



EDITORIAL

Un de mes amis me dit « c'est intéressant ton combat contre les marins, je le suis avec attention »

C'est pour moi désolant, ce n'est pas **mon** combat mais celui de l'Armée de l'Air et le nôtre. J'ai expliqué dans le N°49 ma position sur les procès d'intention que l'on me fait sur ce sujet. J'espérais au moins que dans notre corporation on avait compris. Je me suis trompé. Cet ami rejoint ainsi la cohorte des aviateurs qui me font savoir, « tu exagères, ce n'est pas le moment, nous ne devons pas combattre les autres armées, nous sommes dans le même combat pour la France»

Ce n'est pas le moment. J'ai le souvenir de l'achat de 3 C 135 (avions au rebut de l'USAF qui posent mille problèmes aujourd'hui) ou j'ai tenté de lancer une nouvelle filière basée sur les A 310, le Major de l'époque m'a dit *ce n'est pas le moment*. Et pourtant lors du colloque sur les enseignements de la guerre de Libye, il est dit **Dès le début, certaines faiblesses sont tout de même soulignées : l'âge avancé des avions ravitailleurs français.**

Nous ne devons pas combattre les autres armées. Nous Armée de l'air ne combattons pas les autres armées, nous combattons pour la France, Botte à botte mais pas à la Botte. Comment un aviateur témoin des réalités peut-il se désintéresser des choix discutables du CEMA. Ou alors applaudissons les mensonges de la marine sur le rôle des SNA signalés dans dernier AP 5 New's.

Nous sommes dans le même combat pour la France. Cette évidence n'empêche pas le CEMA (marin) de préférer la rénovation des Atlantic (pour permettre aux équipages de promener le pavillon de la marine sur le globe) à la mise en place de ravitailleurs modernes comme les pays anglo-saxons le font : GB, Allemagne, Australie, Canada. L'archaïsme est dans la place mon cher CEMA.

Non mes amis, ce n'est pas mon combat, c'est notre combat.

Jean Danzé est un ancien de la 5. Je l'ai rencontré à Dijon en 1981, il était officier adjoint. Breton, navigateur «à l'ancienne» sur un 6.50 mètres dans les « mal pavées » du raz de sein, valeureux, plein d'humour et de sens de l'humain. Il nous a rejoint récemment et il nous livre cette anecdote riche de son sens de l'observation.

Il a écrit plusieurs livres dont « Les guetteurs de Tevenec » que l'on peut trouver à la FNAC qui est une page méconnue de la résistance en Bretagne durant la guerre 39/45. je vous le recommande.

Quand Dumoulin appelle Dumoulin,

1956, au retour d'Indochine et à l'issue d'un long congé d'outremer je suis affecté à la 5^{ème} Escadre d'Orange. La B.A. 115 est commandée par le Colonel Sébastien Battle et la 5 par le Commandant Yves Mahé. Je suis reçu très chaleureusement par ce dernier et mis à la disposition du Lieutenant Cambon l'officier télec de l'Escadre. En attendant une affectation définitive je suis placé en surnombre à la section télec du 3/5. Le 2/5 et le 3/5 sont équipés de Mystère II et, si j'ai bonne mémoire, de 2 ou 3 Ouragan. Le 1/5 quant à lui conserve ses vieux Vampire ou plus exactement ses Mistral.

Je reste peu de temps au 3/5 le temps de me familiariser avec le Mystère II et ses deux VHF 5/52 jumelées et je reçois mon affectation définitive à l'atelier du 2/5. Je suis ravi, je quitte la piste que je n'aime pas beaucoup pour un poste de 2^{ème} échelon beaucoup plus intéressant et valorisant. Le patron de l'atelier est l'ADC Delaistre, un ancien qui a fait toute la guerre 39/45. C'est un vieux « chibani » comme je les aime : plein d'expérience, de savoir, de sagesse et d'humanité, et tout ça sans la ramener. Il n'a qu'un seul handicap, il est dur d'oreille.

Ce n'est pas le cas du 1^{ère} classe Djermidjian (je ne suis pas sûr de l'orthographe) qui a l'ouïe aussi affûtée que la langue ce qui n'est pas peu dire. C'est un arménien de Marseille, horloger dans le civil ce qui lui a valu une affectation dans la mécanique de précision d'un atelier télec. A l'entendre, il est l'un des meilleurs spécialistes de la Canebière. J'en eu quelques doutes le jour où il massacra la belle Omega que je lui confiai en toute naïveté. Il en vint aussi au « père » Delaistre lorsqu'il le surprit élargissant à la bâtarde l'entrefer d'une génératrice qui souffrait simplement d'un léger décentrage du rotor. Depuis, il était interdit à notre marseillais de toucher au moindre marteau et à la moindre lime. Réduit à l'oisiveté ou presque, il jeta son dévolu sur le téléphone, d'autant que la surdité du patron ne lui avait pas échappée. L'atelier était doté d'un unique combiné mural en bakélite noire, notre 1^{ère} classe ne le quittait pas des yeux ni de l'oreille.

Un matin à l'atelier, c'était un lundi je crois, le patron remplissait en maugréant la sempiternelle fiche récapitulante les heures productives et improductives tandis qu'avec mon copain Sombardier nous étions penchés sur une 5/52 qui nous causait quelques problèmes, lorsque le téléphone sonna. J'esquissai un pas en direction du combiné, trop tard Djermidjian avait déjà décroché et nous entendîmes ceci : Allo la radio, j'écoute, le Commandant Dumoulin ! Ne quittez pas je vous l'appelle tout de suite. Et laissant pendre le combiné au bout de son cordon, il se précipita dans le hangar attenante à l'atelier. Au nom de Dumoulin l'ADC Delaistre malgré sa surdité relative dressa une oreille quelque peu inquiète : il savait le second de l'escadre raide de corps mais aussi d'humeur. Nous échangeâmes un regard interrogateur et il se dirigea vers le hangar, je lui emboîtai le pas.

Djermidjian était là au milieu des Mystère II et des équipes de révision brillant à tue-tête et les mains en porte-voix « Commandant Dumoulin... Commandant Dumoulin » Soudain, nous vîmes la « Traction » de l'Escadre surgir en trombe et s'immobiliser au milieu du hangar sur un coup de frein rageur. Le Commandant Dumoulin était au volant. Djermidjian le vit et se précipita sur la voiture dont il ouvrit la portière :

- Ah mon Commandant je vous cherche depuis un bon moment, venez vite on vous demande au téléphone à l'atelier-radio !

L'officier, visiblement furieux, se campa éberlué devant le 1^{ère} classe qui le fixait l'air ravi et le sourire épanoui. Puis ce dernier s'impatenta :

- dépêchez-vous mon Commandant l'autre va raccrocher !

- L'autre ! L'autre c'est moi bougre d'animal ! Moi qui vient d'appeler en me présentant et qui ai raccroché depuis longtemps !

Djermidjian qui venait de comprendre sa méprise ne pu s'empêcher de s'exclamer :

- Ah le con !

Le Commandant Dumoulin désarmé par tant de candeur esquissa un sourire puis se tournant vers l'a/c Delaistre :

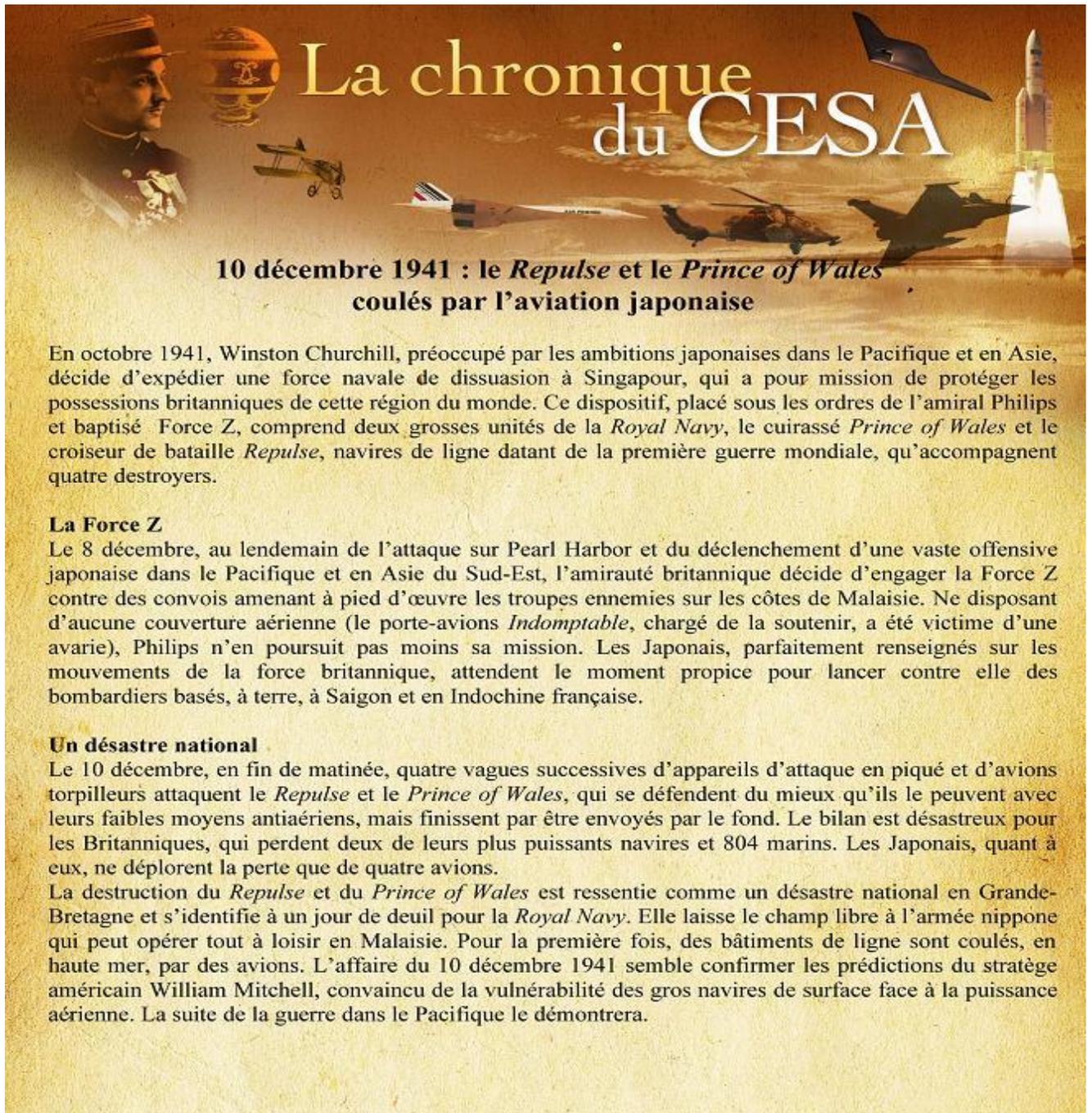
- C'est à vous cet énerguemène ? Soignez-le bien, il vaut le détour !

Puis il s'engouffra dans sa voiture, oubliant l'objet de son appel téléphonique.

Nous restâmes un moment « scotchés » dans le hangar .Quant à Djermidjian jugeant l'incident clos, il retourna à l'atelier, avisa le combiné qui pendait toujours au bout de son cordon, et ... raccrocha !

Après la lime et le marteau il fut définitivement interdit de téléphone. Cette interdiction définitive, comme on s'en doutait, excéda à peine la semaine !

Un Ancien de la 5, Jean Danzé



La chronique du CESA

10 décembre 1941 : le *Repulse* et le *Prince of Wales* coulés par l'aviation japonaise

En octobre 1941, Winston Churchill, préoccupé par les ambitions japonaises dans le Pacifique et en Asie, décide d'expédier une force navale de dissuasion à Singapour, qui a pour mission de protéger les possessions britanniques de cette région du monde. Ce dispositif, placé sous les ordres de l'amiral Philips et baptisé Force Z, comprend deux grosses unités de la *Royal Navy*, le cuirassé *Prince of Wales* et le croiseur de bataille *Repulse*, navires de ligne datant de la première guerre mondiale, qu'accompagnent quatre destroyers.

La Force Z

Le 8 décembre, au lendemain de l'attaque sur Pearl Harbor et du déclenchement d'une vaste offensive japonaise dans le Pacifique et en Asie du Sud-Est, l'amirauté britannique décide d'engager la Force Z contre des convois amenant à pied d'œuvre les troupes ennemies sur les côtes de Malaisie. Ne disposant d'aucune couverture aérienne (le porte-avions *Indomptable*, chargé de la soutenir, a été victime d'une avarie), Philips n'en poursuit pas moins sa mission. Les Japonais, parfaitement renseignés sur les mouvements de la force britannique, attendent le moment propice pour lancer contre elle des bombardiers basés, à terre, à Saïgon et en Indochine française.

Un désastre national

Le 10 décembre, en fin de matinée, quatre vagues successives d'appareils d'attaque en piqué et d'avions torpilleurs attaquent le *Repulse* et le *Prince of Wales*, qui se défendent du mieux qu'ils le peuvent avec leurs faibles moyens antiaériens, mais finissent par être envoyés par le fond. Le bilan est désastreux pour les Britanniques, qui perdent deux de leurs plus puissants navires et 804 marins. Les Japonais, quant à eux, ne déplorent la perte que de quatre avions.

La destruction du *Repulse* et du *Prince of Wales* est ressentie comme un désastre national en Grande-Bretagne et s'identifie à un jour de deuil pour la *Royal Navy*. Elle laisse le champ libre à l'armée nippone qui peut opérer tout à loisir en Malaisie. Pour la première fois, des bâtiments de ligne sont coulés, en haute mer, par des avions. L'affaire du 10 décembre 1941 semble confirmer les prédictions du stratège américain William Mitchell, convaincu de la vulnérabilité des gros navires de surface face à la puissance aérienne. La suite de la guerre dans le Pacifique le démontrera.

Ce document n'est que la relation d'un fait avéré. Et pourtant une très haute autorité de la Marine s'est cru obligé de dire sa réprobation au rédacteur de l'Armée de l'Air auteur de ce document, au motif que cette vieille histoire n'avait pas d'intérêt car c'est mettre l'accent sur une vulnérabilité supposée.

Ah bon amiral, je ne savais pas que les bâtiments de toutes les marines étaient invulnérables...

Trêve de plaisanterie sur la mer jolie un bâtiment comme le PA est une cible parfaite. Elle se détache sur un fond de mer elle est vulnérable à tout type d'attaque aérienne et sous marine. Ceci est tellement vrai que les ¾ des bâtiments de la marine et la moitié des Rafale qu'il emmène sont au service du PA, pour le protéger contre les sous marins les avions et les missiles, pour le ravitailler en vivre et kérosène. Ainsi la possession d'un PA met au service des 10 Rafale qu'il emporte l'essentiel de la Marine. Est-ce bien raisonnable.

Le Ministre de la Défense Gérard Longuet s'est posé publiquement la question, et c'est agréable d'avoir un ministre qui réfléchit intelligemment.

Question : Un second PA est-il nécessaire ?

Réponse : pas s'il s'agit d'assurer une présence dans l'espace méditerranéen. L'exemple libyen a en effet démontré qu'autour du bassin méditerranéen, la France a pu compter sur un certain nombre d'alliés qui lui ont ouvert leur territoire afin d'y stationner des moyens aériens. Il nous a fallu moins d'une semaine pour déployer nos avions à Souda en Crète.

Dans la chronologie d'une opération comme Harmattan, ce sont d'abord les bases métropolitaines qui ont permis une action **instantanée**. Elles ont ensuite été appuyées par une intervention à terme du PA, mais ce sont bien les bases terrestres alliées qui ont « in fine » permis de tenir dans la durée, le PA étant revenu à Toulon. Quant aux opérations en Afrique, second théâtre d'opérations pour la France ; nous disposons déjà de suffisamment de points d'implantation sur le continent pour tenir ses contrats opérationnels dans la région.

Dans ces conditions fallait-il un PA qui obère l'action de l'ensemble de la Marine et la prive de ses moyens de souveraineté dans toutes nos Zones Economiques Exclusives (les ZEE) ? Si la question se pose déjà pour un PA, pourquoi deux ? C'est Ubu roi en responsabilité.

Dernière dépêche du très sérieux Mer et Marine, ou la raison aurait-elle raison des lobbys de la marine ??? La France fait une croix sur son second porte-avions.

L'affaire semble désormais entendue et faire consensus à droite comme à gauche, notamment chez les parlementaires. Faute de moyens et **de réel besoin opérationnel**, la France ne se dotera pas d'un second porte-avions et devrait encore, pendant au moins une quinzaine d'années, se contenter du Charles de Gaulle. Officiellement, aucune décision n'est encore prise. Le chef de l'Etat avait demandé une étude pour déterminer les avantages et les inconvénients de la propulsion nucléaire par rapport à la propulsion classique. Cette dernière avait été retenue en 2004 par Jacques Chirac qui avait tenté de « **sanctuariser** » le programme PA2 (*si le besoin est avéré pourquoi le sanctuariser s'il n'est pas avéré ce n'est que pour satisfaire l'EGO de la Marine. Est-ce bien raisonnable ?*). Toutefois, malgré les sommes déjà investies dans les études, plus de 100 millions d'euros, (*dans quelle armée ces sommes gaspillées vont-elles manquer ?*) et la commande des catapultes aux Etats-Unis (qui fut par la suite annulée, pour quelle somme ?), le projet franco-britannique fut abandonné par le successeur de Jacques Chirac *avec un courage et une « vista » que ses prédécesseurs n'avaient pas eu.*

Le PA trop coûteux

Aujourd'hui, la situation est simple. Même ceux qui défendaient le projet au nom de la nécessité d'assurer la permanence du groupe aéronaval n'y croient donc plus avec juste raison car le PA n'est pas nécessaire à la permanence opérationnelle: « C'est trop tard maintenant car le PA2 arriverait alors que le Charles de Gaulle serait déjà à mi-vie », explique l'un d'eux. De plus, quand bien même il n'y aurait pas le problème de calendrier, les finances de l'Etat ne lui permettent pas de lancer une telle dépense, estimée à environ 3 milliards d'euros exorbitante comme l'a dit le MD : « Il faut être honnête, le PA est trop coûteux en regard de son efficacité et de sa polyvalence pour son coût d'exploitation bien supérieur à une aviation basée terre» estime un parlementaire.

Préparer l'après Charles de Gaulle ? (*Est-ce bien raisonnable ?*)

Dans ces conditions, il serait désormais plutôt question de travailler sur le successeur de l'actuel porte-avions. Normalement, le Charles de Gaulle, opérationnel depuis 2001, a été conçu pour avoir une durée de vie de 40 ans. Mais sa construction, qui a débuté en 1987 aboutie à une mise en service 5 ans après la date initialement prévue. En outre, le fait que le bâtiment soit à propulsion nucléaire fera que, contrairement à d'autres navires, il ne pourra pas être prolongé indéfiniment, pour des questions de sûreté (c'est un choix de la Marine, laissons lui la responsabilité des conséquences de ses actes...) Tant et si bien qu'on peut imaginer son retrait du service vers 2030. Dans ce cas, le lancement des études de son éventuel successeur devrait intervenir avant la fin de cette décennie. Mais faut-il permettre aux industriels de maintenir une partie de leur savoir-faire dans la conception de porte-avions ? Est-ce vital pour la défense et la compétitivité de la France. Les quelques années passées nous donnent la réponse : NON. Alors faut-il continuer à financer les études d'un futur PA. ? Non autant le dire avec courage et intelligence, *ce projet doit être abandonné au profit d'une marine de souveraineté à la hauteur de nos besoins au détriment d'une marine océanique aux ambitions dépassées, coûteuse et inefficace sur le plan militaire dans un contexte européen et interarmées.*



Les mots ont-ils toujours la même signification ? Eh bien voici un exemple :

Quelle différence y-a-t-il entre un homme politique, une jeune fille et un militaire :

"L'homme politique, quand il dit oui, ça veut dire peut-être. Quand il dit peut-être, ça veut dire non. Quand il dit non, c'est un mauvais homme politique.

La jeune fille, quand elle dit non, ça veut dire peut-être. Quand elle dit peut-être, ça signifie oui. Quand elle dit oui, ce n'est pas une bonne jeune fille.

Le militaire, quand il dit non, c'est non. Quand il dit oui, c'est oui. Quand il dit peut-être, c'est un mauvais militaire."



Le 6 novembre 2011 le commandant Faulques s'éteignait. J'ai eu l'occasion de le rencontrer quand je commandais la « 5 ». Roger Faulques venait tous les ans pour le Camerone du 1er REC et grâce à un ami commun j'ai pu approcher, connaître et avoir de longues discussions avec ce guerrier hors du commun. Je ne peux pas le voir disparaître sans lui rendre hommage. Nous sommes loin des sujets aéronautiques mais proche des valeurs qui nous ont animés pendant notre vie au service de l'Armée de l'Air.

Né le 14 décembre 1924, Roger Faulques, cette légende vivante de la Légion prend les armes en 1944 au sein des Forces françaises de l'Intérieur (FFI). Il obtient une première citation pour sa conduite devant l'ennemi. Promu caporal, il intègre une école d'officier avant d'être affecté, en 1946, en Indochine au 1er bataillon du 3ème Régiment Etranger d'Infanterie (REI) avec les galons de sous-lieutenant. Combattant hors pair, qualifié de "splendide entraîneur d'hommes", il n'a que 23 ans lors des combats de Phu Tong Hoa qui lui valent d'être fait chevalier de la Légion d'honneur. Il est déjà titulaire de cinq citations. Gravement blessé au moment de l'affaire de la RC-4 * et du combat de la Source**, après avoir rejoint le 1er Bataillon Etranger Parachutiste, il est fait prisonnier par le Viet-Minh, qui le rend mourant aux autorités françaises. Rapatrié, rétabli (après avoir épousé l'infirmière qui l'avait accueilli) il retourne en Indochine en 1953, il obtient le commandement d'une compagnie du 1er BEP.

Au début de la guerre d'Algérie, ardent partisan des théories sur la guerre révolutionnaire défendues par Roger Trinquier, chef du GCMA en Indochine (Groupement des commandos mixtes aéroportés qui avait mis sur pied ces commandos de Méos partisans de la France dans le Haut Tonkin), il prend le commandement d'une compagnie au 1er bataillon étranger de parachutistes, qui devient, peu de temps après, le 1er régiment étranger parachutiste (dissous après le putsch d'avril 1961). Durant la bataille d'Alger, en 1957, le capitaine Faulques est l'officier de renseignement du REP que commande le colonel Jean-pierre. Par son action ferme et humaine Faulques cause de gros dommages au FLN. Chef de bataillon le 1er octobre 1959, il est commandant en second du 2e régiment étranger de parachutistes à partir de l'été 1960.

Le commandant Faulques est mis en disponibilité par le ministre des Armées de l'époque, Pierre Messmer, pour apporter un discret soutien à la rébellion katangaise, animée par Moïse Tshombé à partir de décembre 1960. Dans cette affaire, l'on retrouve notamment encore le nom du colonel Trinquier. Deux ans plus tard, des mercenaires français sont envoyés au Yémen, grâce à des fonds du MI-6, le service secret britannique. Le commandant Faulques s'occupera, à Paris, de la base arrière de l'opération, confiée à un certain Bob Denard. On retrouve les deux hommes au moment de l'affaire du Biafra (voir la digression).

Après ces histoires, on n'a plus vu le commandant Faulques, sauf à l'occasion de la fête de Camerone, célébrée par la Légion étrangère tous les 30 avril. En 2010, cependant, un honneur particulier lui a été rendu puisque c'est à lui qu'est revenu le soin de porter la main du capitaine Danjou, l'officier qui commanda les légionnaires lors de la bataille mémorable de Camerone au Mexique.

C'est pour cette vie, pour les moments que j'ai pu partager avec cet homme que je souhaitais lui rendre hommage. Vous trouverez ci-dessous deux récits sur des moments de la vie de R. Faulques que j'ai cité ci-dessus et une digression sur deux autres officiers d'exception qui ont été au Biafra.

Bon vent au commandant R Faulques.

Digression

Pardonnez-moi mais je ne peux m'empêcher de raconter deux épisodes de cette guerre du Biafra. Le premier concerne un ancien de l'Armée de l'Air, le capitaine JC Castellano (promo 49 de l'Ecole de l'Air). Ce guerrier commandait le 2/12 quand je l'ai connu. J'étais tout jeune pilote au 1/5 et cette personnalité d'exception, dont le modèle pouvait être le « patron » de chasseurs mes frères, fascinait notre génération. Chef incontesté, pilote gagnant jusqu'au « boutiste » méprisant les tièdes, les pusillanimes et les pleutres, il était le chef que l'on aurait suivi en enfer. A l'étroit déjà dans l'Armée de l'Air de cette époque il avait pris de la distance et s'était retrouvé dans les années 67 recruteur et patron d'une bande de chasseurs pour aller défendre les Biafrais sur F 86 (achetés je ne sais où) à partir de l'île de Sao Tomé. Je ne sais comment s'est terminée cette aventure humaine, mais quel patron !!!

*Le second est relative à un homme dont j'ai déjà parlé dans un éditorial de l'AP 5 New's N°27. Il s'agit du docteur Fyot, dijonnais de souche, que j'ai connu en 1981. Cet homme exceptionnel est parti comme médecin pour servir au Biafra au service de la croix rouge. Il a été témoin scènes inimaginables, et quand il a voulu témoigner de ces horreurs il en a été interdit par le contrat qu'il avait signé avec la CR lors de son départ. C'est après cet épisode qu'il a décidé de fonder les médecins sans frontières (avec un Kouchner) pour être libre de soigner si nécessaire et de pouvoir témoigner sans pression. C'est lui qui m'avait dit en 2003 à 80 ans « **je m'inquiète, je perds ma capacité d'indignation** ».*

***L'Affaire de la RC 4**

La retraite de CAO Bang : Cao Bang dernière ville sur la RC 4 ultime point français face à la Chine dut être abandonnée. Cette retraite, un des points douloureux de notre histoire militaire, a été un désastre militaire et politique dans lequel nous avons perdu en quelques jours 4.800 hommes tués ou disparus et 2.000 blessés. Une mission difficile, périlleuse, bientôt impossible après les errances politiques et les erreurs stratégiques. Face au corps de bataille Viêt-Minh concentré dans cette zone, qui avait prévu notre action et préparé son intervention avec des moyens largement supérieurs aux nôtres, tant en effectifs qu'en armement, le combat d'abord inégal devint bientôt désespéré. Sans ravitaillement, affamés et souvent à court de munitions, privés de sommeil par les attaques incessantes d'un ennemi pugnace, courageux et très mobile, nos combattants ont fait preuve de leurs vertus morales et militaires dans des engagements de jour et de nuit, allant souvent au corps à corps.

Le 7 octobre, à Coc-Xa, ayant reçu la mission d'ouvrir le passage à travers l'encerclement Viêt-Minh, le 1er B.E.P. lança de nuit un assaut. C'est une mission suicide. L'assaut commence vers 3 heures du matin. Les légionnaires doivent affronter une muraille de feu. Epuisés, à court de munitions, ils progressent quand même en lançant les dernières grenades, baïonnette au canon ou couteau à la main. Au bout de quelques minutes, il ne reste que 110 hommes valides sur 350. Après des heures de combat acharné, les survivants du B.E.P. avaient atteint leur objectif, la **Source**, au prix de plus de trois cents tués et blessés, permettant au reste de la colonne Lepage de s'engouffrer dans la brèche ouverte.

**** Le combat de la Source, Récit du Chef de bataillon Roger FAULQUES.**

Le BEP

Le commandant Segrétain et le capitaine Jeanpierre*** avaient décidé de la création d'un Peloton d'Elève Gradés (PEG) en avril 1950. En août débutait une deuxième session qui accueillait des légionnaires d'unités autonomes de Légion, comme la 40^{ème} compagnie de camions bennes du capitaine Montoya. Les capitaines Garrigues, Bouyssou et de Saint-Etienne avaient procédé à une sélection très poussée dans leurs compagnies en consentant à se séparer des éléments les plus prometteurs. Le 1er BEP étant mis en alerte le 17 septembre, vu le faible effectif opérationnel, il est décidé de faire participer le PEG, réduit aux seuls éléments du bataillon, soit un effectif d'environ 55 élèves caporaux et élèves sergents, avec les sous-officiers instructeurs : Fejes, aux, Savella, Lecomte. Trois groupes de combat et un groupe de commandement avec un mortier de 60 mm seront parachutés sur Thât Khé le 18 septembre matin avec la 2e vague du bataillon.

Le combat de la Source

Le 7 octobre : ... Le capitaine Jeanpierre engage alors le PEG à la gauche de la 2e compagnie. Dans l'obscurité, Pellerat de Borde me dit : - "Je marche avec toi au cas où il t'arriverait quelque chose". Et le PEG, au coude à coude, s'élance sur la pente, accueilli par un feu terrible. On se fusille à bout portant, tirant sur les lueurs des armes viets. Les pertes sont très élevées, chaque mètre conquis coûte un homme. Savella atteint la **source**, la dépasse de quelques mètres, mais son groupe a déjà perdu une douzaine d'hommes. Fejes et Vraux insistent au centre, mais les effectifs fondent et les deux sous-officiers prennent chacun le fusil-mitrailleur de leur groupe, tandis que Lecomte sur la gauche, presque au pied du calcaire d'où pleuvent les grenades et de longues rafales de P.M, parvient à progresser.

En cinq minutes, le PEG a perdu plus de la moitié de son effectif, mais les survivants, enragés, continuent leur action. C'est une fournaise, les balles claquent de partout. Une m'a déjà touché au coude gauche, une autre traverse la cuisse droite, sans dégât (!!!). Nous sentons que nos efforts vont enfin ouvrir la voie, mais Lecomte, que je relance, m'annonce qu'il n'y a plus personne debout. Fejes est tué devant moi. Pellerat de Borde derrière moi. Vraux et Savella sont blessés, mais continuent à se battre. Une décharge électrique me secoue et je m'abats sur le sol, la cuisse gauche fracassée. Le caporal Carta m'adosse à un tronc d'arbre. Il fait encore nuit, mais le brouillard se dissipe et le jour ne va pas tarder. Une autre balle me frappe à l'épaule droite. Et presque miraculeusement, le feu V.M s'est éteint, seuls quelques coups isolés retentissent encore...

Faulques sera découvert par le Viêt-minh. Il ne doit son salut qu'à un infirmier du BEP qui lui prodigue les premiers soins à l'insu de l'ennemi, mais également aux asticots... qui « nettoient » ses plaies déjà très nécrosées et enfin, à l'attitude de l'un de ses gardiens Viêt-minh qui prend soin de lui au cours de sa pénible évacuation brancardée en lui donnant à manger du riz et du piment. Considéré comme perdu, il est remis aux Français, et peut être ainsi évacué.

*** Ndlr : R Faulques a servi à nouveau sous les ordres du Colonel Jeanpierre au sein du 1^{er} REP en Algérie.

L'article ci-dessous a été écrit par le général Pierre Perron, ancien patron de la FAC et ancien président de l'Association des Pilotes de chasse. Il a déjà écrit dans notre revue avec une verve superbe sur un thème identique. Nous lui offrons nos colonnes pour qu'il puisse s'exprimer sur un thème qui nous est cher.

Porte-avions et Libye.

Suite... et fin

Je m'étais promis de ne plus...

Un précédent article sur l'épopée (je m'assagis : je n'écris plus l'imposture) du porte-avions en Libye et le profit que la marine en tirerait dans l'opinion (« la culture est ce qui reste quand tout (l'armée de l'air) est oublié »), a eu deux effets. Le premier, flatteur, a révélé l'étendue du lectorat de notre gazette, bien au-delà de notre confrérie. Le second, tout aussi surprenant, les réactions suscitées.

De la part de la marine d'abord. Toujours courtoises, y compris celle de son chef d'état-major, qui tout en m'écrivant ce que, ès fonction, il ne pouvait pas ne pas exprimer, me confiait ce qui fut connu de tous plus tard, ses efforts obstinés et infructueux auprès de sa hiérarchie pour ne pas envoyer le PA sur ce théâtre (il avait déjà fait fort en démontrant officiellement l'inanité d'un deuxième porte-avions). Il serait désobligeant d'imaginer qu'il acceptait délibérément ainsi de compromettre le succès des armes de la France en guerre.

D'autres marins aussi, dont du très beau monde, affichant une complicité amusée ; en substance : « Bien vu, camarade ! »

Puis des réactions d'aviateurs (pas tous !) de l'armée de l'air, dont la réprobation virulente m'a laissé pantois. « Ce n'est pas le moment... ». Ah bon ? Quel événement, quelles manipulations constitueront donc un jour le top de début d'une séquence opportune ? Ne pas heurter, ne pas désobliger, bien faire et laisser dire, mais « jusqu'à quoi » ?

L'affaire est d'ores et déjà entendue, évidemment. Dans l'opinion publique, la presse, la classe politique, la Libye, c'était le porte-avions et ses Rafales. Les conciliabules pseudo-étonnés et parfois courroucés internes à l'armée de l'air, entre soi, pour se donner bonne contenance paraissent bien dérisoires.

Ceci étant acquis, la marine embraye sur un autre combat, celui pour l'acquisition de SNA (sous-marins nucléaires d'attaque), dont le nombre est discuté. Pourquoi pas ? Nous ne sommes évidemment pas qualifiés pour savoir les besoins organiques de la marine (nous avons assurément, en revanche, un avis pertinent sur la dotation faite à la marine de 45 Rafales qu'elle n'engagera jamais de terre, par idéologie, et a fortiori en coopération avec l'Armée de l'air). C'est la méthode qui devrait tout de même secouer un peu notre âme naïve et nous inciter à moins d'angélisme pour défendre notre propre et juste cause.

Sachez, mes chers camarades, que la marine elle-même s'est abusée : le PA n'était pas le premier sur le théâtre libyen : « un SNA en immersion périscopique » (!), au large, détectait, surveillait, suivait, analysait, comprenait depuis février 2011 tous les mouvements des troupes de Kadhafi dans le désert, puis celui des rebelles, et son rôle a été déterminant pour éclairer le président de la République !!!

Ceci sous les signatures dans « le Monde », « le Figaro », la revue « Défense » etc. de hauts représentant de l'état-major de la marine.

L'excellente lettre périodique de l'Association des Personnels de la 5^{ème} Escadre, l'« AP 5 New's », en reprend le livret, sans spécifier que c'est celui d'un opéra-bouffe. La précision en est en effet inutile. Le président de cette association s'est donné la peine de commenter, au fil du texte marin, quelques lignes. (Suit la reprise d'un article du dernier AP 5 New's non reproduit ici)

Pierre Perron



**Pour l'information de tous et rétablir les « vérités » de l'EMA
voici le bilan chiffré de l'opération Harmattan**

AVIONS	MISSIONS	HEURES DE VOL	HEURES / MISSION
M 2000 D	1062	5202	4.8
M 2000 N	625	3129	5
M F1 CT/CR	399	1729	5.1
RAFALE AIR	1039	4539	4.3
ARMEE DE L'AIR	3125	14599	
RAFALE MARINE	616	2334	3.7
SUPER ETENDARD	341	1416	4.1
MARINE	957	3750	

A noter que les temps de vol par mission ne diffèrent que très peu à avions identiques Rafale Air 4.3 Rafale Marine 3.7 soit 36 minutes de différence (13%) malgré l'éloignement des bases Air et cela s'explique par les contraintes de fonctionnement du Porte-Avions qui doit aménager ses pontées de décollage et d'appontage en fonction des besoins de manœuvres strictement Marine et qui grève profondément le bilans heures/efficacité des avions Mais ce n'est pas tout. On nous rebat les oreilles pour nous vanter l'invulnérabilité du PA. Il faut que vous sachiez que malgré cette affirmation gratuite et malgré l'absence de menace aérienne ou nautique, en dépit de son escorte imposante le PA était à plus de 200 nautiques des côtes Libyennes. Dans cette occurrence pourquoi les Rafale Marine n'étaient-ils pas à Solenzara ou en Sardaigne? Je pense que les marins n'auraient eu que 300 hommes déployés au lieu de 4000. Insupportable mon cher Watson. Alors Amiral faut-il communiquer sur cette différence ?

SUPPORT Armée de l'Air

RAVITAILLEUR KC 135	315	5202
SDCA	222	2405
TRANSALL GABRIEL	36	253
DRONE HARFANG	16	243
ARMEE DE L'AIR	589	8103

A noter qu'il n'y pas eu de ravitaillement des Rafale nounous de la Marine au profit de l'opération autre que pour ses propres besoin, complètement repliés sur eux-mêmes avec une absence coupable d'esprit interarmées. Est-ce bien raisonnable d'utiliser des Rafale en nounous, les avions les plus performants de nos armées, uniquement pour satisfaire l'Ego de la Marine alors de cette tâche est bien mieux assurée par les KC 135.

En revanche les KC 135 étaient au service de tous les avions Air Marine et Alliés

SUPPORT Marine

E 2 C HAWKEYE	110	556
ATLANTIC	196	1426
MARINE	315	1982

A noter que les actions de support Marine ont été majoritairement conduites au profit de la Force d'Action Navale (protection du PA contre les avions, les bâtiments de surface et les sous-marins, accompagnement quasi exclusif des raids Marine). Non mes amis il est des attitudes insupportables.

MUNITIONS

TYPE	AIR	MARINE
BOMBES GUIDÉES US	664	216
AASM FRANÇAIS GUIDES	139	80
MISSILE CROISIÈRE SCALP	11	4
TOTAL	814	300

Carnet Noir

Nous avons appris la mort de **Marcel Soret** le 8 novembre 2011, il a fait parti de l'E.C. 01.005 de 1963 à 1981. Marcel était un PETAF haut en couleur et en capacités physiques et morales. J'ai des souvenirs très précis de nos échanges riches d'amitiés dans les années 60 puis 70.

Michel Tranchand est décédé le 06 février, c'est un ancien du Germas, du 2/5, et il a terminé sa carrière à la "grande EEVSV" .

Roland Leyssalle nous a quitté le 27 février. Après une affectation à la 5, il était parti à Air France où il a poursuivi une carrière superbe. De retour à Orange, il avait retrouvé avec joie la chaleur de l'Armée de l'Air au sein de notre association.

Jean-Claude Blanquié nous a également quitté le 28 février. Ancien du G.M.S. 15.005, de l'E.C. 03.055, des S.T. 5^{ème} Escadre et du 02.005, il a ainsi participer activement durant 13 ans à la vie de la 5^{ème}.

Nous demandons à leur famille d'accepter notre amitié et nos pensées dans ces drames.





Amie, Ami,

Le samedi 14 avril prochain, nous vous proposons une journée avec vos conjoints pour 2 visites et le repas, au programme :

1er RDV à 10 H 00 à la Chocolaterie de Lencieux, plan sommaire pour s'y rendre ci-dessous.



Coordonnées GPS : E05° 01' 37" - N44°10'43"

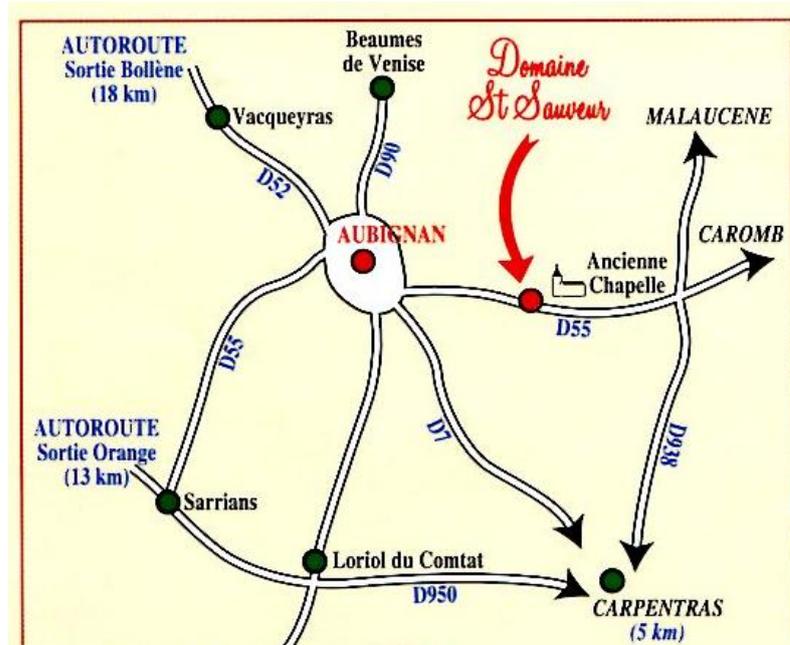
Téléphone : 04.90.65.82.21 Portable : 06.30.58.33.46

Description détaillée sur le site :

http://chocolat.lestuileriedelencieux.fr/index.php?option=com_content&view=article&id=8&Itemid=8

2^{ème} RDV entre 11 H 00 et 11 H 30 à AUBIGNAN, au Domaine Saint Sauveur, réputé pour son Beaufort de Venise. **Téléphone : 04.90.62.60.39**

Voir plan page 14



3^{ème} RDV au restaurant du « Golf du Moulin à Orange » vers 12 H 30 – 13 H 00.

Golf d'Orange
2247 route de Camaret
84100 Orange
Tél. : 04 90 34 34 04

Le prix de cette journée, visites + le repas : 25 € par personne.

Le coupon de réservation ci-dessous pour la visite, la dégustation et le repas est à adresser pour le 07 avril, 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 :	Nombre de participant :
<u>Merci de mentionner d'éventuelles modifications de vos coordonnées :</u>	
Adresse :	
Tél :	Adresse internet :