



EDITORIAL

7 mai 1954 - 7 mai 2014

60 ème anniversaire de la chute de Dien Bien Phu.

Face à 60.000 badois, 15.000 français ont résisté sous le drapeau tricolore pendant 6 mois.

La célébration de cette épreuve est chaque année plus discrète, elle se sait condamnée demain à un recueillement individuel avant de tomber dans l'oubli.

8445 morts pour la France à Dien Bien Phu en combat ou en captivité.

La France et pour nous l'Armée de l'air, saura-t-elle garder le souvenir de nos compagnons morts au combat et de ceux qui ont survécus. Sera-t-elle moteur dans la célébration de ce sacrifice. Je l'appelle de mes vœux et saluons tous nos grands anciens au travers de quelques noms : Castagnos, Caubel, Beaujard, Bertin, Payen, les gars du Saintonge, les équipages des DAK, des C119 de l'USAF, des B 26, des hélicos, ceux du PC Air sur place et de tous les inconnus sans grade dont le combat a été admirable...

PS : La gravité de cette épreuve remet à leur juste place les critiques d'un officier de la Marine Nationale que j'ai citées dans AP 5 New's il y a quelques temps.

Dans le N° 10 d'AP 5 Info je demandais au CEMAA de supprimer l'année de formation des élèves de l'Ecole de l'Air pour l'obtention du certificat de Pilote de Ligne.

Cette position a fait réagir Michel Giraud qui nous donne sur ce sujet un avis autorisé par son parcours militaire et son parcours civil où il a terminé Chef du Secteur A.300 qui comportait: vingt-deux A 300 et 375 navigants : Commandants de bord, Pilotes, OMN. Responsable du contrôle en vol et au simulateur des CDB.

Entre autres responsabilités il a été chargé à Air Inter d'animer, un nouveau service de SECURITE DES VOLS et de créer, après l'accident du mont Ste ODILE une entité ASSURANCE/QUALITE comportant l'organisation C.R.M.

REFLEXIONS de MICHEL GIRAUD sur AP5 EMAIL INFO N°10 du 29 Mai 2013

Ce ne sont que des réflexions personnelles et sans prétention. Il serait par contre intéressant de connaître l'opinion de gens plus qualifiés que moi. Messieurs REBUFFET****, ROLAND-BILLECART, ENAULT, sortent du "piège", et ils ont le P.L Théorique et Pratique. (À vos plumes NDLR)

Je n'ajouterai rien aux paragraphes très pertinents ayant trait aux variations de la politique de notre République, lorsqu'elle veut bien s'intéresser à notre Défense Nationale.

Ces mondanités échangées, le dernier paragraphe de l'info N°10 remet sur le tapis un sujet qui intéresse directement tous les personnels de l'Armée de l'Air : la Formation Initiale.

I) **RAPPEL** : Le Général LARTIGAU, qui a beaucoup œuvré en matière de reclassement des pilotes, a précisé souvent que l'Ecole de l'Air (E.A) n'avait pas pour vocation de former de futurs pilotes de ligne.

II) **Cependant**, modestement, je trouve bénéfique la mise à niveau réalisée par l'E.A pour que nos officiers d'active sortent du B.D.E avec un niveau universitaire équivalent à celui de l'Ecole Navale * et supérieur à celui de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile.

A noter que plus le niveau de l'E.A est élevé, plus il facilite la réinsertion dans la vie civile...

III) **Le programme du PL théorique ?**

Et pourquoi pas ! Ce programme a le mérite d'exister il est très riche et associé à une masse de QCM et d'archives d'examens avec leurs corrigés. Il n'y a pas deux « Mécanique du Vol » deux « Navigation du Pilote » deux « Météo du Navigant ».

Le PL Théorique a vu son niveau "universitaire" baisser (comme le baccalauréat moderne) : il est aligné sur les normes internationales (J.A.R) ;il peut être découpé en Certificats.

Cependant, la notation des QCM laisse aujourd'hui moins de place aux réponses-« poker » : Réponse juste = + 1 ; Fausse = - 1 ; pas de réponse = zéro ! Un de mes bons maîtres ne disait-il pas : "Il vaut mieux se taire et passer pour un imbécile que de parler et prouver qu'on l'est !

L'emploi du QCM par contre, interdit les justifications, donc diminue le niveau exigé pour les candidats. Mais, les trois premières années du "Piège" sont là pour remédier à leurs lacunes.

NB : le candidat doit quand même prouver qu'il connaît les formules et maîtrise dans les temps des applications numériques précises (sans employer des calculatrices programmées astucieusement).

Autres arguments de ma "plaidoirie" :

a) Des promotions de l'E.A sont issues des pilotes (*de chasse ndlr*) de transport, d'hélicoptère, des navigateurs, des gestionnaires de DRONES, des contrôleurs de circulation aérienne. Ces gens-là vont fréquenter les mêmes voies aériennes que les "lignards" : il me semble souhaitable que tout ce qui vole et tout ce qui fait voler ait une conception identique des problèmes basiques de la Circulation Aérienne Générale. Le désastre du « Plan Marot », faute collective, en a été un triste exemple **.

b) Opérations : Un élève-officier de l'E.A devra peut-être un jour organiser un HARMATAN avec des mises en place en C.A.G, en respectant les règles OPS/OACI, par exemple celles de la Sécurité / Sauvetage en vols internationaux.

Savoir pourquoi on demande des dérogations et comprendre les conseils des spécialistes de son Etat-major peut s'avérer utile.

Je citerai aussi le fascicule d'initiation au DROIT AERIEN international. Comment ignorer son existence dans l'étude de l'accident d'un avion de l'Armée de l'Air à l'étranger ?

Mes modestes conclusions :

Les connaissances aéronautiques de base établies par le Décret DGAC du P.L devraient être enseignées dans toutes les écoles de l'Armée de l'Air, mais adaptées aux missions opérationnelles.

Il me semble, que si dans une réunion mixte, rassemblant Aviation civile et Armée de l'Air, les pilotes civils savaient que leurs interlocuteurs se sont donné la peine d'étudier le P.L. théorique il y aurait un pas de fait vers l'estime réciproque. ***

Je crois avec beaucoup d'aviateurs, que le marasme économique de la France ne nous permet plus d'avoir plusieurs aviations, cloisonnées et indifférentes les unes envers les autres.

Michel GIRAUD

* L'EA n'a pas besoin de diplôme supplémentaire pour être au même niveau de formation que l'Ecole Navale, ces deux écoles ont une préparation commune depuis au moins 1955 et le diplôme d'ingénieur de l'Ecole de l'Air est attribué depuis les années 50...

** Je ne reviendrai pas sur ce drame Il est beaucoup trop complexe pour que notre modeste bulletin puisse l'aborder et il m'a déjà coûté une divergence avec un ancien de la 5 !

*** Est-ce nécessaire pour cela et pourquoi le militaire devrait "comprendre" le civil sans réciprocité ???

**** Pierre Rebuffet, brigadier de ma promotion pilote exceptionnel (ancien de la PAF sur Ouragan), patron admirable, pilote de ligne unanimement reconnu pour ses qualités humaines, de chef, de manager et de pilote nous a quitté le 17 septembre pour le paradis des pilotes perdus.

J'attends donc les avis de personnes beaucoup plus autorisées que moi. Je reviendrai seulement sur un aspect de cette question. Je crois que tout ce qui peut enrichir un homme ne peut être rejeté et à ce titre, je pense que le passage de l'examen du PL peut être un excellent enrichissement.

En revanche je vais vous dire ce qui a motivé cette remarque.

J'ai été breveté Pilote de Chasse le 28 mai 1960 soit moins de 3 ans après mon entrée à l'école de l'Air. Je suis devenu Chef de Patrouille en novembre 1963, j'avais 25 ans et ma carrière de pilote de chasse et de commandement pouvait commencer. Les jeunes officiers pilotes qui rentrent à l'Ecole de l'air à 20 ans doivent suivre 3 ans d'études pour acquérir le diplôme d'ingénieur de l'Ecole de l'Air. Ensuite ils passent le certificat de Pilote de Ligne et c'est seulement après quatre ans de formation au sol qu'ils commencent à piloter. Soit 25/26 ans pour le brevet de pilote et au plus tôt 28 ans pour être chef de patrouille !!!

Quand j'étais jeune pilote tous les grands anciens qui m'ont formé affirmaient qu'il fallait être le plus jeune possible lors de la formation de pilote de chasse...Quant à la formation de chef, ces jeunes officiers seront en devenir de responsabilités encore à 28 ans !!!

N'oubliez pas qu'un jeune deux galons de la marine est pleinement responsable à 24 ans d'un quelconque « mouille cul » et des hommes qui l'accompagnent.

Alors dans cette occurrence je ne pense pas que l'année du PL soit positive pour nos jeunes officiers.



Etienne Copel général de l'AAir a quitté ce métier, en dépit d'un potentiel exceptionnel, car le poids de la hiérarchie de l'époque était trop insupportable. Fervent prosélyte d'une défense intelligente il pose la question du coût de notre dissuasion nucléaire. En particulier, il s'interroge sur la composante Marine.

En effet cette composante est d'un coût exorbitant défiant tout examen de la cour des comptes pourtant pourfanderesse des euros gaspillés.

La génération des SNLE en service actuellement a été initialement construite autour de missile M5. C'est un gros missile de plus de deux mètres de diamètre et les SNLE ont été bâtis autour de cette contrainte. Dommage le M5 a connu quelques problèmes et pour le remplacer on a pensé à son prédécesseur le M4 d'un diamètre notablement inférieur pour équiper cette nouvelle classe de SNLE. Mais entretemps le CEA avait commencé à fabriquer des têtes nucléaires pour le M5.

Qu'à cela ne tienne on va placer des têtes de M5 sur les Missiles M4 et on appellera l'ensemble M45, nouveau missile !!! Cependant pour placer les M45 dans un SNLE NG il a fallu modifier profondément les bâtiments tout neufs et les équiper de tubes lance-missiles à la dimension du M 45. J'espère que vous me suivez dans ce dédale de gabegie et d'inconséquence.

L'histoire n'est pas finie. Les essais du M51 donnent satisfaction (à la réserve près du récent échec retentissant) et on revient au standard initial les SNLE pour qu'il accueille le nouveau missile (30 mois de travaux et 4.000.000 d'heures de travail). C'est mieux que Dallas.

Pour la petite histoire le M 45 n'aura servi que 6 ans sur le SNLE le Vigilant. Les Américains et les Anglais ont décidé en 2005 de prolonger la version actuelle de leurs missiles Trident jusqu'en 2042...

Chercher l'erreur, si il manque quelques millions d'euros pour acheter des "Rafale Air", on sait où les trouver, sans remettre en cause notre outil de dissuasion.

Mais on aurait pu aussi moderniser le plateau d'Albion (je suis prêt à parler de la vulnérabilité des composantes sol/sol et de la composante Sous-marine). Mais la composante Sol/Sol était une « cible industrielle » limitée à 18 missiles plus les têtes alors que le contrat SNLE était beaucoup plus juteux 5 fois 16 missiles. J'ajouterai que des responsables de haut niveau de l'AAir proclamaient que le plateau d'Albion ne servait à rien !!! Allez comprendre...



L'article suivant a été écrit par Denis Turina. Cet officier de la promotion 1962 a volé sur Mystère IV A sur F 100 et sur M III E après quelques aventures qu'il nous racontera un jour, il a quitté l'AAir pour une carrière civile et il continue à voler

JOUR DE CHANCE.

20 juin 1968 - Mirage III E n°485

Cela fait maintenant deux mois que je pilote le Mirage III E, chasseur monoplace, et j'ai eu la chance de faire une campagne de tir sur l'avion. Je suis donc qualifié « pilote opérationnel » et autorisé à effectuer, seul, des missions d'interception contre n'importe quel avion qui m'aura été désigné par les organismes de défense aérienne.

C'est le cas aujourd'hui, jour où le ciel est particulièrement nuageux.

J'ai reçu l'ordre de décoller de Nancy pour des interceptions d'entraînement. Je dois rejoindre et combattre un Mirage III biplace de l'escadron d'instruction qui m'a formé quelques mois plus tôt à Dijon. C'est le moment de leur montrer ce que je sais faire et qu'ils ont bien travaillé.

Au décollage, la base des nuages est à moins de 1.000 pieds (300 mètres) et je retrouve le ciel clair, au dessus de la couche, à 34.000 pieds (10.000 mètres). Beau temps, belle mer...

Le radar qui me contrôle me donne un cap vers la cible et, après que je l'aie détectée au radar de bord puis à vue, nous engageons le combat. Nous sommes à 45.000 pieds (14.000 mètres) et nous partons en virage serré pour nous faire face, chacun de nous doit essayer de passer derrière l'autre pour pouvoir le filmer dans son viseur.

A cette altitude la pression atmosphérique est faible, le réacteur pousse peu et, pendant les manœuvres à basse vitesse, son alimentation est dégradée par l'incidence des entrées d'air. De plus, si le vol n'est pas parfaitement symétrique, une des entrées d'air peut être masquée par le fuselage. Il est donc vital de réduire le régime du réacteur quand la vitesse descend en dessous de 200 kt (360 km/h), ce qui diminue encore la poussée.

Pendant que je vire serré pour bien me placer par rapport à mon adversaire j'entends, derrière moi, un léger bruit « aérodynamique ». Je suis bien trop occupé par l'autre avion, qui manœuvre mieux que moi, pour prêter attention à ce détail. Mon problème est de virer serré pour ne pas avoir la photo de mon avion exposée dans la salle d'opérations de l'autre escadron, à Dijon. Pendant ce temps, les avions descendent et, après une ou deux manœuvres un peu serrées, je rentre dans la couche de nuages. Sauvé !

Ailes horizontales, je baisse le nez de l'avion, mets pleins gaz pour reprendre de la vitesse, remonter et essayer de reprendre le combat. Je n'entends pas augmenter le régime du moteur. Je regarde les instruments et je constate que le régime et la température du moteur sont nettement en dessous de ce qu'ils devraient être. La manette des gaz est inefficace. Le réacteur tourne mais ne répond plus, sa poussée est pratiquement nulle.

Le compresseur a « décroché ».

Le problème est bien connu sur Mirage. Pour « raccrocher » le compresseur, il faut placer la manette des gaz sur plein réduit, piquer pour prendre de la vitesse et, vers 300 kt, avancer doucement la manette. Le réacteur est supposé fonctionner à nouveau normalement. C'est ce que je fais plusieurs fois mais, alors que je passe 25.000 pieds, en descente, le moteur ne répond toujours pas.

Face à une telle situation, les consignes sont de couper le réacteur et de faire un rallumage en vol. Ce type d'exercice, dans les nuages et quand on n'a qu'une cinquantaine d'heures de vol sur la machine, ne s'improvise pas.

J'informe le radar qui me contrôle et commence à « perdre » du temps en explications, car le contrôleur demande des détails. Je déleste les circuits électriques. Cette action est indispensable avant de couper le moteur et de voler avec l'énergie électrique fournie par la seule batterie. Quand il ne me reste plus que l'horizon artificiel de secours et un seul poste de radio en fonctionnement, j'en informe le contrôleur et je coupe le réacteur.

Pour rallumer, il faut d'abord bien contrôler à la fois la vitesse de l'avion et le régime du moteur, qui tourne « en moulinet » comme un petit moulin d'enfant dans le vent, avant de brancher le « rallumage ». Cette procédure, qui n'a rien d'exceptionnel et n'est pas particulièrement délicate, n'est pas confortable du tout à mener à bien dans les nuages.

Un paramètre très important doit aussi être pris en compte. C'est l'altitude restante de l'avion. Il est bien connu que, sans la poussée de leur moteur, les avions de chasse sont de vrais fers à repasser et qu'ils volent très mal. C'est faux. Ils volent très bien sans l'aide de leur moteur. Seulement, ils descendent à une vitesse fantastique. Pour le pilote, concentré sur les instruments qui vont lui permettre de remettre son moteur en marche et qui ne voit pas le sol, ce n'est pas facile à intégrer.

Concentré sur la gestion de la vitesse de l'avion et sur le régime du moteur, je réponds spontanément « 10.000 pieds », au contrôleur qui me demande mon altitude.

C'est l'altitude à laquelle je dois m'éjecter, dans les nuages, si je n'ai pas repris le contrôle normal de l'avion. En conséquence, le contrôleur me donne l'ordre de m'éjecter.

J'enregistre le message, le trouve « déplacé » car je vais bientôt rallumer et je coupe le dernier poste radio pour avoir la paix et en pensant : « ça fera toujours du courant en plus pour les bougies de rallumage ».

Quelques secondes plus tard, toutes les conditions sont réunies pour relancer le moteur. Je branche le rallumage et déclenche le chrono. En moins de dix secondes, le bruit sympathique du réacteur qui recommence à « chanter » se fait entendre. Il tourne normalement et, doucement, je mets pleins gaz. Tranquillement, j'attends 300 kt pour arrêter la descente et commencer à remonter. Au point bas, l'altitude est de 4.500 pieds (1.500 mètres) au dessus de la mer.

Je rebranche la radio et appelle le contrôleur radar. Celui-ci est excité, très tendu et surtout très inquiet. Il me dit :

- C'est bien à vous que j'ai ordonné de s'éjecter ?
- Oui, c'est bien à moi.
- C'est bon, j'arrête les secours. Savez-vous où vous êtes ?
- Non, pas exactement. Je passe 10.000 pieds en montée. Je vais relancer ma centrale gyroscopique et recalibrer mon système de navigation.
- J'ai perdu le contact radar sur vous pendant que vous descendiez sur les Vosges. Maintenant, j'ai à nouveau le contact. Vous sortez d'une vallée. Prenez le cap 240 pour rentrer chez vous et surveillez bien vos instruments. Vous avez déjà eu beaucoup de chance pour aujourd'hui.

J'ai eu réellement beaucoup de chance. L'altitude de sécurité à cet endroit est de 6.000 pieds.

Si j'avais percuté le sol, certains auraient pensé que je n'avais pas voulu m'éjecter. En fait, j'étais tellement concentré sur la gestion des paramètres de rallumage, que je n'ai pas du tout assimilé la perte d'altitude. Ma tête était toujours vers 20.000 pieds. Comme je n'ai jamais vu ni l'horizon, ni le sol, le seul avertissement que j'ai reçu était l'ordre d'éjection du contrôleur.

Ce camarade, soucieux de ma survie, était plus conscient que moi de la situation. Son avertissement, qui était un ordre justifié, est arrivé au moment où j'avais obtenu les paramètres de rallumage et je n'en ai pas tenu compte.

C'était vraiment, pour moi, un jour de chance.



Dans le N° 57 de notre revue, Daniel Sauteret nous a conté une mésaventure sur SM B2.

A cette occasion je vous ai rappelé celle de l'ami Calvez dit Pélican que certains d'entre nous ont connu. Cela m'a valu une mise au point amicale de Bernard Labaye dit Titou.

Titou était pistard à Dijon au 1/2 Cigognes à la fin des années 60 sous la férule d'un chef de piste Albert Charron dit Bébert qui avait fait toute sa carrière au 1/2. A cette époque les pilotes portaient un casque vierge de toute inscription. Notre ami Roland Aguilon commandant le 3/2 « Alsace » avait eu l'intelligence de faire décorer les casques de ses pilotes.. C'était une très bonne idée et je lui ai emboité le pas. Pour la petite histoire, j'ai toujours considéré que si un gus avait une bonne idée, il serait stupide de ne pas en profiter sous je ne sais quel prétexte.

Donc Titou me propose de décorer les casques des pilotes du 1/2. C'est ainsi qu'il est devenu le peintre non officiel mais combien talentueux des casques des pilotes de chasse. Pour ma part, il a décoré tous mes casques depuis 1969 jusqu'en 1995. Mais surtout, il a décoré les casques de la PAF, ceux de tous les escadrons (ou presque) de l'AAir et le général Palomeros lors de son départ a eu droit à un casque décoré par Titou.





Enfin et c'est là sa grande élégance. Dans le musée de la base de Dijon le casque du pilote du 3/2 est celui que Titou a dédié à Roland Aguilon juste retour vers son initiateur.

A noter que ces décorations porteuses d'esprit de corps ont eu des détracteurs dont une des raisons avancées parmi les plus ridicules était que le casque décoré marquait le centre de la cible pour l'artillerie anti aérienne !!!



Je reviens donc à Pélican ou Titou nous fait une narration différente de la mienne même si le fond est le même. Il m'a donné l'autorisation de vous livrer son mail sans retouche ni faux fuyant...

Merci Titou

Message de "Titou" au Général Lartigau daté du 08 août 2013 concernant le new's n° 57 d'août 2012

Mon général,

Je viens de relire le numéro 57, et je veux rectifier une petite erreur glissée dans le chapitre incident de tir concernant la mésaventure de CALVEZ, surnom "pélican"... Ce n'est pas du tout un magic qui a été mis à feu ce jour là, mais une rafale de canon de 30 m/m...

Je relate les faits. Cela doit se passer en 1978 si mes souvenirs sont bons, l'escadron se préparait à sa future campagne de tir à "zara" et pour cela, avant de partir il fallait contrôler au sol tous les appauvrisseurs de tir dont était équipé l'atar 9K 50... Pour accomplir ce travail, ce fut ce matin là "pélican" + un petit jeune qui furent désignés par notre chef de service SVR.. Pour effectuer ce contrôle il fallait se rendre sur une aire de point fixe, bien sûr ne pas oublier de débrancher les canons, mettre un shunt en place, puis mise en route, et monter en régime à 8000 trs... Celui qui était dans la cabine appuyait sur la détente canons... Le rôle de l'appauvrisseur étant de réduire l'arrivée de carburant, pendant le tir canons, celui-ci produisait en effet des gaz brûlés dans l'environnement des entrées d'air... Sans appauvrisseur de tir, le pilote risquait une extinction du réacteur pendant son tir... Depuis le début de la matinée le "pélican" enchainait le contrôle des avions les uns derrière les autres, et en fin d'après-midi, victime de la routine certainement au "ènième" avion il a oublié de débrancher les canons, facile à imaginer la suite ... Une rafale est partie dans le merlon d'en face !!! à quelques mètres de là stationnait une citerne de T.R.O car à chaque point fixe, il fallait refaire un complément de plein... A ce moment là, vous imaginez le "patacasse" qui s'en suivi...

Le Ltt-colonel DOUIN ayant entendu la rafale de son bureau déboule illico sur le lieu du "crime", et le "pélican" se retrouve au trou immédiatement... Nous n'avons plus revu notre copain, et je ne connais pas bien la suite, je pense qu'on l'a aidé à quitter l'armée de l'air pour sa Bretagne natale... Je connaissais bien mon camarade "pélican" presque 10 ans de piste ensemble aux 1/2 cigognes, et je peux vous dire que c'était le meilleur d'entre nous, bosseur et disponible, il passait sa vie à l'escadron. Il avait malheureusement cette réputation de "gincheur" de nuit que DOUIN n'appréciait pas du tout et je n'ai pas peur de dire aujourd'hui que la sanction fut lourde, et qu' hélas notre ami "pélican" est tombé sur le cdt. d'escadre qu'il ne fallait pas à l'époque, ... pendant ces moments de nostalgie, je repense souvent à cet incident, en imaginant que cela aurait pu m'arriver, car personne n'est infaillible... Qu' est devenu notre ami "pélican" nul ne le sait... !!!

Amitié... titou





Amie, Ami,

Notre prochaine rencontre avec les conjoints aura lieu :

le samedi 16 novembre 2013 à 19 h 30
à l' hôtel Kyriad à Orange
86, Av de l' Arc de Triomphe
Tél : 04 90 51 87 87

accompagné avant et après le repas par la chorale "Ventoux Gospel".

Prix par personne : 30 €.

Nous vous demandons d'adresser votre règlement, accompagné du coupon de réservation ci-dessous, impérativement avant le 04 novembre 2013 à :

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

Le Général d'armée aérienne Jean-Claude LARTIGAU
Président de l'AP5
Signé : J.C. Lartigau ,



Coupon de réservation à joindre à votre chèque

NOM – Prénom :

Merci de bien vouloir indiquer vos coordonnées téléphoniques ou adresse mail afin que nous puissions vous contacter en cas de besoin.