



New's... N° 61



EDITORIAL

Connaissez-vous LOUVOIS ? Non il ne s'agit pas de François Michel Le Tellier de Louvois (1641-1691) secrétaire d'État et ministre d'État de Louis XIV, mais du **LOGiciel Unique à Vocation Interarmées de la Solde** .

Nos contrôleurs généraux et nos administrateurs civils ont de très bonnes idées pour prouver leur existence. La création des bases de défense pour mutualiser les supports des armées est issue de cette idée lumineuse (!), nous savons ce qu'il en est aujourd'hui mais le fiasco ne touche pas les responsables de la rue saint Dominique.

Fort de cette avance catastrophique, ils ont porté la décision de créer un logiciel unique de paiement des soldes pour tout le ministère. *L'idée est excellente* mais comme dit Brassens *je suis heureux de ne l'avoir pas eu*. Aujourd'hui, c'est par plus de 100 millions d'euros que se chiffrent les erreurs, sans compter le coût humain et financier de ce fiasco. Pour une fois, on demande des comptes à cette administration et la réponse est à la hauteur de la faute : *sur la question des responsabilités, elles sont collectives et touchent autant les services locaux, qui doivent renseigner le système d'information Ressources Humaines, que le sommet de la hiérarchie*". Quelle élégance pour ceux qui traquent au sein du ministère les erreurs opérationnelles et les fautes de gestion...

Avec pragmatisme et intelligence quand le général Grigaut avait présidé au choix du système informatisé de la solde de l'Armée de l'Air dans les années 70, il disposait de deux systèmes informatiques pour la gestion de la solde et celle du matériel, l'un éprouvé, l'autre balbutiant « *si les mécaniciens ne retrouvent pas un train d'atterrissage dans un entrepôt ce sera moins grave que de ne pas payer un homme qui risque sa vie tous les jours* ».

Encore un commentaire sur le livre blanc. Les internautes AP 5 ont reçu deux AP 5 Info dont l'un est consacré au Livre Blanc de la Défense et de la Sécurité Nationale. Je ne peux m'empêcher de commenter les « découvertes » du CEMA sur l'état de nos Armées, lui qui est responsable des choix de nos équipements.

Le livre blanc est à peine validé dans les conditions que l'on connaît et déjà les masques tombent.

Car le grand vainqueur annoncé du Livre Blanc et de la LPM qui va suivre, c'est la Marine. La Marine voit son format maintenu et l'ensemble de ses capacités préservées. Alors que l'armée de terre assiste au dépeçage de son programme d'ensemble Scorpion, que l'Armée de l'Air a perdu en 20 ans 64% de ses moyens de combat aucune coupe n'est à prévoir dans les programmes navals. Mieux, le tonnage de la Marine Nationale prend un sacré embonpoint ! En pleine guerre froide, en 1980, la Marine « pesait » 93 000 tonnes; en 2020, elle atteindra les 220 000 tonnes, laissant loin derrière la Royal Navy !

C'est dans ce contexte que l'Amiral Guillaud, tout patelin, tire les enseignements de l'engagement au Mali (sans dire un seul mot sur l'action des chasseurs) « cette guerre a montré nos faiblesses : **les transports stratégique et tactique ; les drones ; le ravitaillement en vol** ».

Merci Amiral de cette honnêteté tardive, car ces faiblesses ne sont pas une découverte, elles sont le résultat des préférences que vous avez accordé à l'équipement de votre armée d'origine. Dans cette occurrence votre partialité doit être d'autant plus sanctionnée que tous vos prédécesseurs ont été, dans leurs choix d'équipement, d'une honnêteté admirable.



***Nous poursuivons la publication des aventures du Col Bourdilla
(Jabika pour les internautes)
Nous sommes toujours sur Mistral au 1/5***

J'ai alors dégusté une très large tranche de mon pain blanc, l'ambiance de l'Escadron était sublime, nous avons appris à négliger totalement le vent de travers, l'avion était merveilleux, pensez donc, roulette retombée, badin nul, une rafale... et vous vous retrouviez en vol, il suffisait de ne pas le contrarier et tout se passait bien. A bord de cet oiseau, je suis monté à 55 000' (mon top record personnel). La haut j'ai trouvé... compressibilité + décrochage (il n'a même pas éteint, mais on s'est avachis à 30 000') ! Pour montrer que je faisais plus et mieux que les Ouragagnasses, (un jour de course Paris-Cannes), je me suis mis en compressibilité à 1 m du sol sur la piste de Nice ! J'avais du pôt (comme dab), c'est passé sans toucher. Oui, vraiment un piège exceptionnel ! Il n'avait que deux défauts : son Mach 0,78 (0.72 avec les bidons) et les petits tubes en verre (ça cassait souvent) qui branchaient les susdits bidons. Les poursuites à 2, 4 ou six avions... entre les tours cumuliformes, plongeant dans les trous, traversant les tunnels...quelle jouissance !

J'allais quand même oublier de conter l'un de ces petits incidents qui donnent à penser et forment le jugement d'un Patron de 30 ans (le quel croit tout savoir...puisque c'est lui le Chef !). C'était en Octobre de l'année 54, volant à la tête de mon Escadron, je m'en étais revenu à Oran pour y faire une campagne de tir. Je me revois, admirant la ligne de mes Mistral, lesquels, coïncidence amusante, occupaient la place qui avait été celle des Spifires de ma jeunesse (47/50). Un mécano vint en courant, "Mon Capitaine, Mon Capitaine?... Venez voir!" Il m'avait amené près d'un des derniers pièges, lequel était tout proche d'un chantier occupé par des travailleurs locaux (un peu bronzés, si vous voyez). "Regardez ", qu'il m'a dit en me montrant une grosse masse au manche court, laquelle reposait mollement dans le logement du train droit. Mon sang ne fit qu'un tour: Sabotage! Un tel outil ne pouvait provenir que du chantier voisin, là où l'on cassait des pierres. Saisissant l'objet avec un mouchoir (les empreintes ::??), nous sommes revenus à mon bureau pour y tenir conseil.

Pas de doutes, fallait saisir La Sécurité Base! Ce qui fut fait. Un moustachu rappliqua sur le champ. Fort heureusement il ne saisit pas le corps du délit et s'en fut tout d'abord consulter. L'affaire était délicate et mettait en cause une unité de passage. Les langues allaient bon train lorsque le chef de Piste, enfin mis au courant, examina la Bête. "M....ky fit! Regardez ce N° gravé sur le manche...on dirait quasiment un outil de chez nous! Peut-on poser la question à Orange?" Message ou téléphone, je ne sais plus, mais la réponse revint, manifestement positive, la masse venait bien de chez nous et le responsable était identifié (son nom et le n° de consignation de l'outil....!). C'était en changeant la roue, dans l'urgence du départ de Caritat. Trois bidasses, ou aides disponibles, pour soulever le plan et il fallait un objet lourd pour positionner, vite fait, la roue sur son axe avant de laisser retomber le plan. Une autre tâche urgente à régler, la masse que l'on pose au-dessus de la tête, pour aller plus vite... et que l'on oublie!... Et tout se trouvait expliqué!

Oui, d'accord, mais ça c'était du linge sale que l'on devait nettoyer en famille, ça ne regardait sûrement pas les chaussettes à clous! Et encore moins la Srass et/ou la Sécurité des Vols (laquelle n'existait pas encore!). Comprendre que le convoyage de l'avion s'était effectué sans histoire avec un passager clandestin par la faute d'un étourdi...et par la grâce du coup de pôt, c'était facile....mais expliquer au barbousier du coin qu'il avait été dérangé pour rien...ce fut plus compliqué et il fallut dépenser beaucoup de salive...avec sans doute un peu d'anisette, pour enterrer l'affaire. Qu'importe, c'est comme cela que l'on acquiert le calme des vieilles troupes, la sérénité et la sagesse ... et aussi la confiance affectueuse de ses subordonnés.

En bref, l'expérience du Commandement.

Le Ronéo ayant fixé mon sort, je suis allé me présenter au 3^{ème} guichet du Boulevard Victor (Enfin, à son chef !). Un avion lisse, VFR, 20 000' direct, Orange – Villacoublay, pas de pb ! Las, au retour, le temps s'était gâté, la protection météo ne montrait que des chaînes de cunimb. Quand je me suis pointé au CLA, pour déposer mon plan de vol, le chef a émis la prétention de me refuser le VFR ! Or, approche + contrôle,... direct, ça ne passait pas ! Je l'ai traîné dehors, lui ai montré un gros trou dans le système nuageux et je lui ai promis que j'allais monter dedans (dans le trou), jusques au-dessus et que, avec mon Mistral, ça ne posait aucun problème ! ...

Il m'a cru et, admiratif, m'a délivré ma clearance ! Mise en route fissa..et marche la route ! Pas plutôt décollé, of course, cap direct et monte là-haut ! J'étais en contact avec l'approche qui ne voulait pas en croire ses oreilles " Zêtes sûr d'être en ciel clair ? ...Affirmatif, passant 7 000' ! " (J'étais de fait en pleine bordure d'un cunimb et me faisais secouer comme une vulgaire salade) "Curieux, ki me répond, ya une Caravelle dans, votre secteur qui se trouve très mal à son aise ! Non, non je passe 15 000, toujours ciel clair " (Je pouvais à peine parler, tellement j'étais secoué !) "OK, 21 000, je suis au-dessus (ça c'était vrai !) je quitte votre fréquence"... et je suis rentré sans histoire ! Personne ne pouvait me voir à l'époque, les radars étaient plus ou moins borgnes... pas vu, pas pris... c'était le bon temps !



PIÈGES DANS L'ELBOURZ

***Une histoire vécue par André Turcat aux commandes d'un N 2501 proto, suivie de l'histoire beaucoup plus dramatique d'un autre avion perdu
Que celui qui ne s'est jamais perdu....***

C'est un paisible voyage que fait du Laos vers la France le *Noratlas* 2508 immatriculé F-BFRG "Roméo Golf". Un bon avion, en fait un prototype proche dérivé du classique *Noratlas* militaire de l'époque, équipé de moteurs plus puissants. Du beau temps tout au long ou presque, sans le trac de passagers qu'ont remplacés des caisses solidement arrimées.

Un équipage à quatre, quatre des essais en vol, habitués à la prudence de notre métier, solides et unis par ces liens de l'air inexplicables à ceux qui ne les ont pas vécus, ces isolements d'un équipage à l'époque, et plus encore dans les régions où les autres liens avec le sol étaient douteux. Ce sont des liens faits d'une vitale et réciproque confiance, de cent souvenirs communs, mêlés de joies et de deuils toujours vivants, faits d'une amitié souvent pudique dans son expression mais combien sûrs. Un seul pilote, - c'était dans les us de l'époque -, un mécanicien navigant ayant des notions de pilotage, un radio-navigateur (la transmission en morse était encore en usage) et un mécanicien de piste accompagnateur pour l'entretien au sol.

Au dernier moment s'est jointe à eux une jeune femme, épouse d'un médecin français en poste au Laos ; elle vient retrouver en France trois enfants, laissés depuis plus d'un an à la garde d'une grand-mère. Hôtesse de fortune, au regard d'une clarté merveilleuse, elle a été extraordinairement adoptée.

Qui se doute de l'aventure prochaine ? Mais tout se tisse lentement. On quitte New Delhi, deuxième escale du voyage, le 7 novembre 1959 au petit matin, pour une première enjambée jusqu'à Karachi, Cette brève étape n'est qu'un élan : après Karachi, le plein fait, le programme est de repartir aussitôt pour le long survol désertique vers Téhéran, où l'avion est attendu en fin de soirée pour une démonstration ... si le pilote est encore en bon état de vol.

Le terrain civil de Karachi, ce mois-là, est fermé chaque jour jusqu'à 16 h 30 pour des travaux sur la piste, mais le plan de vol a été obtenu pour le terrain militaire de Drighroad, tout proche, où pourront être effectués le plein et les formalités policières, douanières, sanitaires, qui posent en Orient à chaque pas d'un voyage international, même en simple transit.

Tout irait donc bien si, à l'arrivée en vue de Karachi-Drighroad, le contrôle pakistanais des vols n'avait changé d'avis, premier point de l'aventure qui se noue, refoulant le "Roméo Golf" vers un terrain de dégagement 150 km plus au nord sur le cours de l'Indus, Nawabshah. La piste d'atterrissage en est d'ailleurs particulière et inusitée, tout en brique faute du moindre caillou pour du béton.

L'accueil y est sympathique, mais le ravitaillement en essence (et autres denrées !) ainsi que l'indispensable dédouanage impossibles. Il n'y a plus qu'à attendre la fin de l'après-midi - avec un bref regret pour le temps perdu - et l'ouverture de l'aérodrome civil de Karachi, L'avion y atterrit enfin à cinq heures du soir. Les formalités tatillonnes d'un pays indépendant depuis peu et jaloux de montrer son autorité seront plus longues que les pleins, et le décollage ne sera possible que vers 6 h 30. Le vol doit durer 6 h 45, annonce le radio-navigateur, du fait des vents légèrement contraires. Or le Nord n'a que 7 h 30 d'autonomie totale, et il n'y a guère de terrain de dégagement que nous connaissions du moins à l'arrivée.

Va-t-on rester coucher ici à l'improviste, dans ce pays peu accueillant en général ? Ou partir de nuit pour cette longue étape sur le désert ? Mais la météo est excellente, la journée pauvre en kilomètres jusqu'ici, les aides de radio-navigation à Téhéran connues pour bonnes, l'équipage d'attaque ; et de toute façon il n'y a pas plus de terrains de dégagement de jour que de nuit avec notre autonomie un peu courte.

Le pilote prend la décision qui s'avérera lourde, de décoller. La partie est jouée.

- « *Karachi tower, this is Fox Roméo Golf, ready line up and take off Over ?* (C'est la phraséologie du temps, qui n'a pas fondamentalement changé depuis, tout est en anglais, mais les accents diffèrent...)

- « *Roméo Golf, this is Karachi tower. You are clear to line up and take off, wind calm, After take off, turn left and join Mauripur beacon at two thousand feet, Report when reaching Mauripur. Over ?*

- « *Roméo Golf. Roger* (qui veut dire OK !)

À pleine puissance de ses moteurs, et des petites turbines de bouts d'ailes ajoutées sur ce modèle dérivé, le *Noratlas* enlève aisément ses vingt-trois tonnes, rentre le train et les volets, et dans le calme d'une nuit étoilée part pour son destin.

Au-delà des lumières de la ville, les bouches de l'Indus et la côte apparaissent comme des lignes d'un bleu sombre, avec un peu de brume laiteuse sur la mer. Au loin quelques hauteurs dénudées semblent transposer sur terre le relief de la lune, haute dans le ciel. Dans le poste d'équipage - version militaire où l'on peut éteindre toute lumière blanche et n'illuminer que la planche de bord par éclairage ultraviolet -, la douce fluorescence des cadrans compose une atmosphère intime entre la mécanique et les hommes. La nuit, comme toujours, semble apporter le silence, malgré le ronronnement habituel des *Pratt*. Pilote, mécanicien, radio, chacun travaille méthodiquement pour prendre les bons caps successifs de l'étape et le bon régime des moteurs, avant que le seul contact devienne celui des *tititata* en morse du radio, tandis que l'avion monte d'abord à 12 500 pieds. Le corridor E, route directe vers Téhéran, est rejoint au point de report 28°Nord - 63°Est, à partir duquel nous couvrons nos visages des masques à oxygène pour une heure et demie : l'avion n'est pas pressurisé et il faut monter à 16 500 pieds, 5 400 m, pour franchir en sécurité la passe entre Pakistan et Iran.

Depuis une heure environ, la phonie ne porte plus, mais le contact avec Karachi est maintenu en morse. Le régime des moteurs a été soigneusement établi et réglé, d'après l'altitude et le vent donné par la météo, pour assurer le plus long trajet possible. Le temps passe calmement sous la lune.

De loin, voici les lumières de Zahedan, ville frontière de l'Iran, Les hauteurs sont donc franchies et nous revenons à 14.500 pieds pour ôter nos masques. Zahedan est atteinte à la verticale sur notre cap à l'heure précise prévue, 2 h 56 après le décollage, et un large tiers du trajet est passé. Bonne confiance donc dans la navigation et dans les vents annoncés, ce qui devrait permettre une bonne estime par la suite jusqu'au moment où le radiophare de Téhéran devrait nous guider, Mais il n'y aura plus aucun repère au sol d'Ici notre terminus.

La liaison morse est normalement close avec Karachi, puisque nous passons maintenant en compte avec le contrôle aérien de Téhéran. Celui-ci ne répond pas, mais nous l'aurons certainement en nous rapprochant un peu plus : l'absence de liaison radio, quand elle ne se prolonge pas, n'est pas exceptionnelle alors en ces pays, sans être toujours attribuable aux conditions de propagation des ondes. Le ciel, où la lune décline, est toujours bien dégagé. Après que l' "hôtesse" aura servi à chacun le plateau-repas emporté de Karachi, le pilote se retire à l'arrière pour prendre un peu de repos. II laisse son siège et la surveillance du pilote automatique au mécanicien, lui-même pilote breveté.

Si l'on se reporte à une carte de l'Iran, dont nous survolons maintenant la plaine désertique, on remarquera la bordure de hautes montagnes qui la cernent, à l'Est du côté de l'Afghanistan, puis surtout au Nord, où une chaîne assez continue culminant à près de 5.000 m, l'Elbourz (à ne pas confondre avec l'Elbrouz du Caucase, qui s'élève jusqu'à 5.600 m), qui sépare Téhéran de la Caspienne, dont deux centaines de kilomètres de côte fournissent à l'Iran son or noir, le caviar.

Pendant ce temps, le radio cherche toujours à joindre le contrôle de Téhéran qui devrait maintenant répondre. En vain. Il ne nous répondra jamais, et Karachi est trop loin pour être repris en liaison Du moins les radio-compas, qui permettent de relever les stations émettrices, devraient donner le travers de quelques émetteurs, malheureusement assez à gauche de notre route théorique et peu puissants, la nuit est-elle peu favorable, ce qui arrive ? Les relèvements obtenus, en tout cas sont peu précis. L'estime est donc incertaine, et le radionavigateur ne se sent pas très assuré, II va réveiller le pilote pour que celui-ci tente déjà de prendre contact en phonie avec "Téhéran-Informations" et avec le goniomètre qui pourrait nous tirer vers Téhéran.

La lune se couche en ce moment. Aucun repère n'est visible. Cinq heures et demie de vol ont passé, Téhéran ne devrait plus être qu'à une heure, une heure et quart de vol quelque 400 km. Il ne répond pas à l'appel du pilote ; c'est, ma foi, encore plausible ; il faut insister, patienter. Une légère inquiétude se lève ; mais, au fond» Téhéran ne saurait être manqué dans cette nuit claire et bientôt les aiguilles des radiocompas, réglées sur les fréquences de Téhéran, vont se stabiliser sur l'un ou l'autre des émetteurs installés à proximité du terrain.

Le temps passe pourtant. Quelques nuages, deux mille mètres peut-être en dessous de nous, se dessinent imprécisément dans la nuit à vrai dire, le pilote se demande un instant si ce sont bien des nuages, ou quelques crêtes enneigées, et il appelle le radio en un bref conciliabule. Mais non, il n'y a pas sur notre route prévue de hauteurs suffisantes, et ce doit bien être des nuages.

Une heure encore s'est écoulée. Nous devrions être en vue maintenant, et pourtant l'obscurité n'est percée d'aucune lumière. La radio est toujours muette en graphie (l'opérateur de service doit s'être endormi), et il est étrange que la phonie non plus ne réponde pas. Quant aux radiocompas, s'ils indiquent bien Téhéran devant nous, c'est sans aucune stabilité ni indicatif décelable. La situation se fait plus sérieuse, d'autant qu'aucun autre terrain ne peut être atteint en une heure et demie de vol, ce qui nous reste d'essence. Le pilote demande au mécanicien de régler les moteurs au régime d'endurance maximum (plus faible que celui de trajet maximum pris au début). Il faut trouver Téhéran.

Hélas, une demi-heure se passe encore à notre cap sans que rien ne nous apparaisse ni que personne ne nous réponde...

En fait, nous le comprendrons plus tard, tandis que Téhéran, par suite d'une erreur de transmission de message avec Karachi - c'est ainsi que les choses s'enchaînent contre nous - ne nous attend pas et ne cherche pas à nous entendre, les vents ont imprévisiblement changé depuis notre dernier repère au sol, bien lointain maintenant, de Zahedan. Plus forts d'ouest, ils nous ont entraînés bien à l'est de notre route. Ce qui veut dire que nous abordons maintenant la haute chaîne de l'Elbourz, cap sur la Caspienne. Mais cela, nous l'ignorons. Et ces fameux radiocompas hésitants nous indiquent toujours Téhéran au nord ou nord-est alors que la ville est passée au sud-ouest Pourquoi ? L'orage magnétique est peu probable, qui aurait affolé le compas magnétique lui-même.

La vérité n'est pas physique. D'autres sont en fait tombés dans le même piège que celui où nous nous engageons : de plus lointains mais puissants émetteurs russes, naufrageurs calés sur les mêmes fréquences, tels de faux phares, les ont comme aspirés. Ils ne sont plus là pour raconter ce qu'ils ont dû vivre comme nous. Ils ont fini par percuter la montagne qui déjà nous encercle, ou tomber sous les balles de chasseurs russes sur leur territoire, comme je l'ai appris depuis aux États-Unis.

« *May day, may day, may day (c'est notre SOS), to all aircraft this is Romeo Golf, do you read me ?* »,

et je recommence, car il faudrait que l'on sache où et comment nous nous sommes perdus, ne serait-ce que pour celles qui nous attendent. Nul ne répondra. Il n'y a plus qu'à éviter encore toutes ces crêtes devinées, et cependant prendre un cap fixe, user nos derniers litres pour tenter de rejoindre quelque plaine, quelque vallée ; mais à vrai dire je n'en ai plus l'espoir ; des sommets partout Je choisis, presque sans calculer, le cap 160, inverse de notre route depuis Karachi. Mais nous ne saurions atteindre les plateaux dégagés que nous survolions certainement il y a longtemps, si longtemps. Devant nous, assez loin peut-être, encore une ligne de crête continue, tout juste à l'altitude à laquelle nous sommes remontés. Je crois bien voir une lueur de ce côté. Mais c'est sans doute un nouveau piège, quelque plaque de neige. La lampe d'épuisement d'essence s'allume à droite ; le moteur n'a plus que dix minutes de fonctionnement ; le gauche suivra sous peu. J'essaie de faire un peu de calme en mon âme :

- « *Seigneur, pardonne-moi, je t'aime, fais-moi fort, fais-les fort* » quand il faudra bien, moteurs arrêtés, descendre. Mais ne devrais-je pas, tout de suite, tenter d'échouer sur cette croupe ?

À Téhéran, bien sûr, on ne nous attend plus, et l'on a envoyé vers la France le message « *Roméo Golf perdu* ». Un nuage devant nous. Je vais îe contourner, il peut cacher un sommet. Je passerai à gauche, ou à droite ? À gauche plutôt, en appuyant un peu du côté de la lueur...

Malgré l'écart du cap qu'il faudrait garder fixe, Lampe d'épuisement moteur gauche allumée, Mais nous la regardons à peine, car la montagne passe sous nos pieds, et que se sont tout à coup allumées aussi devant nos yeux tirés les mille lumières du salut, les maisons des hommes. Par quel miracle : TÉHÉRAN, Ils l'ont crié ensemble.

Mais j'attendrai pour crier victoire moi aussi : arriverons-nous jusque-là ? Je reste trois minutes encore en palier, avant que mes yeux n'aient vu vraiment la rangée de lumignons de la piste, n'aient retrouvé leur jugement des distances terrestres, n'aient été sûrs d' "avoir" la piste, Alors, tout réduit, je descends, je dégringole sur l'aéroport, et sans risquer un réglementaire tour de piste qui obligerait à remettre du moteur, j'enroule des S comme un léger avion d'aéroclub à l'entraînement. La tour de Téhéran n'en croit pas ses oreilles d'entendre l'appel de "Roméo Goif", ni le goniomètre qui l'a entendu venir de la montagne. Sous leurs yeux incrédules aussi, le "Roméo Golf" s'est posé après une prise de terrain un peu acrobatique, et roule sagement. Son pilote s'attache à poursuivre une procédure radio réglementaire jusqu'au parc, jusqu'à l'arrêt des moteurs.

Alors, il n'y à plus de joie pudique, et nous tombons dans les bras les uns des autres. Nous avons quelque peine à nous croire là, mais pas du tout à simplement croire : nous avons été bien guidés. C'est un sentiment fort, que j'ai ressenti plusieurs fois dans ma vie, comme sans doute mes compagnons du "Roméo Golf", Mais on ne s'en rend naturellement compte qu'à posteriori.

J'ai fait jauger les réservoirs, II restait à gauche 18 litres d'essence, un peu plus à droite, trois minutes de vol. Sur nos carnets, huit heures de vol de nuit.

André TURCAT



Voici maintenant l'histoire d'un équipage du groupe Bretagne pendant la bataille de Koufra, suivie des commentaires d'un témoin

**MORTS DE SOIF DANS LE DÉSERT
RETROUVÉS 18 ANS PLUS TARD**

Le 4 février 1941, le Gal Leclerc commande au GRB-1, une mission de bombardement sur les défenses du fort d'El Tag à Koufra (Libye).

Le 5 février 1941, quatre bombardiers légers Blenheim décollent d'Ounianga-Kébir à 10 h 20 pour exécuter cette mission, aux ordres respectifs de l'Adc Grasset, du SLt Claron, du Lt de Saint-Péreuse et du SLt Hirlemann,

- L'avion de Grasset rentre à Ounianga à 14 h 30 par suite d'ennuis mécaniques. Sur son trajet retour : il annonce, après l'avoir survolé, que l'avion de Saint-Péreuse a été obligé de se poser à quelques 40 miles au Nord de Tekro, sur une piste située à l'Ouest de la piste normale conduisant au puits de Sarra. L'équipage du Lieutenant de Saint-Péreuse ne fut repéré à nouveau que le 8 février et rejoignit Ounianga le 9 en camion.

- L'avion du SLt Hirlemann atterrit sur le terrain du poste de Gouro, à environ 110 km dans l'ouest-nord-ouest d'Ounianga, mais la nouvelle n'en parvint à l'unité que le lendemain.

- Du quatrième, celui de Claron, le poste radio d'Ounianga reçoit à 15 h 26 le message suivant : «Nous sommes perdus» message répété plusieurs fois et reçu de plus en plus faiblement jusqu'à 15 h 48.

L'équipage du Blenheim T1867 est le suivant :

- pilote : Sgt Le Calvez (1)
- observateur : SLt Claron (2)
- radio-mitrailleur : Sgc Devin (3)

Et puis le grand silence et des recherches infructueuses dans les jours qui suivirent, en particulier dans la région de l'Emi Koussi et plus largement dans le Tibesti. Le journal de marche du GRB-1 ne signale plus de recherches après le 11 février. Suite à une erreur de navigation, ils se sont perdus en zone désertique. L'appareil parvient à se poser près des frontières de la Libye, du Soudan et du Tchad. Tous les occupants décèdent les uns après les autres de soif et d'épuisement dans un calvaire qui durera jusqu'au 3 mars.



Durant cette période, Devin a noté sur son agenda :

4 février (avec mention d'une correction par un 5 entouré au crayon) Mission sur Coufra. Bt Terrain. Dép. 10h15. Sommes perdus atterrissons train rentré en plein (bled ?) à 17h15. Sommes peut-être 80 milles ESE ASP1er soir : 1 biscuit, 1 gobelet d'eau

6 février (2^e jour) Je (Illisible) 1 gobelet d'eau, tomates, 1 boîte de lait, 1 gâteau

7 février (3^e jour) Confiture, Corned-beef, 1 boîte de lait, + eau

8 février (4^e jour) eau, sardines,..... En reconnaissance le Lt Claron trouve un arbre et des buissons

Pas de traces d'eau, Pour trois (1 bte lait)

9 février (5^e jour) 1 boîte Corned-beef, 1 boîte confiture Devin Le Calvez...8 00 à 13h30.

Aperçu plusieurs arbres - (Rien sur TSF ?)

10 février (6^e jour) Betteraves. Rec. Lt Claron à 17h30. A, parait-il, aperçu falaise avec arbre

11 février (7^e jour) Sgc Devin Rec de 08h15 à 17h00 RAS. Corned-beef, Confitures

12 février (8^e jour) Sardines, Tomates. Lt Claron part en rec 11h à 17h00.

A aperçu undans un arbre. Le 1er réservoir d'eau est vide

13 février (9^e jour) Rec. SC Devin 9h30 16h30

14 février (10^e jour) Poulet, lait, sardines. Je perds assurance. La fin approche

15 février (11^e jour) Corned-beef, Confitures, Lait

16 février (12^e jour) Poulet, lait

17 février (13^e jour) Confitures, biscuits

Lt Claron part en reconnaiss. pour 2 à 3 jours

18 février (14^e jour) Corned-beef, Patates.

Chaleur accablante. Encore un ou 2 jours

19 février (15^e jour) Poulet, Confitures.

Le Lt Claron revient vers 10h.

A vu une gazelle, des arbres, pas traces d'eau. Chaleur accablante

20 février (16^e jour)

(Date changée en 21) Sardines, Betteraves. Plus de lait

22 février (17^e jour) Poulet, Confitures (Framb . . .

23 février (18^e jour) Confitures (Framboises). Dernier jour de vivres mangeables

24 février (19^e jour) Poulet. À midi notre provision d'eau est terminée

25 février (20^e jour) Plus d'eau. Attendons fin

26 février (21^e jour) Encore en VIE

27 février (22^e jour) Encore VIVANT

28 février (23^e jour) ENCORE EN VIE

1er mars (24^e jour)

JOUR ANNIVERSAIRE FRERE ROBERT. Même pas 1 goutte . . .pour l'arros . . .

18 ANS PLUS TARD ...

L'appareil intact et les corps des trois occupants ne seront retrouvés que 18 ans plus tard, le 29 mars 1959, par des goumiers du 8^e Groupe nomade, patrouillant au nord du Tchad, près de la frontière libyenne.

Je voudrai citer ici un des témoins de ce drame, le colonel Charles Flamand (grand officier de la légion d'honneur) officier au « groupe Bretagne » depuis sa création à Ndjamena jusqu'aux combats sur le territoire français. Il s'était évadé de France en décollant de St Jean d'Angély à bord d'un bombardier Farman 222 pour rejoindre la Grande Bretagne.

Il a été témoin des scènes qui ont suivies la perte de ce Blenheim qu'il a figées dans un recueil qu'il m'a donné et dont l'essentiel de ce drame est noté ci-dessous. Quand nous avons évoqué cette histoire très récemment pour avoir son autorisation de publication, lui qui a été à Na San en Indochine pour commander l'aviation lors de ce « pré Dien Bien Phu », il m'a dit

Rappelle-toi, un aviateur au combat ne peut être commandé que par un aviateur...

L'INCOMPRENSION DU COMMANDEMENT TERRESTRE

Le devoir de mémoire oblige à préciser l'état des rapports tissés au gré des opérations entre Leclerc et les éléments aériens et je m'inscris, ici comme témoin : ceci, ne m'empêche pas de réserver ma haute considération à ce Chef mais il aurait été encore plus grand s'il n'était resté figé sur la mauvaise impression relative à notre inefficacité supposée à Koufra.

Pour Leclerc, l'échec ne pouvait être que le fruit de l'absence de réelle volonté de vaincre et de l'incapacité professionnelle, les contraintes étaient sans doute là, mais précisément pour être vaincues !

Il avait oublié qu'en l'absence de cartes, s'il avait pu mener à bien son attaque c'était en partie, grâce aux photos aériennes qui avaient déjà coûté cher aux aviateurs.

*Et lorsque le Capitaine de Thuisy lui demandait l'autorisation de réserver quatre heures de vol pour rechercher un équipage qui s'était annoncé posé et perdu, la réponse de Leclerc fût aussi sèche que cinglante : « **refusé, on n'a pas besoin des incapables !** » De Thuisy : « Mon colonel, vous oubliez qu'il y a quelques jours **un de nos avions vous a retrouvé, ne croyez-vous pas que la peau d'un aviateur vaut celle d'un « Biffin » ?** » Allusion au sujet de la recherche effectuée par un Lysander, avec succès, pour retrouver un « Welleseley » de la R.A.F. à bord duquel se trouvait Leclerc... C'est alors que **j'ai vu** Leclerc piquer une violente colère et frapper de rage le plan arrière du Lysander dont il était proche, avec son stick en hurlant : « Et l'aviation, c'est comme la Cavalerie, ça marchera, s'il le faut, à la cravache ! ».*

L'avion perdu fût retrouvé par hasard 18 années plus tard, le radio ayant survécu apparemment près d'un mois...

Récit fidèle de Charles Flamand

**PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE 2013
DE L'ASSOCIATION DES PERSONNELS DE LA 5° ESCADRE DE CHASSE**

Le 15 juin 2013 à 19 h 00 au «Restaurant du Golfe du Moulin» à Orange, le Président ouvre la séance en souhaitant la bienvenue aux 34 adhérents présents.

A ce jour, l'Association compte 240 membres.

FINANCES

Le trésorier donne lecture du bilan ci-dessous.
La cotisation annuelle est maintenue à 10 €.

RENOUVELLEMENT DU BUREAU

Aucun membre du bureau n'étant démissionnaire, ils sont reconduits dans leur fonction.

LE MOT DU PRESIDENT

Le Général Lartigau évoque la réorganisation de l'Armée de l'Air et le livre Blanc.
A 19 h 30 , le Président clôt l'Assemblée générale.

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

M. DIEU Jacques
Vice-Président

Signé : J.C Lartigau

Signé : J. Dieu

M. SOUFFLET Michel
Trésorier

Mme FOIX Annie
Secrétaire

Signé : M. Soufflet

Signé : A. Foix

EXERCICE 2012 – 2013

AVOIR AU 01 JUIN 2012 = + 5 567,00 €

RECETTES		DEPENSES	
61 Cotisations	1 240,00	Affranchissements	452,06
2 adhésions	20,00	Fournitures de bureau	329,59
Intérêts	115,22	Participations repas	975,75
1 dons	10,00	Décès (achats de fleurs ou plaques)	225,00
TOTAL	1 385,22		1 982,40

Balance : - 597,18 €

AVOIR AU 01 JUIN 2013 : + 4 969,82 €

COMPTE EPARGNE	COMPTE COURANT	CAISSE
4 264,84 €	671,19 €	33,79 €



Amie, ami,

Notre prochaine sortie culturelle avec les conjoints nous permettra de découvrir

Le samedi 14 septembre 2013

Le Château de Saint-Privat

Sur un contrefort du Gardon, à 2 kms du Pont-du Gard

Monument historique XIe – XVIIIe siècle. (Parc romantique – jardins à la française – Chapelle décorée par Georges Desvallières (1922) ...

Le rendez-vous est fixé à **10 h 00 précises à l'entrée du château.**

En arrivant au Pont-du-Gard, surtout ne pénétrez pas dans le parking, rendez-vous sur la gauche, juste avant le portail barrant l'accès au chemin conduisant au château. (Voir plan au verso)

Tél. 04 66 37 36 36 / 04 66 37 38 00

Coordonnées GPS (Lat x Long) : 43.948312000, 4.516110000

Un apéritif nous sera offert sous les ombrages et ensuite, on déjeunera sur place avec notre pique nique tiré du sac (l' AP 5 fournira le vin).

Le château met à notre disposition tables et chaises. L'après-midi, on pourra soit : faire la sieste, se baigner dans le gardon, jouer aux boules, se promener dans un parc admirable...

Le prix de la visite guidée est de 10 € par personne. Les chèques sont à adresser pour le 7 septembre , dernier délai à :

**M. SOUFFLET Michel
300, Route de Travaillan
84850 CAMARET S/AYGUES**

*Le Général d'armée aérienne Jean-Claude LARTIGAU
Président de l'AP5*

Signé : J.C. Lartigau,

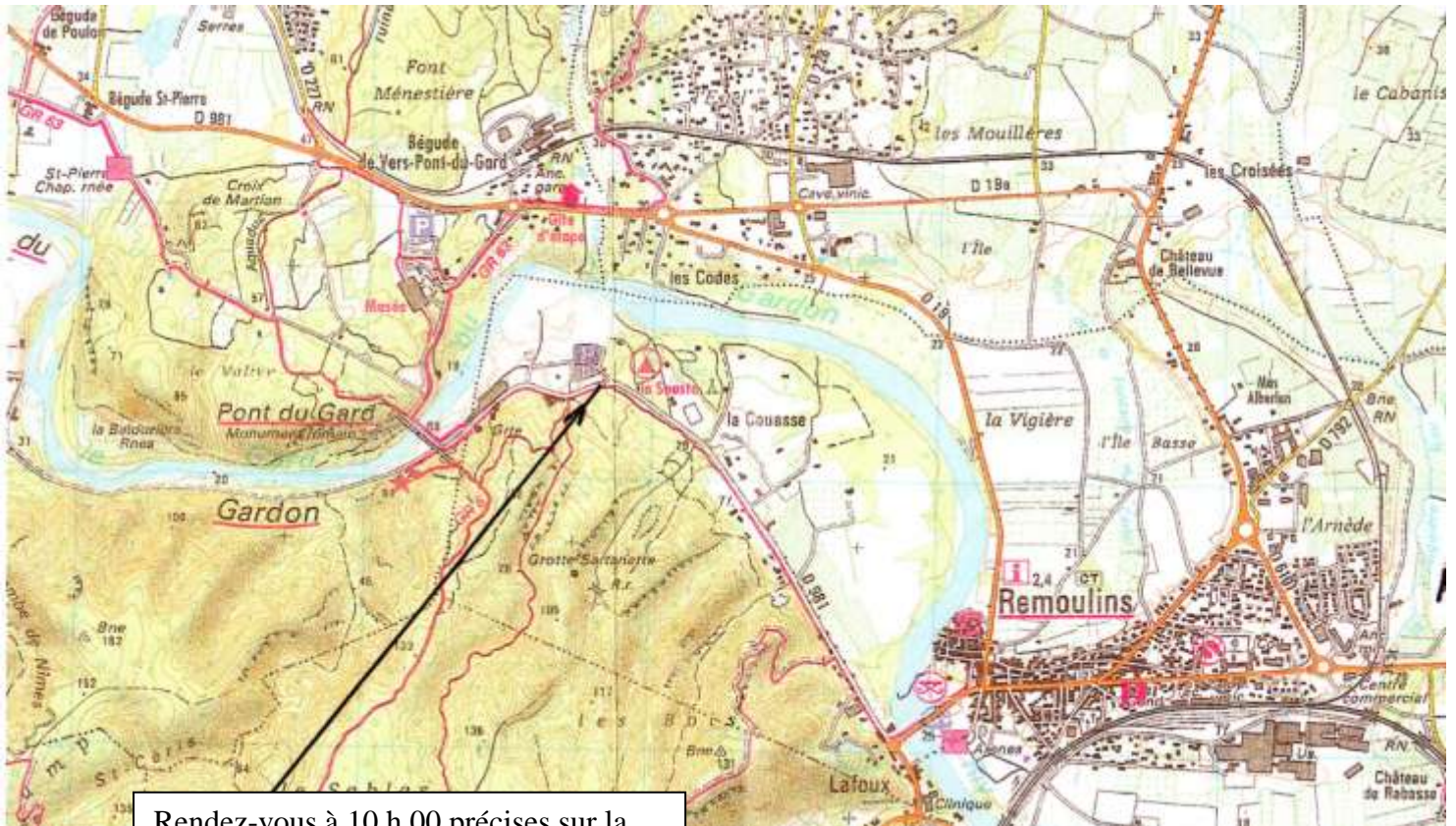
Nom et prénom :

Merci de mentionner d'éventuelles modifications de vos coordonnées :

Adresse :

Tél :

Adresse internet :



Rendez-vous à 10 h 00 précises sur la gauche, juste avant le portail barrant l'accès au chemin conduisant au château de Saint-Privat