses matériels (*Mirage et Phantom II*).

A l'issue d'une guerre lors de laquelle ils utilisent pour la première fois des drones (dans le cadre des missions de reconnaissance et de surveillance), les israéliens, sortis victorieux, redécouvrent l'intérêt de mieux combiner l'emploi de leurs chars et de leurs avions afin de conférer une bien plus grande efficacité à la bataille aéroterrestre. Pour la perte de 114 avions et de 6 hélicoptères, ils ont détruit 392 avions et 55 hélicoptères égyptiens et syriens. Les enseignements de ce conflit si chargé de surprises seront d'une précieuse utilité lorsque se produira un autre choc, cette fois entre Israël et la Syrie quelques années plus tard, en juin 1982, au-dessus du Liban.

Article : La chronique du CESA

J'apporterai une précision logistique. De la même manière que le PA se ravitaillait en tomates pendant que l'Armée de l'Air intervenait le 19 mars en Libye, la guerre du Yom Kippour était terminée quand les premiers transports maritimes, venant des USA, ont accosté en Israël. Tous les renforts étaient parvenus par la voie des airs. La haute hiérarchie des armées devrait s'informer «et plus si affinité» sur la dissonance cognitive.

De Fontanges est une légende de ma génération. Je ne l'ai jamais croisé sur un parking, mais tout le monde a entendu parler du Baron.

Cette histoire est à l'attention bienveillante de nos spécialistes du renseignement

TOUCH AND GO À VINH

À cette époque, nous sommes constamment en vadrouille entre Hanoi et la région de Nha-Trang, où se déroule l'opération Atlante. Un matin, par un temps splendide, je monte à Hanoi. Le règlement voudrait que j'évite la région de Vinh. Cette très riche province, située le long de la côte entre le delta du Tonkin et l'Annam, est la forteresse sacrée des Viêts. Depuis 1947, jamais aucune troupe française n'a tenté d'y faire une incursion. C'est une espèce de no man's land communément appelé *La Poche*, parfois *Le Sanctuaire*. Les Viêts y vivent en toute tranquillité.

Ce matin-là, le temps est admirable, il fait bon vivre. En dessous, de riches cultures bien alignées, de charmants petits villages enfouis dans des bouquets d'arbres, des chemins bien entretenus, des canalisations d'eau parfaitement symétriques. En un mot, un vrai régal de l'œil. Je ne suis pas très haut, à peu près quinze cents mètres ; le pilote automatique est branché et, du siège pilote, je contemple béatement ce paisible paysage multicolore.

Tout à coup, en pleine nature, au milieu des champs, j'aperçois un avion blanc, type avion de transport. D'abord surpris, je décide d'aller voir de plus près de quoi il retourne. Débranchant le pilote automatique, je réduis les moteurs et descends en larges spirales sans perdre de vue mon fameux avion blanc.

Arrivé à quelques centaines de mètres, je reconnais très nettement un *Dakota* d'une des compagnies civiles travaillant pour le compte de l'armée. Le drapeau tricolore sur l'empennage, les inscriptions en bleu de la compagnie le long du fuselage, aucun doute possible.

Mon arrivée inopinée sème la panique. Au sol, des hommes courent dans tous les sens, emmenant des colis vers un village enfoui dans les arbres et situé à quelques centaines de mètres de l'endroit où se trouve l'avion. Rapidement, ce dernier met ses moteurs en route, roule un moment dans la nature et décolle.

Je n'en crois pas mes yeux; comment peut-il décoller sur ce terrain, plat sans doute, mais coupé de cultures diverses. Je descends encore plus bas, repère bien l'endroit où il a décollé et je m'aperçois que le sol est recouvert de filets de camouflage de couleurs différentes; en fait une piste d'envol existe bel et bien.

J'essaie de retrouver l'avion mais j'ai perdu trop de temps en descendant voir de près, ce maudit fantôme a dû s'enfuir en rase-mottes pour éviter de se faire courser.

En arrivant à Hanoi, je raconte ma petite histoire. Je n'obtiens aucun succès, tout le monde rigole et répond :

- « *Oui, oui* » avec un sourire entendu.

Deux jours plus tard, je repasse par la poche de Vinh. Rien. Je descends alors et, quand j'arrive près du village, je distingue une dizaine de paysans sortant des arbres et m'adressant de grands signes. Très vite, ils disparaissent; ils devaient attendre un *Dakota* blanc et moi, militaire, je suis peint en vert. Un coup pour rien.

Au cours de mes voyages suivants, je survole de nouveau cette fameuse piste mais je ne remarque rien de spécial. Enfin, un jour, alors que j'arrive en rase-mottes, je tombe pile sur l'avion en train de décoller. Et toujours la même compagnie. Là, plus de doute possible ; en rentrant, je déclenche un ramdam de tonnerre.

Que ces enfoirés de civils gagnent des millions avec la guerre, trafiquent l'opium et un tas d'autres trucs, à la rigueur, d'accord, on le sait; cela se passe sous nos yeux, depuis des années, et nous sommes bien placés pour le voir, mais que, maintenant, alors que tout va mal, ils aillent livrer de la camelote par avion chez les Viêts, ça, non ! Ce salaud a de la veine que, ce jour-là, je n'aie pas entre les pattes un avion.

Un brillant officier de l'État-major *Atlante* me laisse entendre qu'il s'agit peut-être de livraisons de lait condensé effectuées pour le compte de la Croix-Rouge.

- « *Et pourquoi pas des capotes anglaises, pendant que vous y êtes, espèce de comique!* »

Furieux, je le crie bien haut, mon équipage est là pour corroborer mes dires. L'affaire prend de l'importance. Difficile de faire taire le Baron en colère.

Quelques jours plus tard, arrive de Saïgon un officier du Deuxième bureau de l'État-major Air, le capitaine Fuehrer. Il vient, dit-il, enquêter sur l'affaire. En fait, je m'en rends vite compte, il veut surtout me calmer et étouffer l'histoire. Je le connais très bien ; ancien navigateur, vieux blédard, il a eu un tas de coups durs ; entre-temps, il a égaré dans les cieux trois ou quatre dixièmes à un œil. Le service de santé l'ayant radié du personnel navigant, il s'est retrouvé à vendre de la chaussette à clous à l'État-major. Chose plus grave, il a choppé le virus et se prend très au sérieux ; par la suite, il se rachètera bien.

Ce charmant camarade commence par me faire un baratin terrible ; il essaie de me faire avouer que j'ai eu des hallucinations, que tout ce que je raconte à droite et à gauche est positivement impossible :

- « *Tu penses bien, Baron, si tout ce que tu racontes était vrai, il y a longtemps que nous le saurions, nous autres au Deuxième bureau ; réfléchis un peu, ne t'entête pas* »

- « *Si vous saviez tout, bande de rigolos, on ne se ferait pas couillonner si souvent. Mais, trêve de plaisanteries et de discussions stériles, si tu as un peu de temps de libre, tu viens avec moi, je vais parachuter dans la région de Pleïku. Au retour, je te montrerai.* »

Il accepte et nous partons. Je l'installe au siège copilote, il regarde la verte nature d'un air très dégagé, très sûr de lui. Après le parachutage, je me dirige vers la fameuse piste. Arrivé presque à la verticale, je lui montre l'endroit fatal. Nous volons à environ mille mètres d'altitude, il m'a demandé, surtout, de ne pas descendre au-dessous de cette altitude.

- « *Tu vois ce petit village ? Au sud, ces champs de couleurs différentes, la piste est là, axée sensiblement nord-sud ?* »

- « *Je vois des cultures, mais pas de piste, c'est de la blague ton truc, Baron.* »

- « *Ah! c'est de la blague? Eh bien, mon salaud, attache ta ceinture, je vais me poser.* »

Je réduis les moteurs, amorce la descente et, à trois cents mètres, après un survol du terrain, je donne ordre au mécano de sortir un quart de volets puis le train d'atterrissage.

- « *Mais tu es complètement fou, on va se casser la gueule ! Ils vont nous canarder comme des lapins. Remets la gomme, c'est un ordre.* »

- « *Ici, les ordres c'est moi qui les donne. Ferme-la et ouvre tout grand tes jolis yeux.* »

Je me présente alors et touche la piste des roues tout en restant queue haute à forte vitesse. Je roule ainsi plusieurs centaines de mètres sur un sol parfaitement plat; puis, remettant la gomme, nous prenons en rase-mottes le chemin du retour.

Ma chaussette à clous transpire à grosses gouttes.

- « *Alors, Mata-Hari, il existe ou il n'existe pas mon terrain viêt ? Et tu penses bien que si ces mecs se sont donné tant de mal, ce n'est pas pour faire un terrain de pétanque.* »

- « *Évidemment! Bien sûr...* »

Rend-il compte ? Le croit-on ? Je n'en saurai jamais rien. Le drame de D.B.P. arrivera sur les entrefaites, je partirai et nous aurons d'autres chats à fouetter.

Guillaume de FONTANGES



**Comme je le dis plus haut nous sommes sous le régime des BDD.
Le texte ci-dessous a été rédigé avant que la BDD NOL (lire Nîmes Orange, Laudun)
ne soit crée et ne soit déjà modifiée.
Notre ministre de l'époque est satisfait aujourd'hui d'avoir réussi une réforme
devant laquelle tous ses prédécesseurs avaient reculés.
Ses prédécesseurs devaient avoir de bonnes raisons que sa raison ne connaît pas.
Ce texte, à l'humour grinçant, circule sur la toile...**

27 juin 2018, manifestation de passation de management de la base de sécurité et défense de X...

Le commentateur : Mesdames, Messieurs,

La manifestation à laquelle vous allez assister est organisée à l'occasion de la passation de commandance de la base de sécurité et défense de X... Elle est placée sous le haut patronage de M. le Haut manager à la défense, près le ministère de la sécurité. Sur les rangs, vous reconnaîtrez : l'agence de management de la base, la task-force de l'out-sourcing, la cellule de benchmarking, le bureau des ingénieurs civils pilotes de drones et robots, le bureau des commandos de la guerre virtuelle, le bureau des experts de systèmes de systèmes, le bureau du contrôle de gestion, les délégations syndicales, la société de transports contractualisés, l'entreprise de maintenance externalisée, le comité local de vigilance contre la résurgence du militarisme, les pompiers de la municipalité, une délégation de la gendarmolice, une délégation de consultants.

Par devoir de mémoire, une délégation de l'association des anciens militaires et des drapeaux des anciens régiments et bases aériennes dissous a été conviée.

La manifestation commencera par une allocution du délégué à la défense de la préfecture régionale, qui prononcera la formule de passation de commandance : *"Vous reconnaîtrez désormais pour manager l'attaché principal d'administration Jean Civil, ici présent, et vous vous concerterez sur tout ce qu'il vous proposera, pour le bien du service, l'observation des lois, le respect de la réglementation et la garantie de la sécurité de la France"*.

Cette première partie de la manifestation sera suivie d'une marche éco-citoyenne de proximité et de solidarité républicaine, organisée selon le rituel officiel établi par M. D., président du comité des manifestations de la défense.

Enfin, un buffet payant vous sera servi par la société Sodexho. Une partie des bénéfices sera versée à l'Association de secours aux anciens militaires, l'autre partie étant au profit des associations pacifistes."



Une histoire de la «5» racontée par André Gratuze qui l'a vécu il y a presque 60 ans, J'en profiterai pour vous faire partager une histoire que Pierre Thubeuf (ancien second du 1/5 en 1966) m'avait confié dans ces discussions sans fin après les vols et pour évoquer les premiers pas des pilotes à lunettes comme les portent aujourd'hui les pilotes des «Agressors Squadron» à Nellis Air Force Base.

L'Escadron 3/5 « Comtat Venaissin » est créé le 1^{er} janvier 1953. Son commandement est confié au Capitaine Rombi. La mission du 3/5 est de transformer les pilotes sur Vampire en remplacement du CTAR de Mont de Marsan dissout.

Une patrouille de trois Vampires V : leader Commandant Fabry, numéro 2 Sergent Gratuze sur le numéro 172, numéro 3 Sergent Chauvet. Décollage en patrouille serrée, numéro 2 à droite du CP, numéro 3 à gauche. Vers les 110 kts, roue avant déjàugée, je sens mon avion embarquer brutalement à droite. Un coup d'œil rapide dans cette direction et je vois (ho ! stupeur) ma roue droite prendre la clef des champs vers la bordure de piste. Le CP l'a également vu. La suite du décollage se poursuit normalement. Rentrée du train, le numéro 3 vient voir ce qui se passe sous mes ailes : le train gauche est verrouillé rentré mais à droite la jambe de train, sans roue, reste sortie et se balance tranquillement droite et gauche.

Le convoyage des MKV se poursuit sans autre problème. Le Commandant Fabry signale à la TWR d'Orange qu'un avion se posera sur le ventre. Les secours ont largement le temps de se mettre en place. Arrivés à Caritat, le leader et numéro 3 se posent. J'effectue un passage vertical TWR pour leur donner le temps de dégager la piste puis en longue approche finale sur la piste en herbe, je coupe la pompe HP et le contact électrique général. L'atterrissage train rentré se passe très correctement. Le Vampire s'arrête rapidement sans cheval de bois. Verrière ouverte mais pas encore « débrellé », je vois le Colonel Morlat se pencher vers moi (un Vampire sur le ventre n'est pas très haut) « Ca va Sergent ? Ca va ? Bien mon Colonel.

Rétrospectivement, je pense avoir eu beaucoup de chance ainsi que le CP car si le MKV que je pilotais avait perdu la roue gauche au lieu de la droite, une collision avec le numéro 1 au décollage se serait certainement très mal passée.

Pourquoi relater un incident qui en fait est bien banal ? Mais perdre une roue au cours d'un décollage ne se voit pas heureusement tous les jours. De plus, cet atterrissage train rentré prouve que le Vampire, dont l'ossature de la partie avant de la cellule est construite en bois, le supporte vaillamment.

Le MKV N° 172, après réparation, a revolé en mars 1953.

Maraud 31 et Maraud 32 (Maraud est l'indicatif radio du 1/2 Cigognes)

L'histoire racontée par Pierre Thubeuf se situe dans les années 49/52. Le cadre : la base de Dijon. Le commandant de la deuxième escadre : le cdt G Gauthier (futur CEMAA) décide de faire un chise à 32 avions.

Briefing, mise en route et les 32 Vampire s'alignent sur la piste (j'aurais aimé voir le spectacle) . Le sergent X est le N° 31 et P Thubeuf le N° 32. Décollage en patrouille serrée pour toutes les patrouilles légères. Le « sport » de l'époque était de rentrer le train dès que l'on était en l'air, voire un peu avant.

Le sergent X et son équipier sont dans cette tradition mais en PS c'est plus difficile et Pierre Thubeuf retouche train rentré, puis poursuit le décollage sans en parler à qui que ce soit ! Le contrôleur à la tour signale ce « touch and go » un peu particulier.

« Maraud leader de Dijon votre N° 32 a retouché la piste train rentré après le décollage »

Silence de quelques secondes puis le sergent X avec le ton le plus bas possible **comme s'il ne voulait être entendu que par son équipier**, lui dit sur la fréquence « C'est vrai 32 ? ». Les 31 et 32 se sont reposés et le débriefing a été à la hauteur de la réputation du leader.

Le pilote à lunettes

Je voudrais évoquer l'histoire de Marcel Vallet. Ce copain était CP au 2/5 dans les années 60. Et un jour comme nous le craignons tous, le CEMPN d'Aix (où il était à l'époque) le déclare inapte « pour une diminution d'acuité visuelle ». Pour la petite histoire Marcel Charrin en 1970 environ (pilote exceptionnel au 3/2 et au 2/2 avec plus de 3000 heures de M III) est devenu inapte pour un PB d'électroencéphalogramme. Après 6 mois d'expertise de Marcel et enfin 3 jours de contrôle de l'appareil du CEMPN de Strasbourg, Marcel est redevenu apte et l'appareil a été réformé !!!!

Donc Marcel Vallet demande une dérogation et début 64 il redevient apte sous réserve de porter des lunettes.

Imaginez dans un escadron de voyous (en l'air), un pilote avec des lunettes !!! Au bout de quelques missions nous n'avions plus eu de remarques désagréables, car Marcel en Chise, annonçait les avions bien avant les autres car ses lunettes lui donnaient une vue exceptionnelle.

C'est ainsi que quand j'étais à la FATac 1^{ère} RA, je suis allé à Nellis pour un Red Flag. J'ai vu le leader des «Agressors Squadron» sur F 16 (les AG étaient les « chasseurs des Chasseurs » qui dominaient le ciel à Nellis) portant des lunettes. Après en avoir parlé avec lui, avec le souvenir des lunettes de Marcel Vallet et avec la complicité du patron du CPEMPN de Percy on a modifié les normes de vision qui éliminaient des gus hyper motivés qui n'avaient pas 10/10 aux deux yeux ou qui (comble de l'inconséquence) souffraient de la myopie latente, maladie qui pouvait « éventuellement » se déclencher qu'entre 35 et 50 ans.

Merci à Marcel d'avoir permis 45 ans après de revenir sur des normes qui ne sont pas « médicales » mais qui dépendent du commandement sous réserve qu'il accepte d'assumer ses responsabilités.



Décès de Silvain THIBAUDIER le 2 septembre 2011 avec les honneurs militaires comme il le souhaitait.

Son fils : 04 93 64 23 64 - silvainthibaudier@yahoo.fr



Décès de Marcel SOREL le 08 novembre 2011.

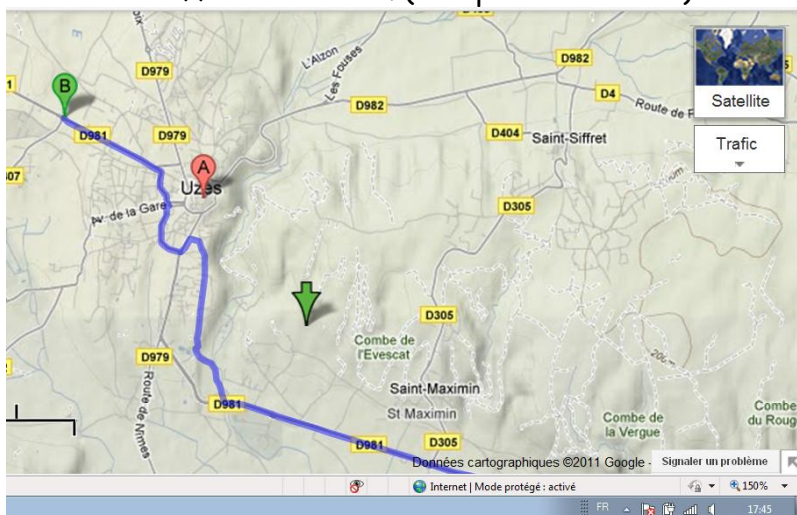
L'AP 5 présente toutes ses condoléances aux familles.

Amie, ami,

Pour notre première rencontre de l'année avec les conjoints nous avons la possibilité de visiter une truffière avec dégustation et boisson.

Le samedi 28 janvier 2012 à 10 h 00.

ADRESSE : Michel TOURNAYRE - Les Truffières du Soleil (Tél. 06 07 96 00 56) 830, route d'Ales à UZES - 313 mètres à droite après le rond point vers Ales. Au lieu-dit "La Fleste" à droite, il y a un panneau "Pépinières" ou "truffières d'Ales". (voir plan ci-dessous)



Le prix de cette journée, visite + dégustation : 20 € par personne.

Ensuite pour ceux qui le désirent, nous pourrons nous retrouver dans un restaurant proche d'Uzès. Nous vous informerons du restaurant retenu, dans une enveloppe de prix raisonnable, lors de la dégustation.

Les chèques pour la visite et la dégustation sont à adresser pour le 20 janvier, 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 :	- Visite <input type="checkbox"/>	- Repas <input type="checkbox"/>
<u>Merci de mentionner d'éventuelles modifications de vos coordonnées :</u>		
Adresse :		
Tél :	Adresse internet :	