



EDITORIAL

Début octobre, le Ministre de la Défense Monsieur Le Drian a prononcé à Brest un discours que l'on pourrait intituler :

Va-t-on enfin faire le choix de la mer ?

Ce ministre est un élu de Bretagne et on voit très bien quelles peuvent être ses inclinations. Sans être devin, je pense que les marins qui l'entourent ont dû ciseler quelques morceaux choisis de ce discours. Il y a un passage qui m'a interpellé par son archaïsme :

Le Ministre a cité Richelieu : « On ne peut sans puissance sur mer ni avoir la paix, ni gagner la guerre » et d'estimer que « c'est encore vrai aujourd'hui ».

Déjà citer Richelieu en 2012 comme une grande orientation de la politique de défense de la France en 2012 c'est bien pour la culture mais c'est déjà risqué ! Alors oublier la troisième dimension (que Richelieu ne pouvait connaître en 1630) c'est dommage pour le ministre qui dévoile ainsi sa partialité

Plus dommageable encore c'est que Richelieu n'ait pas connu cet outil irremplaçable de stratégie, nous aurions eu une citation d'un autre niveau...

Nous avons un nouveau CEMAA, le général Denis Mercier. Son prédécesseur le général JP Palomeros a été affecté à Norfolk pour succéder au général Stéphane Abrial.

Nous pouvons être fier de ces successions S. Abrial a commandé la « 5 » JP. Palomeros et D. Mercier ont été au 1/5 en première affectation et ils lisent tous notre revue.



Moins agréables sont les nouvelles des armées

Selon les chiffres communiqués par le ministère du Budget, 7.234 postes seront supprimés l'an prochain au Ministère de la Défense, sur un total de 12 .298. La défense va donc supporter à elle seule 58,80% de l'effort de réduction, alors que ses personnels civils et militaires (env. 290.000) ne représente que 12% des effectifs totaux de l'Etat. Dans le même temps, 11.011 emplois publics nouveaux seront créés dont 10.011 dans l'Education et 1.000 dans la sécurité (Police, Gendarmerie et Justice). Chacun jugera (c'est encore en notre pouvoir)



Nous avons perdu Pierre Colombe. Nous avons eu ensemble quelques anecdotes qu'il a traduites avec cette finesse et cette délicatesse que nous lui avons connues. Ces récits ont déjà été publiés dans notre journal mais je ne peux résister à vous en livrer à nouveau deux.

Un à Orange, que j'ai vécu où les acteurs sont P. Colombe, C. De Bono (au charisme généreux) et Chaminade (superbe pilote des années 60/70).

Le second dans le désert libyen où P. Colombe a travaillé. Ce récit est la synthèse de sa personnalité, un attachement humain, un sens de l'observation, une vraie capacité professionnelle, une réelle culture et cette simplicité dans les rapports entre hommes.

Une journée d'alerte ordinaire

En ce temps-là, le commandant d'Escadre passait pour un loup garou. Sans doute pensez-vous que nous n'avions plus qu'à raser les murs, et bien «vous allez rire» comme dirait notre ami Goudard, nous ne nous sommes pas mis à baliser pour autant.

La semaine Pascale touchait à sa fin, et le vendredi Saint, vers 15 heures, nous entamions le premier de nos sept jours en H 24. Samedi, dimanche, lundi, trois jours fériés : pas d'avion sur la raquette donc pas de parasites, et par voie de conséquence, pas d'activité aérienne. Trop peu de joueurs de tarot dans l'équipe d'alerte composée entre autres de Rousset (armurier), D... (Équipement de bord), du regretté Charly De Bono et de moi-même.

A quoi occuper ces trois jours d'oisiveté ? Presque deux mille ans auparavant à la même époque, quelques bons apôtres bien inspirés trucidèrent l'un des leurs sur la Sainte Croix. Nous, nous devons nous contenter de tuer le temps. Si au moins Subitani (*Subitani était un chef de piste respecté, rugbyman et d'un charisme volontariste exemplaire NDLR*) avait été notre chef d'alerte, nous aurions pu passer trois jours joyeux à balayer, passer du cirage rouge par terre, puis astiquer avec de la feutrine pour à la fin poser nos chaussures avant d'entrer dans la salle d'ops, transformée ainsi en mosquée. Mais hélas, le chef d'alerte c'était moi. Le samedi fut bien triste, le dimanche le fut moins, ce qui paraît normal ; il ne nous restait plus qu'à trouver l'agneau Pascal.

Dès Potron-minet, Charly avait rentré sa voiture dans le hangar et s'était mis en devoir de lui faire subir un nettoyage de printemps. Il faut croire qu'elle en avait besoin, car à midi l'aspirateur fonctionnait toujours.

Afin d'améliorer le menu, l'armurier était parti avec un hameçon, un fil de pêche, et une dizaine d'asticots trempés au préalable dans du pastis, tout ceci afin de taquiner la truite dans un ru passant sous la piste et se jetant dans la Meyne-Claire. N'allez pas l'ébruiter bien qu'il y ait prescription, mais les gendarmes de l'air nous avaient quelques fois poursuivis sans pour autant avoir de preuves.

En début d'après-midi, je m'étais assis par terre dans le hangar, en face de Charly qui, dans la même position, une brosse à chaussure dans la main droite, une boîte de cirage noir dans la main gauche, astiquait les pneus de sa voiture, la toilette touchait à sa fin, on en était au fignolage.

Soudain un idée lumineuse m'arriva à l'esprit. Si on envoyait le sergent D... habillé en tenue N° 1 faire le service du soir au mess officiers ? J'en fais part à Charly. Aussitôt, il lâche la brosse et la boîte de cirage, rentre en zone vie et se dirige vers le Tanoï (téléphone point à point). Je le suis et l'arrête dans son élan :

- « attends Charly, il faudrait peut être éloigner D..., le temps de la manip ;
- OK, t'as raison – et il crie ;
- D... !
- Oui, mon Lieutenant ?
- Prenez la 4L et allez me chercher un boîte d'allumettes au mess sous-off ».

La voie est libre, la manip se met en place. Charly pianote sur le Tanoï :

- « OPO, j'écoute ;

- Chaminade ?

- Oui c'est Chacha ;

- Ici Charly, on va monter une manip : tu vas nous téléphoner dans un quart d'heure et nous demander d'envoyer un sous-off en grande tenue pour faire le service au mess off à l'occasion d'une réception de réservistes ;

- OK, à tout à l'heure ».

Dix minutes se passent, le téléphone sonne. Je réponds. C'est l'O.P.O. qui demande Charly. Je lui passe :

- « dis-moi Charly, on pourrait faire mieux ;

- A savoir ?

- Envoyer quelqu'un chez le commandant d'Escadre pour la même raison ;

- OK, ça baigne. Tu passes par le Tanoï dans dix minutes ».

Le sergent D... rentre du mess sans allumettes ni briquet :

- « Y zon pu rien, mon Lieutenant ;

- Tant pis, je me servirai des plaques chauffantes électriques ».

Le Tanoï grésille :

- H 24, j'écoute ;

- OPO – j'ai besoin d'un sous-off qui présente bien, en grande tenue avec des gants blancs, encore que les gants je peux les fournir. C'est pour une réception chez le commandant d'Escadre et tous les serveurs du mess sont occupés. On ne peut pas dire que cela me fasse rire mais il n'y a qu'à l'alerte que je puisse trouver quelqu'un. (Le Tanoï a l'avantage d'être entendu par tout le monde).

- On ne peut pas dire que ça nous fasse rire non plus ! Je n'ai personne à vous envoyer.

- Vous êtes six avec Charly, on peut bien en sacrifier un.

- Je ne peux pas envoyer le mécano avion, je ne peux pas envoyer l'armurier, je ne peux pas envoyer le soldat, il me reste le mécano équipement, Charly et moi, autant dire qu'à part le sergent D..., il n'y a rien.

- Le sergent D... est célibataire, je crois ? Il habite sur la base, il a donc sa tenue prête. Alors qu'il passe à l'Escadre dans une heure. Je ferai une revue.

- OK ».

Charly et moi savourons la mine de D...

- « Ca va pas mon lieutenant ? Qu'est-ce que je vais faire dans cette galère, chez un Colonel en plus, chez des gens que je ne connais pas ! Pour servir qui ? Et avec quoi ?

- D... ! Quand on est militaire on obéit, on se tait, on devrait déjà être en tenue. Prenez la 4L, allez chercher votre tenue et fissa !!...

D... disparaît. Enfin on a trouvé de quoi se distraire. Jubilation générale. D... revient en grande tenue. C'est lui qui maintenant tient en mains la brosse et le cirage ayant servi aux pneus de la voiture de Charly. Il cire ses pompes tout en se lamentant sur son infortune.

- « Y'en avait qu'un, il a fallu que ce soit moi ! ».

- J'interviens : « D... vous ne vous rendez pas compte de la chance que vous avez ? Va sûrement y avoir de belles jeunes femmes, ça vous changera de la vôtre ! »

D... ne répond pas, il vit en concubinage avec une brave personne qui pourrait être sa mère. Je suis peut-être allé un peu loin, mais tout le monde éclate de rire. D... prend la 4L et s'en va chez le Colonel à la vieille ferme Caritat faire son service. Pas trop bien dans sa tête le sergent D..., il est parti vers une sacrée galère et ces deux connards à l'alerte, Colombe et De Bono, ils auraient pu refuser... Après tout on n'est pas là pour ça... Tempête sous un crâne !!!

En fermant à clé la porte de la voiture, le sergent D... enfonce sa casquette et monte à l'échafaud.

Le commandant d'Escadre accueille le visiteur :

- « Salut ;
- Mon Colonel, je viens pour le service ;
- Mais quel service ?
- Eh bien tout le service, les apéritifs, les entrées, les plats, le dessert, le café, les digestifs, pour vos invités.
- Mes invités ? Ah bon ! C'est bien ça ! Comment vous appelez-vous ? D'où venez-vous ?
- Sergent D... mon Colonel et je viens de l'alerte.
- Combien d'années de service avez-vous ?
- Cinq ans, mon Colonel.
- OK, baron. Rentrez à l'alerte, je m'occupe du reste ».

Le sergent D... reprend la 4L et rentre à l'alerte avec la quasi-certitude de s'être fait piéger.

Zone d'alerte en H 24 – Le téléphone sonne. Charly décroche :

- Lieutenant De Bono
- Salut Baron, avec qui êtes-vous en alerte ?
- Il y a Colombe et puis...
- Ca suffit, j'ai compris. Renvoyer-moi le sergent D..., il vous ramènera une bouteille de champagne.
- Eh bien merci mon Colonel ».

Il nous a fallu beaucoup de persuasion et de diplomatie pour que D... aille chercher la dite bouteille.

Quelle dure journée !!!

Pierre Colombe
Ancien de l'Escadron de chasse 02.005
« Ile de France »

J'ai retrouvé 7 ans après le sergent D... ; il était civil, avait pris 15 kg, était barbu pour compenser une grosse calvitie sans doute consécutive à un accident de voiture.

C'était sur la Base aérienne de METIGA, il exerçait ses talents sur Mirage V. (METIGA se trouve à la sortie Est de TRIPOLI en AFRIQUE (TARABOULOUS en arabe).

Une superbe histoire d'aviateurs et d'hommes qu'il faut replacer dans son contexte

SAMY – Pilote de chasse

Samy est un pilote de chasse ayant été transformé en France quand son pays acheta des MIR F1. Il n'était pas le seul, il y avait entre autres Osman (né de père irlandais du Nord et de mère berbère) Belkacem (pur berbère) et un certain Djellal bien connu à la 30ème E.C. pour avoir brillamment rendu quelques services à certains barons de la 30 (ceci est une autre histoire).

Samy est français, né à Bordeaux au milieu des années 50. Son père, commerçant ayant perdu son épouse, a laissé ses trois enfants à sa sœur, est parti en Tunisie, s'est marié avec une tunisienne et est revenu exercer son commerce à Bordeaux. Aujourd'hui il a rejoint la Tunisie et il réside au Cap Bon.

Passé 18 ans et son bac en poche, Samy en vacances scolaire a voulu aller voir ses frères et faisant fi des conseils de son père, s'est vu retenu dès le premier contrôle de police à sa descente d'avion à l'aéroport. Mis d'office dans une école militaire sans savoir ni lire ni écrire un mot d'arabe, il en est sorti pilote de chasse.

Samy était plus qu'une relation de travail, c'était un ami avec qui j'ai volé sur MIR F1 B. Aujourd'hui, je l'ai perdu de vue. Il avait l'intention de rejoindre son amie qui lui a donné un fils et qui vit au Québec.

A partir de fin 1984, la Base aérienne avait en permanence 2 MR F 1 dans le grand sud à 680 NM de la base de soutien avec un personnel militaire réduit et rendant compte dès qu'un léger problème se présentait. Nous étions souvent sollicités afin de les aider et ils auraient aimé avoir quelques techniciens français sur place. Nous n'étions pas d'accord car la plage était trop loin. J'y suis allé une fois en ILIOUCHINE 72 afin de déposer le moteur objet de la suite de cette histoire. Arrivé un soir, la matinée du lendemain s'est passée à déposer le moteur cassé, poser un neuf, point fixe de contrôle et à 11 heures retour dans le nord.

En été, les vols ne se font que le matin et avant midi car il n'est pas rare que la température atteigne 50 voire 56° sous abri ce qui entraîne une moindre densité de l'air et donc des Vitesses SOL plus élevées ainsi qu'une diminution de la poussée et une gêne pour le personnel au sol car il est difficile de rester dehors plus de 5 à 6 minutes. On a très vite l'impression d'avoir la tête dans le four d'une cuisinière et la sensation d'une brûlure des yeux.

Donc dans le sud, Samy se programme un vol vers 09h00. A 08h45 il est au bureau de piste, il signe la forme en consultant ce qui s'est passé la veille : R.A.S.

L'avion est à 30 m du bureau. " Salamaleks " d'usage au mécano : " Ca va ! Tes femmes vont bien ? Les poules et les lapins aussi ? Il fait beau aujourd'hui ? (On ne sait jamais quelques fois qu'il aurait neigé !) " .

Il dépose son casque au pied de l'échelle et commence le sacro saint tour avion suivi du mécano. Samy connaît très bien le personnel mécano. Il a une confiance limitée et de ce fait il regarde tout et même plusieurs fois. Le voilà au croupion ; un œil sur le parachute frein (il n'a pas du servir ni être démonté depuis sa visite de départ de France) un œil dans le canal PC, les sondes T4 (1) la sonde à ions (2), les couronnes accroche flammes, la tuyère, les volets chauds et froids.

Le canal, la tuyère et les volets sont tapissés d'un produit ressemblant à de la sciure de bois avec quelques copeaux de couleur jaune ou rouge. Derrière, dans l'axe de l'avion, le sol en recèle une grande quantité.

- " qu'est-ce cela mon cher maître " m'aurait dit un pilote que je connais bien
- " Diable ! Aurais-je répondu ! " Car c'est un mot de passe entre nous.

Là, le mécano ne sait rien, n'a rien vu, n'a rien fait.

Le pilote s'énerve : - c'est quoi ce bordel ?

- c'est peut-être du sable
- du sable en copeaux ? Tu te fous de moi !
- non Allah est grand
- je sais plus de deux mètres sans les talons.

Samy n'a rien d'un musulman intégriste. Ce n'est pas un honnête whisky qui va l'arrêter. Il ordonne l'ouverture des trappes principales de train afin d'avoir accès par une petite porte à Noël 80 (micro turbo). Il passe une main qui se pose sur une tas de sciure et de copeaux en ressort une grosse poignée qu'il jette par terre, recommence l'opération et sent sous ses doigts les ailettes de la RM1 (3) dont les bords d'attaque lui semblent ébréchés avec de grosses bavures qui lui écorchent le bout des doigts.

Il redescend.

- " Alors c'est toujours rien ! Ou du sable et tu as mis une échelle devant l'entrée d'air pour qu'il monte plus vite ?

- Je ne sais pas
- Et mes doigts ? C'est le sable qui m'a écorché ?
- Faut pas toucher, ça coupe
- Je veux savoir ce que c'est, d'où ça vient, ce que tu as fais ?
- C'est pas moi, c'est Ali qui a signé la PPV (4)
- Où il est ?
- Il est parti chez lui, il était fatigué
- Oui, il était sûrement fatigué de s'entraîner à dormir "

Samy ramasse son casque et traîne le mécano au bureau de piste ; là il explique le problème à un officier.

L'officier s'en va et reviens tout de suite avec à la main le CORAN.

Il s'adresse au mécano :

- " Mets ta main droite sur le " saint CORAN inimitable " et jure sur Allah de dire la vérité
- Je le jure !

* Au nom d'Allah le miséricordieux que s'est-il passé ?

- J'ai fais une mise en route, Ali était au sol, le moteur avait trop de mal à démarrer. J'ai arrêté, j'ai attendu deux minutes et j'ai recommencé. Le moteur a démarré en broutant et le T4 a dépassé 1000°. J'ai tout coupé et le TAT (5) a fait 12 secondes,

c'était bon parce qu'il s'est dépêché de s'arrêter. Je suis descendu et Ali m'a fait voir que le moteur avait mangé les caches d'entrée d'air en stratifiée avec les sangles et les crochets qui n'étaient pas en place. Ali a dit aussi qu'il y avait le feu au cul. On est allé voir mais il n'y avait plus rien.

Question : - Et pourquoi vous n'avez rien dit ? - On a cru que le pilote en démarrant allait s'apercevoir de quelque chose. Alors c'était lui le responsable "

Avant dépose j'ai constaté beaucoup de métallisation dans le canal PC et sur les volets chauds de tuyère. Après dépose, la RM1 était un peu abîmée et la RM2 avait pris un coup de vieux. Le dernier étage turbine était mort. Au retour à El Watia, après ouverture du compresseur, dépose turbine et chambre de combustion, les dégâts étaient tels que le coût des réparations aurait dépassé la valeur du moteur. Je ne pense pas qu'après une mise en route si tant est qu'elle ait pu se faire ! la poussée eut été suffisante pour faire rouler l'avion.

Samy a eu une autre frayeur. Trois pilotes déjà s'étaient éjectés pour une même panne. Sans aucun signe précurseur, le tachy (6) dévissait lentement, gentiment et toute action sur la manette des gaz était inefficace, même le secours " panne d'huile " sollicité ne voulait plus rien savoir. On allait jusqu'à l'extinction, l'éjection, la perte du piège et personne n'allait récupérer les morceaux pour enquête.

J'avais dit à Samy au cas où... en se posant sur une route, on aurait au moins la faculté de faire des investigations et d'en savoir plus.

Dans le sud les routes à deux voies ont la largeur d'une trois voies en France. Elles sont parfaitement bitumées et on enregistre guère plus d'un véhicule à l'heure ; d'autre part, il n'est pas rare de trouver 15 Kms de ligne droite voir 20 ou 30 ou plus.

C'est donc ce qu'a fait Samy un matin vers 10 h 00. ACONTUCOU dit-on Slats flaps(7) et aérofreins sortis, train aussi s'entend, parachute frein non utilisé. Après arrêt au milieu de la route, il a coupé la batterie, mis le parking et il est sorti de la cabine, a contourné le canopy, a suivi l'arête dorsale jusqu'à se laisser glisser sur un plan fixe arrière et de là rejoindre le sol. Casque à la main, tranquille, il s'assoit par terre, à l'ombre, le dos appuyé sur les roues du train principal. Il a même mis les sécurités sièges.

Au travers des masses d'air surchauffées et qui ondulent sur le sable et le bitume, il aperçoit au loin un véhicule qui lui fait des appels de phare.

C'est un camion, une calabrese qui date de l'occupation italienne et qui sert à transporter en principe des pierres en forme de parallélépipèdes rectangles sciées dans leur carrière d'extraction et servant à la construction de maisons individuelles. Ces camions roulent à 25 Kms/h perpétuellement en surcharge si bien que les amortisseurs arrière constitués d'un empilement de lames de ressort courbées vers le haut, le sont maintenant vers le bas même s'ils sont à vide.

Le camion s'arrête à 2 mètres du nez du F1. Le chauffeur descend furieux et demande à Samy de pousser son " engin " afin qu'il puisse passer car il n'a pas que cela à faire, le mois du Ramadan approche.

Réponse de Samy qui sait que le frein de parking est en place :

«Aide-moi à le pousser, je suis en panne et en plus fatigué».

Le chauffeur s'épuise en vains efforts et finit par prendre la décision de contourner l'obstacle.

Nous avons récupéré cet avion et l'avons tracté jusqu'à la base, (150 Kms environ, 10 heures de route aller et retour). Le moteur a été démonté, envoyé en France, l'expertise a constaté le colmatage des filtres carburant du régulateur par de la poussière de sable (manque d'entretien des camions citernes de ravitaillement qui servent en même temps à la reprise de carburant dans les bacs de vidange). A nous revoir Samy même chez Allah pourquoi pas, dans son paradis où coulent le lait et le miel.

Pierre Colombe.

1. Sonde T4 : sondes thermiques situées après la turbine et qui renseignent sur la température du lieu : environ 750° sur F1.
2. Sonde à ions : sonde qui lorsqu'elle détecte l'allumage post combustion, allume en cabine le voyant " fonctionnement PC et coupe l'injection qui projette le pétrole enflammé des chambres de combustion vers les rampes PC à travers la turbine. Ne pas couper l'injection brûlerait la turbine. L'arrêt de l'injection est signalé en cabine
3. RM1 : première rangée d'ailettes de rotor du compresseur axial.
4. PPV : préparation pour le vol.
5. TAT : temps d'arrêt turbine (en principe 60 secondes si plus long cela peut indiquer de la casse, si plus court, quelque chose freine le moteur)
6. Tachy : tachymètre : donne la vitesse de rotation d'un moteur en tours par minute.
7. Slats flaps : becs et volets hypersustentateurs

Hors texte : Aucune sanction n'a été prise à l'encontre du ou des mécanos. Un sous-off ou un soldat puni d'un nombre X de jours de prison, bénéficie à sa sortie du trou d'un nombre égal de jours de permissions.



***Nous poursuivons la lecture des aventures du Colonel Bourdila.
L'histoire du Banshee est déjà parue dans AP 5 New's,
mais je ne peux résister au plaisir de la publier à nouveau.***

Consultant mes archives, je note sur mes tablettes que le 01.07.54 je me suis vu décerné un "Diplôme Technique de Spécialité-Aviation de Chasse et Reconnaissance". J'avais complètement oublié ce détail. J'avais l'honneur de figurer sur la même liste de distinction que mon Comandant d'Escadre (...la ligne en dessous, bien sûr !). Je ne crois pas que cela figure dans mes notes; en tous les cas je n'ai jamais bénéficié d'une prime spéciale.

Au cours de l'hiver suivant, dans notre malheureuse Fillod, nous avons eu à rédiger un "devoir d'hiver" (je crois que j'en possède encore une copie dans le fond d'une cantine). Si mes souvenirs sont exacts, cela devait exposer le déploiement d'un Escadron sur un terrain de campagne ! Le rédiger, noble tâche qui n'intéressait que le Chef (moi) et son second (piteur R), cela ne fût pas trop compliqué, mais fallait taper à la machine, avec deux doigts, sur la bécane de l'Escadron dont les caractères avait tendance à s'envoler.... Ké supplice ! Les carbones, les pelures, les croquis sur stencil...vous n'avez pas idée de ce que nous avons enduré...pour un bidule qui ne servait à rien et à personne. Nous avons bien reçu le satisfecit qui convenait... mais je me rappelle aussi que sa forme tactique avait fait sourire quelques experts en protections au sol qui avaient eu le privilège de le parcourir (discrètement). Un artilleur et un fantassin, lesquels avaient, sans aucune, ambiguïté émis des doutes sur nos compétences militaires. Notre modestie naturelle en avait pris un coup : "vraiment, pour eux, ces aviateurs étaient de véritables têtes en l'air qui ne comprenaient pas grand-chose aux défillements et aux croisements de feux" ! Quoi qu'il en soit...l'ordre nous avait été donné de....et nous l'avions fait ! Le clan des équipiers nous regardait souffrir et poussait le petit au bout (tarot) en se gaussant de nous ! Cela du bien nous prendre près de trois mois de l'hiver 54 pendant que le mistral-vent soufflait sur les lavandes.

A quelque temps de là, nous passons sur Mistral, l'avion, et je commence à être moins mauvais. Je suis devenu le chef d'une bande de copains ! On vole à tour de bras, on forme les jeunes, on tire, on intercepte, on part en manœuvres ; un coup de sifflet et, dans les six heures qui suivent, 16 avions giclent aux quatre coins du pays avec 2 N 2500 transportant le matériel et les mécanos. La belle équipe que je possédais là ! Avec nos Mistral nous étions les meilleurs et ne doutions de rien : je me rappelle une interception par immelmann à 35 000' ! D'accord arrivés en haut on s'effondrait, mais la photo était dans la boîte. On bananait même les Sabres (F86) américains avec nos avions fantômes. Barrage-Barricade, campagnes de tir à Cazaux et à Oran, Sextius, on était tout le temps dehors et les CP faisaient jusqu'à 25h00 par mois ! (J'ai personnellement fait 6 sorties en un jour au cours d'une manœuvre Parasol). Alerte en bout de piste, cap, altitude, fréquence et un mystérieux contrôleur était supposé nous mener à l'hostile; fallait le chercher, le voir, lui courir sus et le tirer ! On en trouvait toujours un ! (pas nécessairement celui qui était prévu au décollage). Le "short pétrole" n'avait pas de secret pour nous. J'ai eu du pôt ...on est toujours rentrés (tous).

C'est alors que se passe l'histoire des Banshees, laquelle je dois maintenant confesser : Nous étions engagés dans un de ces exercices périodiques au cours desquels la 6th Fleet attaquait la France, laquelle nous étions supposés défendre héroïquement à bord de nos "Mistraux". Depuis potron-minet nous avions mis deux avions en alerte à 2' en bout de piste. Etant le chef, je *m'avais* désigné pour être le leader. Il y avait une solide "rentrée de sud", et, comme chacun sait, dans ces cas-là, il aurait mieux valu rester près d'un poêle dans la Fillod qui nous était attribuée (votre luxe actuel dépassait largement nos capacités de rêves les plus dévergondés). Il est vrai que nous avions "La Monique" auprès du starter et que cette chose là, c'est vous qui ne pouvez imaginer ce qu'en pouvaient faire le Zinzin et le Limb ! (Le terrain n'étant pas clôturé, les "étrangers civils, admirateurs des chevaliers du ciel", pouvaient venir toucher...les avions !). Bref, il pleuvait, il faisait froid, et de quart d'heure en demi-heures, une Jeep venait me proposer la relève, relève que je récusais vertement en espérant que le cheeze allait bientôt venir. De temps en temps je téléphonais à Marina (not'mère, le COZ) pour demander "So what ?" La réponse restait immuable " *No Joy, Ya person qui vole*". La tension montait malgré que nous fussions passés depuis longtemps en 5'. J'allais raccrocher pour la n^{ième} fois lorsque mon attention fut attirée par un sifflement aigu : Deux Banshees, jaillis subrepticement du crachin en ra dada, venaient de nous straffer sans vergogne. Je tendis le biniou vers le bruit et plein de rage demandais au c..trop-leur "Et ça, c'est des fantômes ?" avant de raccrocher et de contempler les deux peaux rouges qui revenaient. Ce coup-là, c'était plus pour straffer : ils remontaient la piste en battant des ailes. Fusée verte, lancée par la tour, et les revoilà au break. Belles bêtes en vérité. C'est à ce moment que l'idée a surgi, irrésistible dans l'énerverment et la frustration de l'instant : Des rameurs, USN en plus! Y peuvent pas se poser s'ils n'ont pas un Batman ! *Obviously, my dear*, et dans la foulée j'empoigne deux des panneaux, carrés et jaunes, avec lesquels on nous affichait les données de montée pendant la mise en route. (Sommaire peut-être, mais vachement efficace et pratique : 30x30, avec des gros chiffres noirs ; Les données arrivaient au starter par téléphone alors que nous étions encore sur la fréquence tour. On avait juste le temps de lire et de noter en commençant à rouler). Muni de mes panneaux, brandis à l'horizontale et à bout de bras, je me campe, bien en vue, devant le tableau d'affichage. Le leader sort en dernier virage, j'accompagne, je déroule avec lui... et me voilà avec quelques huit tonnes de Banshee sur les bretelles !

Cet idiot là exécutait "mes ordres" : descendez ... un peu, pas tant, reprenez... et il suivait scrupuleusement ! J'avais pas l'air d'un ... autre ! Quand il est arrivé en bout de bande, que j'ai été sûr qu'il était dessus, j'ai violemment croisé les bras. Il a coupé les gaz et a pris contact avec la planète (un peu brutalement !). Il a fait un gros (très) boum et s'est définitivement posé. Dois-je vous dire que son équipier a dû se poser tout seul et que je n'ai rien fait pour tenter de l'aider? Sur ce, le Klaxon a brailé, j'ai sauté dans mon zinc et décollé fissa avec mon fidèle équipier. On n'est pas sortis de la couche avant 35 000', on a tourné dessus et dedans pendant une bonne heure, on est rentrés, on a percé, on s'est posés. Le temps était toujours aussi dégueu (vraiment une rentrée de sud !). Le temps de remplir le CR de mission à l'Escadre et de revenir sous la pluie à la fillod et j'ai trouvé mon second (J.R.) hilare. "A te v'la enfin, qu'il a dit. Tu as du pot d'avoir mis longtemps, ya un énorme peau-rouge furieux qui te cherchait. Il voulait te casser la g...! Dis-moi ! C'est vrai que tu as joué au batman avec lui ?" Je n'ai pas daigné répondre.

Mais l'histoire ne s'arrête pas là. Très peu de temps après, le "Ronéo" m'ayant attribué un siège d'officier DAT à l'EMAA/3B, j'avais rejoint mon poste aux Folies-Victor. Il arriva que mon chef me convoqua un jour: "Vous allez aller demain matin au palais de Chaillot. Tenue 2. Vous représenterez le 3B à la conférence des exercices de l'OTAN". Revêtu de mon uniforme, arborant (fièrement) mes ailes de US-Senior-Pilot (noblesse oblige), et agissant conformément aux ordres de mon chef, j'y fus. Je n'avais strictement rien à faire, sinon essayer d'écouter et de prendre des notes. Sur le coup des 10:15 cependant, et suivant les US et coutumes, il y eut un *coffee-break*. Je sirotais tranquillement mon "*beuvrage*" lorsque je fus interpellé par un *énormous USN-Admiral* avec une triple rangée de stripes encore plus énormes. Il fusillait mes wings avec son cigare: "Hey You! Just let me know. Do you speak English? Yesse Sir ! Are-You a fighter-pilot ? Yesse Sir! (*shame on me..*)mais il y a prescription ! Non ? Alors dites-moi... Est-il exact que vous ayez des batman sur vos terrains de chasse ?" Je dois, à ma courte honte, (très courte, mais non moins ignominieuse) honte sur moi, avouer que j'ai molli. J'ai répondu en indiquant que nous n'avions pas ça dans nos cartons. "Thank-You, qu'il a dit en me quittant, c'est bien ce que je pensais, un de mes guys est rentré au PA avec un atterrissage dur et en expliquant que c'était de la faute au french batman... je vous demande un peu !.. Il s'est foutu de nous, damn'd rascal !". Salaud jusqu'au bout je n'ai rien fait pour le détromper. J'ai encore honte

**Une nouvelle pique de rappel du général Robineau
toujours aussi percutante sous réserve que vous la lisiez.
Permettez-moi d'en ajouter deux.**

Lors du concours de l'Ecole de l'air nous devions résoudre des problèmes de physique ou de math. Nos interrogations face à ces énoncés devaient trouver leurs solutions et nous résolvions ces problèmes (parfois !! sans faute). Aujourd'hui il suffit de solutionner les questions et de proposer une réponse à ce questionnement parfois mal rédigé...

J'en ai une autre qui a cours sur tous les écrans de TV

METEO : Aujourd'hui la température est **chaude** demain elle sera plus **froide** au lieu de dire la température est élevée et demain elle baissera. Une température n'est pas chaude ou froide, elle est.

Parlons français - Piquêre de rappel n° 10

**Lucien Robineau
(51 – Jeandet)**

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

Requiem pour une grammaire défunte

Devrons-nous bientôt annoncer le décès de la forme interrogative, dont la mort lente, semble-t-il inexorable, fait redouter qu'elle n'entraîne aussi dans la tombe la forme négative ? Sans doute sommes-nous pressés de parler et tentés d'écrire comme nous parlons, le téléphone portable à l'oreille. « Tu vas vers où et tu reviens quand ? Tu y vas comment ? La voiture elle est où ? Alotéoula ? ». Réponses : « Je sais pas. Je m'en rappelle plus. J'en suis pas sûr ». Nous avons pu récemment voir, aux lucarnes vespérales, un personnage politique, prétendant à terme aux fonctions supérieures de la République, poser ainsi cette angoissante question : « La croissance, on va la trouver comment ? ». Et de répondre avec franchise : « J'en sais rien et j'ai pas la solution ». Allons ! Encore une pensée pour nos premières maîtresses, qui nous enseignaient l'inversion du sujet pour interroger, et le nécessaire mariage d'un adverbe de négation (ne, non) avec chacun des mots aptes à exprimer l'idée négative (aucun, aucunement, pas, guère, jamais, rien, personne, plus, etc.), en somme, notre héritage latin. Du bien relisons La Fontaine, qui

reste et restera un bon maître. En plus rigolo que Grevisse, orfèvre avéré du bon usage.

1 Plutôt que portable. Une enclume est portable, si on est costaud.

2 Confusion courante entre se rappeler quelque chose et se souvenir de quelque chose.

Supplément gratuit

Interarmées. On voit ce mot si souvent qu'il mérite un détour. C'est un adjectif invariable, avec un s final, tout le temps, même pour parler d'un programme unique. Il qualifie ce qui est commun à plusieurs armées, par exemple de Terre, de Mer, de l'Air.

À ne pas confondre avec *interarmes*, également invariable, avec un s final aussi, même pour désigner une école singulière. Celui-ci qualifie ce qui est relatif à plusieurs armes, par exemple l'infanterie, l'artillerie, la cavalerie – ou bien la chasse, le transport, etc. qui, pour nous, sont plutôt des spécialités.



Dans la continuité du N° 57 d'AP 5 New's voici la présentation de deux parrains de bases aérienne dont la fermeture est prononcée. Les lignes ci-dessous sont empruntées au Général Lucien Robineau avec son autorisation.

J'espère que vous avez noté que sur la première page du journal on fait référence à la Base Aérienne de Seynes et non à la BA 115.

Le vrai tombeau des morts

*Le vrai tombeau des morts
c'est le cœur des vivants.*

Jean Cocteau.

Nellis Air Force Base (où l'on va pour *Red Flag*) est la base aérienne de Las Vegas. Luke Air Force Base (où de nombreux pilotes français ont appris le tir aérien) est celle de Phoenix. Nellis et Luke ne sont pas des noms de lieux. Ce sont ceux du lieutenant William Harell Nellis, pilote de P-47 abattu le 27 décembre 1944 dans les Ardennes, et du lieutenant Frank Luke Jr., 2^{ème} as américain de la Première Guerre, tombé près de Verdun le 29 septembre 1918. Morts, en somme, l'un et l'autre, pour la France.

Nous parlons beaucoup du devoir de mémoire. Moins attentifs que les Américains à l'observer, nous avons aussi donné des noms de héros disparus à nos bases, mais nous les désignons par des numéros. À cause de Descartes, l'armée de l'Air va fermer les plates-formes « 101 » à Toulouse et « 132 » à Colmar sans savoir qui étaient *Lionel de Marmier* et *René Pépin*. Voici :

MARMIER, Lionel de. Officier aviateur, as de guerre (6 victoires pendant la Première Guerre mondiale et 3 lors de la Seconde), FAFL. 4.12.1897, *Bellegarde-en-Marche (Creuse)* – 30.12.1944, en Méditerranée. Arts et Métiers-1914. Pilote de chasse dès juillet 1916 (SPA 105, 110, 112, 176). Dans l'entre-deux-guerres, ouvre les liaisons commerciales Paris-Bucarest et Paris-Varsovie à la Compagnie Franco-Roumaine, est pilote d'essais chez Potez où il établit 9 records mondiaux de distance. Pilote à l'Aéropostale, puis chef pilote d'essais à Air France. Prend part à la guerre d'Espagne avec les Républicains (1936-38). Commandant en 1939, mobilisé à la tête du groupe de chasse polonais 1/145, passe en Angleterre le 27 juin 1940, premier officier supérieur à rejoindre la France libre. Créateur (1-8-1940) du 1st Fighter Group (futur Groupe Lorraine), de l'escadrille de bombardement n°2 (sept.41) et des Lignes aériennes militaires (LAM) des FFL (sept.1941). Disparaît¹ en Méditerranée à bord d'un Lockheed Loadstar des TAM². Colonel en mars 1942, général à titre rétroactif après sa mort. Son nom sera donné en 1945 à l'hydravion géant Laté-631-02 F-BANT, puis à la base aérienne de **Toulouse-Franczal**. Le 1^{er} juillet 2011, la promotion 2010 de l'École de l'Air prend pour nom de tradition Promotion Général Lionel de Marmier.

¹ Trois jours après le lieutenant William Nellis.

² Transports aériens militaires, nouveau nom des LAM.

PÉPIN, René. Officier pilote. 7.4.1905, *Cherbourg (Manche)* – 15.6.1940, *Hûmes, Haute-Marne*. Cyr-1926 (26^{ème}/319), opte pour l'aviation et passe par l'École militaire et d'application de l'aéronautique (Versailles, 1928-29), observateur en avion et en ballon, pilote d'avion (oct.1929), affecté au groupe de chasse du 34^{ème} Régiment d'aviation (Le Bourget), puis à la 1^{ère} escadre de chasse (Villacoublay). Fondateur et premier commandant du *Cercle de chasse de Paris* (futur Escadron II/10 *Seine*). Germaniste et spécialiste du renseignement, est détaché au 2^{ème} bureau du ministère de la Guerre de 1937 à mai 1940. Promu commandant le 15.3.1940, est brièvement pilote du général Weygand en mai 1940, puis est affecté le 22 mai au GC II/7 en qualité de commandant en second. Il y supervise la transformation du groupe sur D-520 et accomplit 20 missions de guerre en 15 jours, remportant 2 victoires homologuées. Disparaît en combat près de Langres le 15 juin 1940, au cours d'une mission de reconnaissance exécutée en solitaire, pris à partie par une patrouille de Me-109. Son nom sera donné en 1963 à la base aérienne de **Colmar-Meyenheim**.

Nous vous informons du décès d'un membre de l' AP 5, M. Decarrière André.
La cérémonie a eu lieu le jeudi 16 août.



Nous avons également perdu Ernest Latil. Les Obsèques ont eu lieu le 27 octobre 2012.

Ernest (Nenèsse pour les copains) a été un des piliers du 2/5 dans les années 50/60. Son apparent mauvais caractère cachait un sens de l'amitié puissant et de superbes qualités humaines. Pilote de chasse très doué, il avait participé à de nombreuses missions délicates, à la coupe Comète (deux fois), à la coupe CAFDA et au concours AirCent. La mission d'assaut de la première coupe Comète a été racontée dans le premier N° d'AP 5 New's. Je la reprendrai dans le prochain numéro.

Ensuite Ernest a poursuivi sa carrière dans l'aviation civile jusqu'à sa limite d'âge et il y a quelques années encore il volait régulièrement en parapente.

Le concours AirCent



La coupe AirCent (en 1959) était une coupe de Défense Aérienne entre les escadres de l'Otan. Il y avait deux épreuves, un tir Air Air, une interception suivie d'évolutions en poursuite où il fallait maintenir le point sur le plastron.

L'escadre devait être sélectionnée après une période de trois mois à Cazaux. Cambrai (la 12) a été éliminé, Creil (la 10) avec un pilote et la « 5 » avec l'équipe de choc ont acquis leur présélection.

Sur la photo dans l'ordre Ayrinhac 1/5, Latil 2/5, Drapier Ops, Magier 2/10 (remplaçant) et Risch 2/5.

Cette sélection était suivie d'un entraînement intensif de trois mois à Cazaux.

Aux résultats la « 5 » n'a pas été première, mais elle a été la meilleure des escadres françaises et n'a pas été dernière et de beaucoup.