



## EDITORIAL

La danse des sept voiles est une légende biblique d'origine assyrienne et babylonienne :

*Si Salomé exécute la danse des sept voiles pour son anniversaire, elle recevra la récompense de son choix. Elle accepta et elle a dansé en libérant son corps de ses sept voiles.*

*Salomé, pour sa récompense demanda la tête de Jean-Baptiste sur un plateau.*

Et pourtant Jean baptiste a été un des premiers disciples, sa fidélité dans le passé, son activisme au service du Seigneur a été exceptionnel. Il a été incontournable.

Aujourd'hui la marine fait la danse des sept voiles devant le nouveau Président et son gouvernement.

Depuis quelques jours il est difficile d'ouvrir un journal ou un canal de télévision sans que la Marine ne montre ses charmes en oubliant de mettre en valeur ses faiblesses. Le président donne une interview dans l'EMM place royale il plonge à bord d'un sous-marin « invulnérable » !!! (Les moyens de transmission des SNLE sont placés dans des bunkers de béton armé mais les antennes qui transmettent l'ordre d'engagement sont d'une vulnérabilité déroutante). Le sénat habituellement sage donne de la voix pour la danseuse !!! Peu importe la France, si la Marine gagne. Je vous le donne en mille, le Balardrome sera construit mais la Marine restera rue Royale

Dans notre exemple qui est le Jean Baptiste contemporain ?

C'est toujours l'Armée de l'Air, cible majeure de la Marine. Ne soyons pas dupes et dénonçons cette campagne de séduction peu convenable en espérant que notre Président ne succombera pas aux charmes sauf à le regretter.

La réorganisation des escadrons de chasse a permis de retenir les groupes de la France Libre tout en conservant des escadrons emblématiques comme « les Cigognes » et le « La Fayette ». Mais peu d'entre nous ont entendu parler de l'Escadrille « France »

Le texte ci-contre est tiré du journal « LES AILES » en date du 20 juillet 1939. Ce dernier décrit la place de l'aviation aux fêtes du 14 juillet 1939 et plus particulièrement raconte la création pour le moins surprenante de l'Escadrille « France » (à noter qu'Orange avait été partie prenante de cette escadrille). J'espère que dans cette logique Orange saura reconnaître le poids de l'Armée de l'Air dans la communauté Orangeoise et participera à la création d'un musée de l'Armée de l'Air où la collection d'avions des « amis de la 5 » sera reconnu pour sa richesse et comme un élément fort de son patrimoine.

## L'Escadrille « France »

Les fêtes ont commencé, en réalité, jeudi dernier, par la remise de l'escadrille « France » au Ministre de l'Air, sur le terrain du Bourget.

Il s'agit de huit Morane-406 que des dons faits, par des particuliers, à la Caisse Autonome de la Défense Nationale, ont permis d'offrir à l'Armée de l'Air.

C'est le Général Nollet, Président de la Caisse, qui effectua la remise. M. Guy La Chambre arriva au Bourget par avion. Les Morane-Saulnier 406 étaient rangés sur la piste. Des discours débordants de reconnaissance et d'enthousiasme furent prononcés. Après quoi, le Ministre passa en revue des avions anglais et français stationnés au Bourget.

L'escadrille constituée par les avions de la Caisse Autonome a été baptisée « France » parce que chacun des avions qui la forment a reçu le nom d'une province française. A l'heure actuelle, l'escadrille « France » est composée des avions « Ile-de-France », « Alsace », « Flandre », « Lorraine », « Orange », « Corse », « Savoie », « Bretagne ». Elle est commandée par le Capitaine Hugo et ses pilotes sont Valentin, Bertrand, Isola, Phénix, Lion, Pouteins et Meton. A l'issue de la cérémonie de jeudi, ils ont effectué un très beau vol de groupe au-dessus du Bourget.

PONTEINS

L'Armée de terre, comme la Marine, est toujours très satisfaite de ce qu'elle fait même si elle est la seule à le penser. Je vous ai donné quelques exemples pour la marine, l'ALAT en la personne de son chef emboîte le pas.

«Comme son prédécesseur, le CEMAT a marqué son attachement à l'ALAT en évoquant les résultats obtenus en Libye et en Afghanistan. "Nos hélicoptères (Caracal de l'Armée de l'Air ???) sauvent des vies en Afghanistan (a-t-il « engerbé » les Caracal de l'Armée de l'Air qui assurent cette mission et ont transporté et protégé le Président de la République lors de son dernier voyage??) et le Tigre a gagné sur ce théâtre ses lettres de noblesses" a-t-il constaté en ajoutant : "les fantassins de Kapisa nous disent que la seule apparition du Tigre produit un effet immédiat". Et le COMALAT d'ajouter "maintenant, ce sont même les Afghans qui le disent" !!!!

*Est-ce un propos de cantine ou un exemple de la dissonance cognitive ?*

Le général a aussi rappelé en trois chiffres l'engagement de l'ALAT en Libye. "45% des cibles détruites par la France l'ont été par l'ALAT, qui a agi avec une empreinte particulièrement faible : 15 machines, pour seulement 10% du coût d'Harmattan".

*Je ne commenterai pas ces chiffres, je rappelle seulement deux vérités :*

- *Le mot cible utilisé couvre un éventail très large de matériel, depuis le tireur sur un toit avec une kalach... aux PC de commandement durcis, (comme pendant la croisade des albigeois au siège de Béziers « Dieu reconnaîtra les siens » !!!)*

- *Le général oublie de prendre en compte les frais liés à la plateforme marine qui a amené les « Tigre » et les « Gazelle » à proximité de la Libye.*

*Qui parle vrai ? Donc Acte.*

*Pendant ce temps-là on avance les modalités du départ d'Afghanistan. Là encore sans l'aviation on ne sait pas faire mais plutôt que de parler de gros porteurs français on parle d'AN 124.*

Le retrait militaire français d'Afghanistan, lequel a commencé en octobre 2011 et doit s'accélérer en 2012 avec le retour au pays de 2000 hommes environ. Depuis mi 2011 nos forces de combat n'ont plus de rôle... de combat et restent cantonnées dans leurs fortins ou à proximité immédiate. Il n'a pas été attendu mai 2012 pour l'annoncer, mais nos relais d'opinion étaient autistes. Les annonces récentes n'ont rien changé aux réalités. C'est vrai cependant qu'il vaut mieux ramener en France des hommes qui n'ont plus de rôle offensif depuis un an. La seule motivation était le respect de la parole donnée... Cependant cela pose un énorme défi logistique, avec la nécessité de rapatrier plus un millier de véhicules blindés (VBL, VAB, AMX-10 RC, Caesar) qu'il n'est absolument pas question de laisser sur place, ainsi que 1.500 conteneurs de 12 tonnes. Sans oublier les drones Harfang basés à Bagram et les 14 hélicoptères du BATHELICO de Kaboul. Ce ne sera pas des « forces combattantes » qui feront le travail, mais il faudra des combattants pour sécuriser le retrait de la Kapisa, sauf à revenir au désastre de la RC 4 lors de l'évacuation de Lang Son en « Indochine ». Alors qui croire ?

Aussi, il n'y a guère de temps à perdre, d'autant plus qu'il est à prévoir quelques difficultés à venir quand les autres pays engagés en Afghanistan en feront de même, les plateformes aéroportuaires (Kaboul et Bagram) risquant d'être saturées...

D'après l'Etat-major des armées (EMA), et dans le cadre du contrat Salis, les AN-124 ont commencé à rapatrier les matériels du contingent français depuis le 26 janvier dernier. Ces équipements peuvent revenir soit par un vol direct depuis l'Afghanistan, soit par voie aérienne puis maritime, après avoir été transportés par les airs jusqu'aux Emirats arabes unis, où la France dispose de la BA 104.

Selon les explications données par l'EMA, une quarantaine de vols d'AN-124 ont été exécutés pour le premier trimestre 2012, ce qui a permis de ramener en France environ 300 véhicules et conteneurs.

Au total, il faudra compter au moins 300 rotations pour rapatrier tous les matériels engagés en Afghanistan.

*J'ai le souvenir de ce CEMA, il y a une bonne quinzaine d'années, qui a expliqué qu'il n'était pas nécessaire d'avoir des avions gros porteur dans l'Armée de l'Air et que l'appel à des avions russe serait la meilleure formule !!! A-t-on vu un CEMA Marine dire que les BPC pouvaient être remplacés par des ferries ?*



### ***Dernières nouvelles***

La Marine a perdu le cinquième Rafale. C'est en effet au cours d'un combat contre des F 18 du PA américain USS Eisenhower, arrivé en Méditerranée en provenance des Etats-Unis au large de l'Espagne que le pilote du M 24 s'est éjecté. L'avion a coulé par grands fonds. Il s'agit du cinquième crash d'un Rafale depuis la mise en service de l'avion français, en 2001. Le premier accident était survenu avec un appareil de l'armée de l'Air, en Corrèze, au mois de décembre 2007. En septembre 2009, ce fut au tour de la marine de déplorer un accident mortel, lorsque les M22 et M25 sont entrés en collision au-dessus de la Méditerranée. Enfin, le 28 novembre 2010, un autre appareil du Charles de Gaulle, le M18, s'abîmait en mer juste après son catapultage au large du Pakistan.

Le CEMAT doit surement remplir de nombreuses missions ! Il vient de nommer 7 (je dis bien sept) « chargés de missions », un quatre étoiles, un trois étoiles et cinq deux étoiles.  
***Vous avez dit mexicains ?***

La Marine vient de nommer 27 commandants de bâtiments. Bravo il y a plus de bâtiments dans la Marine pour ne pas servir que d'escadrons dans l'Armée de l'Air pour servir!!!



*Les pilotes qui ont été formés aux USA connaissent la Base aérienne de LUKE et les jeunes générations savent que Red Flag est à proximité de la base de NELLIS. Les américains donnent à leurs bases des noms de grands aviateurs américains au point que l'on ne connaît ces implantations que par ce nom propre.*

*L'Armée de l'Air a donné des N° Suivis du sigle de B.A. Depuis une quarantaine d'années un nom de parrainage à été accolé. C'est ainsi que la BA 112 était baptisée, Marin la Meslée. Mais nous n'avons pas pris les traditions des américains et la base de Reims est restée BA 112 et non Marin la Meslée. Pour ma part je trouve cela dommage.*

*La fermeture de cette base me donne l'occasion de revenir sur nos grands anciens dans une rubrique ouverte aujourd'hui.*

Peu de gens savent, aujourd'hui, qui est le commandant Marin-La-Meslée. Hormis, bien sûr, ceux qui ont connu la base aérienne 112 de Reims, qui portait son nom avant de fermer définitivement ses portes en 2011. Sans oublier ceux qui sont intéressés par l'histoire de l'aviation militaire.

Né le 5 février 1912, à Valenciennes, Edmond Marin-La-Meslée est très tôt passionné par l'aéronautique, à un moment où cette dernière vit ses débuts. Une fois son baccalauréat en poche, il commence des études de droit. Mais l'envie de voler est la plus forte. Entre les bancs de la faculté et un cockpit, le choix est vite fait...

Breveté pilote à l'âge de 19 ans grâce à l'école de pilotage Morane-Saulnier et après avoir obtenu une bourse d'Etat, il décide de devancer l'appel du service militaire. En novembre 1931, il suit les cours des Elèves officiers de réserve (EOR) à Istres, puis à Avord. Major de sa promotion, il est nommé sous-lieutenant de réserve en septembre 1932 puis rejoint le 2<sup>ème</sup> Régiment d'aviation de chasse de Strasbourg.

A la fin de cette période, et devant à retourner à la vie civile, il s'engage à nouveau en qualité de sergent. Puis, après son mariage, en 1935, il est admis, un an plus tard, à l'École de l'Air. Promu au grade de sous-lieutenant à l'issue de sa scolarité, il est ensuite affecté à la 5<sup>ème</sup> Escadre aérienne.

Nommé lieutenant en octobre 1939, il s'illustre, avec le groupe I/5 et aux commandes d'un Curtiss H75 de facture américaine, pendant la drôle de guerre – il abat un Dornier 17 en janvier 1940 – et la campagne de France de mai-juin 1940 en obtenant 20 victoires aériennes (16 homologuées) en 106 missions de chasse. Autrement dit, il est « l'as des as » français pour cette période.

Après l'armistice, son groupe se replie au Maghreb. Nommé capitaine en décembre 1941, il reprend le combat un an plus tard, après le débarquement anglo-américain en Afrique du Nord (opération Torch). Son groupe étant équipé de Curtiss P-40, puis de Bell P-39 Airacobra, il participe aux côtés des Alliés à la bataille de Tunisie et, au large des côtes nord-africaines, effectue 105 missions de « Coastal Command », au cours desquelles il remporte 4 nouvelles victoires aériennes.

Promu au grade de commandant en juin 1944, Edmond Marin-La-Meslée retrouve la France et, basé dans l'Est, assure des missions d'appui au profit de la 1<sup>ère</sup> Armée française. Au cours des combats de la poche de Colmar, le 4 février 1945, son P-47 Thunderbolt est touché par des obus et s'écrase dans un champ de la commune de Dessenheim. L'officier n'y survivra pas.

« Pur visage de l'aviation de chasse dont il était l'incarnation, il restera par ses vertus et par sa gloire l'une des figures les plus éclatantes de l'armée de l'Air et l'un des héros les plus nobles de la nation » peut-on lire dans la dernière citation concernant le commandant Marin-La-Meslée.



*Daniel Sauteret nous narre un incident comme nous en avons tous connu. Cette histoire a eu pour cadre l'opération NSPO (Nato Side winder Program Office). Jusqu'à cette période la fabrication des Side Winder était un secret bien gardé et les USA en avaient le monopole sur leur territoire. Dans le cadre du NATO et pour les besoins des Européens, la fabrication des SW a été transférée en RFA. Le NSPO devait valider les SW fabriqués en Europe. La « 5 » a été chargée de cette expérimentation. Les deux escadrons y ont participé et pour le 1/5 entre autres le LT Giraud, le S/C Déi et deux jeunes dont le LT Harent, pour le 2/5 au moins le LT Latil et le LT Cunha.*

*Le plastron (un CT 20) évoluait dans le champ de tir des îles du Levant. Le tir ne posait pas de problème particulier à l'exception d'une manipulation délicate dans une séquence relativement complexe de différents interrupteurs dont la fonction initiale avait été détournée pour l'adaptation au SW. L'incident relaté ci-dessous en est la démonstration.*

*Cette histoire me rappelle un autre incident sur MF 1 en bout de piste sud vers la fin des années 70 ou un Magic avait été mis à feu en direction de Camaret. Les responsabilités avaient été mal évaluées et c'est un mécano extraordinaire de compétence qui avait été sanctionné à tort. Il s'appelait Calvez dit Pélican. C'est un homme que j'ai beaucoup apprécié. Il était capable de faire « la bringue » toute une nuit mais il était présent au travail à 7h30 sans défaillance. C'est lui qui disait « avec ses mécanos, un patron, doit avoir des souliers à clous dans le travail mais il doit savoir mettre des souliers vernis dans les dégagements »*

## INCIDENT DE TIR

Suite à l'article de Michel GIRAUD dans la revue AP5 N°-26 du 26 Mars 2003 , le BROUSSARD DE L' ILE DU LEVANT je me souviens d'un incident de tir lors d'un test au sol d'un SIDE WINDER,

C'était il y a longtemps, 1963 je crois, et un samedi matin sur le parking du 1/5 vérification du système de lancement du missile à l'aide d'un banc test.

**Situation** : un SMB 2, vérification du missile côté gauche, à droite une « carriole » à oxygène et les autres B2 alignés, en face du SW et en avant du nez du B2, son chariot de transport,

- au poste de pilotage : moi, Daniel
- près du SW : l'armurier qui a installé son TEST BENCH, plus deux mécanos intéressés par la procédure qui, derrière la tuyère l'un expliquait à l'autre la fonction des roulettes dentées sur les dérives, elles empêchent la rotation du missile après son tir,
- sur l'échelle : un mécano Equipement
- à droite : un mécano Equipement avait entrepris le plein d'oxygène !!!!!
- Le missile était sur son « support » de lancement, cache sur le détecteur IR et goupille de sécurité à poste,

### Déroulement du Test :

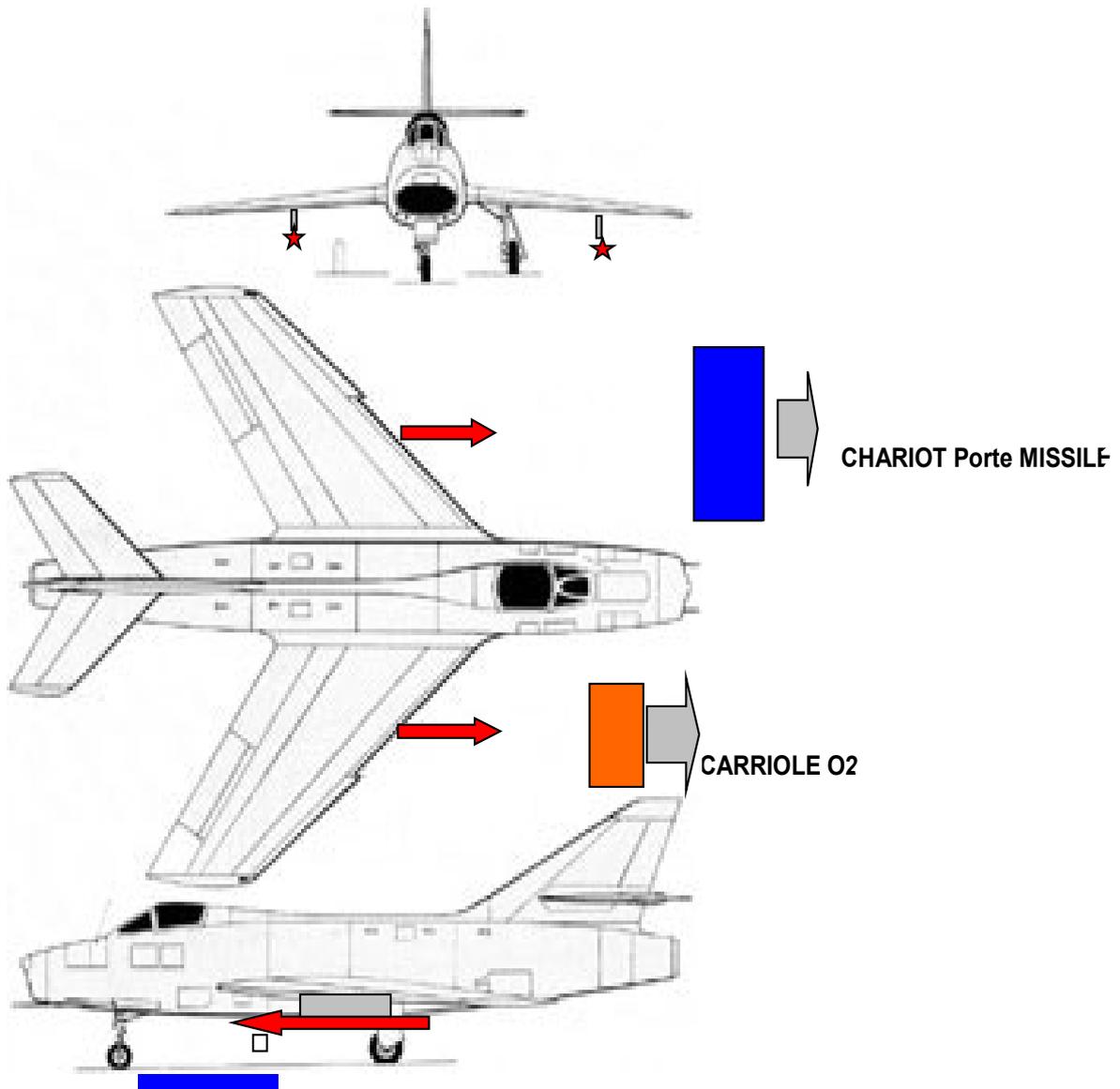
- Je reçois l'ordre du « Pétafeu » de presser sur la détente : pas de signal dans le casque de détection , il décide d'utiliser la flamme d'un briquet au lieu de la lampe torche précédemment, toujours pas de signal dans les écouteurs et d'infos sur le Test Bench ?
- le « Pétafeu » pensa avoir résolu le problème ! il retira la goupille de sécurité et me dit de répéter le test !!!!!
- Le missile quitta son « launcher » en blessant légèrement les deux mécanos qui par chance n'étaient plus dans l'axe du missile, celui sur l'échelle qui me demandai chaque fois si le missile parlait ! ,les tympans abîmés , le chariot brisé ainsi que le missile qui, heureusement avait une charge inerte,
- L'énorme bruit, coup de canon a fait déplacer les personnes présentes du PC
- J'ai du faire un compte rendu d'incident aux autorités compétentes sans conséquences pour moi, l'erreur a été de faire le test missile à poste : il fallait le déposer pour tester le «launcher»

### Conclusion :

Nous avons eu de la chance ce jour là !!! et heureusement, le missile de droite n'a pas été testé.

Daniel SAUTERET

INCIDENT DE TIR



*Il y a quelque temps le colonel Bourdila que nous connaissons tous m'a fait parvenir ce document que je distillerais journal après journal. Certains épisodes sont déjà parus dans AP 5 New's mais je ne peux m'empêcher de vous livrer le total « dans son jus »*

*Merci mon colonel pour cette vie de chasseur.*

## **Souvenirs..souvenirs ! Prologue**

Voici quelques jours déjà, revêtu de ma veste civile de retraité, je m'en fus visiter le CEAM sur la Base de Mont de Marsan. Il s'agissait d'une agréable visite touristique et rien ne devait tellement me surprendre ! Las, dois-je l'avouer, j'en suis sorti positivement bouleversé. En quelques six heures de temps (entrecoupées d'un excellent repas) j'ai été confronté à l'aboutissement de ce qui représente la révolution de notre Mère l'Armée de l'Air, faisant face à la numérisation généralisée de tous ses moyens... Le Contrôle, la Formation et pour terminer... Le Rafale ! J'ai été emporté par un véritable maelström qui a fait resurgir en moi tout ce à quoi j'avais participé pendant plus de trente années, comme petit acteur, patron, concepteur, créateur... Et, tout cela, prolongé par la suite par un assez long passage dans le milieu industriel. Les souvenirs ont littéralement explosé. L'un de mes admirateurs m'ayant demandé de l'écrire... j'ai succombé !

### **Chap.1 " La Chasse" Le pain blanc**

Tout avait débuté en 1946, je rentrais des States, tout juste breveté pilote et à peine lâché sur P47 Thunderbolt. Mais, j'étais un fighter pilot ! (enfin, je le croyais). Je me suis retrouvé devant un héros du Normandie-Niemen qui m'a douché d'un "vous ne savez rien...on va vous apprendre LA Chasse". Et le hard labour avait commencé... Il a duré quelques trente années pendant lesquelles j'ai positivement mangé tout le pain blanc de ce métier mythique ! D'accord, j'ai joui d'une chance insolente, mais j'ai touché à tout, j'ai fait toutes les bêtises, je suis devenu un pilote... Vieux, j'ai même pu ramener au sol toutes mes montures (à peu près intactes) et je suis encore là pour le raconter en utilisant... un ordinateur et un traitement de texte.

Oublions Meknès, où l'on se tuait allègrement en chevauchant tous les engins qui, eux, avaient survécu à la guerre. Je me suis retrouvé en Escadre sur Spit. On vivait, on respirait, on jouait "Chasseurs mes frères" en vrai. J'étais le 1<sup>er</sup> sous-bite AD arrivé en Escadre après la guerre. Je côtoyais les Dieux de l'Olympe chasseresses, les Jeandet, Madon, Hugo.... J'y ai appris mon métier sous la conduite de chefs prestigieux, Ludo (Berthet), Muso (Muselli, l'équipier de Marin la Meslée). L'œil de lynx de Boillot nous ridiculisait. Le monde se partageait entre les CP et les équipiers.

Ceux-ci ne savaient rien, les autres savaient tout (sauf le VSV ! Car pour ça, nozôtres les "made in Usa"... on gardait l'avantage !) Un équipier ne pouvait pas aller se poser seul sur un autre terrain, mais sitôt mon brevet obtenu, et parce que j'étais lâché P47, je suis parti chercher six avions (avec 5 équipiers) à Ambérieu pour leur faire passer la mer Méditerranée. Ayant tout ramené (les six pièges) à bon port, j'ai renouvelé l'opération jusqu'à compléter la dotation du Groupe (on partait le dimanche en JU52 Maison Blanche – Francazal et on rentrait le vendredi en P47).

Pour montrer que nous avions les jambes longues, nous sommes même allés jusqu'à Abidjan en 7h40 de vol sans escale! Au retour, comme on ne savait à peu près rien des courants d'air contraires, nous avons dû nous poser à Tindouf, à six, accrochés à un Léo 45, lequel avait percé sous 500'... en variation de QDM. La belle époque que ce fût, le matin à 20 000', l'après-midi à -10 mètres (pour courser le mérrou), et puis j'étais devenu Cdt d'Escadrille. J'avais appris la mystique du CP 1<sup>er</sup> de cordée et j'avais compris la symbiose qui unissait les cochers et leurs graisseurs !

Il y eut alors une 1<sup>ère</sup> révolution, nous sommes passés sur jet, les Vampires. J'étais devenu chef ops au CTAR d'Orange (Centre de Transformation sur Avion à Réaction)

C'est ensuite que les choses sérieuses ont vraiment commencé: Toujours à Orange, promu Capitaine le 01.01.1954 je suis devenu, trois mois plus tard, Cdt de l'Escadron "de Chasse" 1/5 Vendée : 45 pilotes dont 5 CP (les S/CP n'existaient pas) plus une vingtaine de mécanos exceptionnels, drivés par l'Adjt Berthelot à qui devait succéder le grand Pagès. C'était un escadron appartenant à la DAT (Défense Aérienne du Territoire). Ma prise de commandement fut positivement homérique; tout jeune Capitaine et petit chef, j'étais là depuis moins d'un mois lorsque nous sommes partis en manœuvres à Hyères.

Nous hébergions une patrouille de Vampires Italiens (légèrement différents des nôtres, juste pour faciliter ! ...et on se causait en anglais). Décollage sur alerte en patrouilles de quatre (dont un italien). Plafond 800', Montée à 20 000'... no joy ! Retour à la maison ! Un trou sur Toulon, je plonge avec mes trois fidèles et on remonte la côte en radada avec l'idée de contourner Giens par la mer (N°2 en panne radio) ! 10' plus tard, la pluie, plafond zéro... On remonte à 10 000', toujours à 4 avions ! "Hyères Approche" nous accroche et on plonge dans la couche... Lorsque mon N° 3 décroche ! ... Je remonte (pour pas le laisser seul), on rassemble, encore à 4, hippodrome et on repart (ac le pétrole qui commençait à...) ! On rentre dans la couche lorsque 3 et 4 (l'italien) redécrochent ! "OK remontez ! Moi je perce à deux ! Sous la couche... silence pour moi". (Et je me pose !) En suivant à la radio le sort de mes deux autres... ceux qui s'étaient perdus... puis aperçus... et dont le N° 3 traduisait en anglais les caps pour le pauvre italien ! Je mets le pied par terre juste pour voir N°3 qui se jette sur la piste tandis que le 4, lequel perçant en snake, avait over shooté, faisait demi-tour et se posait à contre piste ! Ils se sont croisés, à mi-bande, sans pépin, sous les yeux du Cdt d'Escadre qui m'a seulement dit "que j'avais du pôt ! " Mon second, pour me consoler, me dit alors "C'est bien connu, D... (le N° 3) refuse toujours de percer en patrouille". C'était ça la DAT de l'époque ! On monte, on voit rien, on rentre !

Un peu de temps se passe et nous partons (11.06.54) défendre la Coupe Comète brillamment remportée l'année d'avant par mon prédécesseur (Robveille). Mise en place à Dijon, nave à 12 et, fort heureusement, mon second me réveille alors que j'over-passe le 1<sup>er</sup> point tournant ! (Le stress). On se pose à Cazaux, mes champions tirent comme des chefs (Gourlia dont on a parlé dans un N° précédent d'AP 5 New's et Camus, c'est lui qui expliquait à tout un chacun, dont le Cdt du CIT (Centre d'Instruction au Tir), "que le collimateur gyroscopique ne poussait pas sous les arbres et ne se cultivait pas comme les pommes de terre" – il marquait assez régulièrement 75 et même 80% sur les cibles), Monsieur Maurice (ex patrouille d'Etampes) gagne l'épreuve de voltige dans une démonstration éblouissante et... nous remportons la coupe !

Le défilé du retour à 12 mérite d'être raconté mais personne ne voudra me croire ! Passage par Lourdes... pour dire merci ! Défilé à 300' sur Laloubère (j'avais promis à mon Père que... si nous gagnions !) Toujours du pôt ! Y avait un \*\*\* biffin qui fêtait son départ et qui s'est cru obligé de remercier le Cdt de la 3<sup>ème</sup> RA "pour cette aimable attention". (J'ai dit du pôt, car personne n'a su nous identifier = pas vu pas pris !). Pour la bonne mesure, je me suis même détaché du dispositif pour aller survoler, vite fait, mon collègue natal (chaque fois que j'y vais... y en a qui en parlent encore!). Le survol d'Orange à l'arrivée vaudrait sûrement (aujourd'hui) une radiation du PN ! J'ajouterai que l'alcostest n'existait fort heureusement pas à l'époque : d'abord, il avait fallu vider la coupe (fort aimablement remplie par les perdants avec tous les alcools qui traînaient sur la table) et puis, après, nous étions allés réveiller la mécanique... pour les associer correctement au succès de l'Escadron ! Le voyage s'était fait bien évidemment en VFR.

(A suivre)



*Le général Lucien Robineau a fait une carrière complète de chasseur dans l'armée de l'Air. Il a été le patron du service historique de l'Armée de l'Air et c'est à lui que j'emprunterais la description des parrains des bases aériennes dissoutes.*

*Le général est un orfèvre de la langue française et tout au long de ses «piqures de rappel» dont vous avez la première dans ce numéro, il nous rappelle quelques règles parfois oubliées ou négligées.*

## Lucien Robineau (51 - Jeandet)

Pour transpercer les incultes de haut niveau sévissant ici et là, notamment sur les ondes

### Exercice de grammaire

Parité : Sur le modèle des errements en vigueur à l'Imprimerie nationale (JORF) : auteure, écrivaine, sous-lieutenante, lieutenant-colonelle, ingénieure, docteure, etc., mettre au féminin les titres ou noms de fonctions indiqués ci-après sous leur forme usitée pour les hommes. Premier-maître, second-maître, maître principal ; maître d'équipage (Marine nationale). Grand Maître de l'Université, maître assistant (Enseignement). Maître d'hôtel, maître-queux (restauration). Maître tailleur, maître bottier, maître ouvrier, maître-chien ; sentinelle, estafette ; sergent-chef, tambour-major, chef de bataillon, major (Défense). Mannequin, camelot, glacier, clerc de notaire, suisse d'église, médecin (Société civile). Monsieur et cher Maître (Académie).

### Supplément gratuit

Clair-obscur : La nature a horreur du vide et l'homme a peur du noir. Est-ce pour cela qu'on associe l'obscurité aux chagrins ordinaires ? Mais on a tort de croire qu'une coupe sombre soit le pire pour un budget. C'est (on l'a oublié) un mal moindre qu'une coupe claire !

La métaphore s'inspire des métiers de la forêt : une coupe sombre est assez modérée pour que les frondaisons arrêtent encore le soleil, tandis que la coupe claire déboise au point que le jour illumine les clairières. Le pire serait la coupe blanche, qui de tout ferait table rase.



***Notre ami Philippe Golain a été élevé à la dignité d'officier de la Légion d'Honneur.***

***Nous sommes heureux pour lui et nous le félicitons pour cette distinction qui nous honore tous.***

***Vous trouverez ci-dessous la carrière d'un grand chasseur allemand. Organisateur de l'opération de protection aérienne de Cerberus (transfert de 3 cuirassés de Brest vers la Norvège).***

*Ces trois mastodontes allemands étaient à Brest depuis 12 mois pour attaquer les convois alliés. Cette mission ne fut pas remplie car les bâtiments sous la menace de l'aviation sont restés à quai à Brest et les attaques incessantes de l'aviation alliée dans le port ont contraint les allemands à quitter les côtes françaises. Pour réussir l'opération Cerberus il a fallu mobiliser 280 avions de chasse et deux groupes de bombardiers. Les anglais ont été surpris et ont lancé des avions torpilleurs Swordfish. Mais les vieux biplans, très lents, ne parviennent pas à placer une torpille, en raison de la présence de la chasse allemande.*



meretmarine.com

*Cette manœuvre audacieuse a été aidée par un brouillard tenace en Manche orientale et a permis aux trois cuirassés de rejoindre la Norvège. Mais les bâtiments allemands ne s'en sortent pas pour autant. Le Scharnhorst heurte deux mines au large de l'embouchure du Rhin et de la Frise. L'amiral Ciliax, qui est à bord, transfère sa marque sur le destroyer Z29, alors que le Gneisenau est également touché par une mine dans la soirée du 12 février. Les deux croiseurs de bataille sont sauvés mais seul le Scharnhorst reprendra l'offensive depuis la Norvège, au large de laquelle il sera coulé en décembre 1943 par le cuirassé HMS Duke of York. Quant au Gneisenau, il gagnera Kiel, où il sera gravement endommagé par un raid de la RAF. Le navire, qui ne reprit pas la mer, fut sabordé à Gotenhafen...Tiens !!!*

*Conclusion les marins allemands se sont bien promenés sur la mer jolie sans beaucoup servir leur patrie et pour leur donner une chance de réussir la manœuvre il a fallu mobiliser 350 avions !!!*



# La chronique du CESA

## 9 février 1996 : décès d'Adolf Galland

L'ancien inspecteur de la *Jagdwaaffe* (l'aviation de chasse allemande) de la seconde guerre mondiale, décède à Remagen-Oberwinter, en Allemagne fédérale.

### Une carrière hors du commun

Reçu au concours d'entrée de la *Luftwansa*, en 1932, Adolf Galland intègre la *Luftwaaffe* et combat au sein de la légion Condor en Espagne. Il participe ensuite aux campagnes menées par les forces armées allemandes en Pologne, en France et au-dessus de l'Angleterre, devient inspecteur de la chasse fin 1941, succédant au grand as Werner Mölders et termine la guerre avec 104 victoires. Ayant bénéficié des plus hautes distinctions du Troisième Reich, il est fait prisonnier en 1945 puis part pour l'Argentine en 1948 et regagne son pays en 1955, travaillant au profit de l'industrie aéronautique.

### Promoteur du Me 262

Galland ne brille pas que par ses simples qualités de pilote de chasse. Après s'être distingué lors des opérations sur la Grande-Bretagne, il est un des organisateurs de l'opération *Cerberus*, qui permet à trois grands croiseurs de la *Kriegsmarine* de franchir la Manche, depuis le port de Brest, au nez et à la barbe des Britanniques et de gagner des mouillages en Allemagne (février 1942). Inspecteur de la *Jagdwaaffe*, il comprend rapidement la nécessité vitale d'édifier une puissante aviation de chasse destinée à défendre le territoire allemand contre l'offensive aérienne stratégique alliée, en abandonnant au besoin la maîtrise de l'air à l'ennemi sur les fronts terrestres. Ses thèses n'étant pas admises par Hitler et Göring, il n'en continue pas moins à se battre pour elles et finit par être limogé en janvier 1945. Pendant les derniers mois du conflit, Galland combat à la tête d'une unité de *Me 262*, un chasseur à réaction dont il a été un des plus ardents promoteurs, pensant qu'il pourrait retourner le cours de la guerre aérienne en faveur du Reich.

### L'opération *Donnerkeil*, 11 février 1942

En 1941, le haut commandement allemand décide de transférer trois grosses unités navales du port de Brest vers les ports allemands de la mer Baltique (opération *Cerberus*). La *Luftwaaffe* assure une couverture aérienne (opération *Donnerkeil*). Adolf Galland élabore un plan astucieux. Le parcours est divisé en trois secteurs pour lesquels des escadrilles sont déployées (280 appareils au total). Ces dernières effectuent des rotations de 30 minutes afin d'assurer une protection permanente. Les équipages doivent garder le silence radio. Un officier embarque sur un navire pour coordonner les actions. Enfin, Galland ordonne aux bombardiers de survoler la Manche occidentale afin de détourner l'attention des Britanniques. Le groupe naval (neuf navires, six destroyers et quatorze vedettes) appareille de nuit le 11 février 1941 et force par surprise le passage du Pas-de-Calais.

Les Anglais tentent de les intercepter mais une tempête de neige cloue la chasse au sol. Seuls les avions du *Fleet Air Arm* munis de torpilles attaquent la flotte mais ils sont abattus par l'aviation allemande. Les batteries côtières britanniques, masquées par le brouillard, manquent leur cible.

Cette coopération entre la *Luftwaaffe* et la *Kriegsmarine* est une réussite puisque seuls un destroyer et 17 chasseurs sont abattus. À l'issue de cette opération, Galland est promu *General major*, il est alors le plus jeune soldat jamais promu.



Centre d'études stratégiques aérospatiales – Section rédaction  
1 place Joffre 75700 Paris SP 07 – Tél : 01 44 42 80 81  
Mail : manifestation.cesa@air.defense.gouv.fr



**PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE 2012  
DE L'ASSOCIATION DES PERSONNELS DE LA 5° ESCADRE DE CHASSE**

Le 22 juin 2012 à 19 h 00 au «Restaurant du Golfe du Moulin» à Orange, le Général LARTIGAU, Président de l'Association ouvre la séance en souhaitant la bienvenue aux 19 adhérents présents.

A ce jour, l'Association compte 274 membres.

**FINANCES**

Le trésorier donne lecture du bilan dont un exemplaire est joint en annexe.  
La cotisation annuelle est maintenue à 10 €.

**RENOUVELLEMENT DU BUREAU**

Les membres du bureau sont reconduits dans leur fonction.

**LE MOT DU PRÉSIDENT**

Le Général Lartigau évoque les conflits en cours.  
A 19 h 30 , le Président clôt l'Assemblée générale.

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

**M. DIEU Jacques**  
Vice-Président  
  
*Signé : J. Dieu*

**M. SOUFFLET Michel**  
Trésorier  
*Signé : M. Soufflet*

**Mme FOIX Annie**  
Secrétaire  
*Signé : A. Foix*

-----  
**BILAN EXERCICE 2011 – 2012**

AVOIR AU 18 JUIN 2011 = + **5 703,88 €**

RECETTES		DEPENSES	
55 Cotisations	940,00	Affranchissements	751,97
7 adhésions	90,00	Fournitures de bureau	111,47
Intérêts	118,85	Participations repas	225,29
2 dons	35,00	Décès (achats de fleurs ou plaques)	225,00
<b>TOTAL</b>	<b>1176,85</b>		<b>1313,73</b>

**Balance : - 136,88 €**

AVOIR AU 01 JUIN 2012 : + **5 567,00 €**

COMPTE EPARGNE	COMPTE COURANT	CAISSE
5 434,62 €	48,59 €	83,79 €