



New's... N° 63



EDITORIAL

En guise d'éditorial quelques citations

"La Défense ? C'est la première raison d'être de l'Etat. Il ne peut y manquer sans se détruire lui-même !"
C. de Gaulle

"Parfois, le chef, inapte à se décider, consume en interventions accessoires et désordonnées son désir d'influer quand même sur les événements".
C. de Gaulle

Je continue à croire qu'il ne faut pas critiquer les honnêtes hommes car il est plusieurs voies pour un même but mais il faut toujours combattre ce qui est contraire à ce que l'on croie de fondamental.

En attendant très bonne et douce année 2014.

On a beaucoup parlé des drones et des voix se sont élevées pour combattre l'utilisation de drones au combat. Cela me rappelle les théories « faire la guerre zéro mort » des années 80/90 En France même nos drones ne seront pas équipés de charges militaires. L'article ci-dessous écrit par le lieutenant-colonel Christophe Fontaine dit , « Tarazboulba » commandant de l'escadron de drones 1/33 Belfort nous apporte un éclairage autorisé sur ce sujet pour nourrir nos réflexions et remettre les pendules à l'heure.

Le soldat sait bien que la violence n'est pas le fait de la machine mais qu'elle fait partie de la nature humaine et que celle-ci peut resurgir selon les circonstances malgré les barrières éthiques ou morales qui ont pu être élevées. Même si un certain nombre de légendes urbaines circulent dans nombre de médias sur les dangers ou l'inhumanité des drones, il faut souligner que la machine n'est rien sans l'homme qui la met en œuvre et le dirigeant politique qui décide d'engager une action militaire dont les drones ne sont qu'une dimension.

L'ennemi est profondément humain et à ce titre, il mérite notre respect. Mais nous dit-on, il faudrait, en partant du postulat de cette humanité partagée, se battre sinon à armes égales, du moins en s'exposant suffisamment pour que l'ennemi ait une chance de parvenir à blesser ou à tuer. En d'autres termes, à faire couler le sang des soldats. Mais depuis Sun Tsu, le meilleur stratège est celui qui gagne sans combattre. C'est celui qui utilise toutes les ressources disponibles, dont la ruse, l'embuscade, le renseignement, pour préserver ses forces aux dépens de celles de l'ennemi. Comment imaginer aujourd'hui continuer à s'exposer contre des fanatiques religieux dont l'avenir s'inscrit dans un au-delà paradisiaque, et pour qui aucune convention de Genève ne s'applique ? Et cela pour garder le combat sur le terrain d'une prétendue éthique guerrière occidentale qui ne s'est sans doute jamais réalisée hormis dans les romans de Cervantès ? C'est oublier que le monde adhère de moins en moins à nos valeurs. Face aux fanatismes religieux de toute sorte dont l'action ultime est de se donner la mort en martyr en faisant le plus grand nombre de morts civils désarmés, il semble plutôt sain qu'une société cherche à limiter les pertes chez ceux de ses fils qui, dans nos sociétés de plus en plus individualistes, acceptent encore de s'engager, pour protéger la vie des plus faibles et de faire le sacrifice suprême de leur vie pour leur pays.

Agir de manière indirecte par le biais d'un drone ne rend pas moins éthique le combat. Si les drones MALE armés sont pilotés depuis les USA, des hommes sont en charge du décollage et du poser de l'avion depuis les zones de combat ainsi que leur maintenance. Ils s'exposent ainsi aux risques d'un ennemi qui, dans le cadre des conflits récents, utilise plus la bombe humaine ou les EEI que la Kalachnikov ou le fleuret. Et que faire quand l'adversaire ne respecte aucune des normes de notre grammaire de la guerre et que la sienne est basée sur la vengeance ou sur le terrorisme ? Nous cherchons à appliquer nos référentiels guerriers à nos adversaires. Mais si les leurs diffèrent des nôtres, ils sont pour eux légitimes à la fois culturellement et religieusement. Que faire alors quand les modèles divergent à ce point ? Interdire non seulement les drones mais aussi la guerre comme nos anciens ont tenté de le faire après le premier conflit mondial et le pacte Briand-Kellogg ? Même à l'époque homérique, les tentatives de canalisation de la violence guerrière n'ont jamais vraiment duré. Et quelle place pour l'éthique à l'heure de la guerre cybernétique où tout se gère à distance, de manière anonyme ? Pour être conforme à cette dernière, il faudrait donc, selon les raisonnements des anti-drones, envoyer une personne physique pour débrancher un ordinateur d'une organisation terroriste ou d'un pays qui contourne les traités internationaux qu'il a ratifié pour produire des illégalement des substances interdites ? Nous voyons bien toutes les limites de ce type de raisonnement.

L'action du drone armé s'inscrit au sein du même cadre juridique que tous les autres effecteurs aériens, terrestres ou navals et son emploi est le résultat d'une décision politique. Cette dernière s'effectue dans le cadre du droit des conflits armés qui envisage le dégât collatéral et le légitime s'il demeure proportionnel à la valeur de l'objectif et si rien ne peut être fait pour l'éviter.

C'est peut-être cynique mais c'est du droit. Sans aller jusqu'à dire que le drone transforme le corps de l'ennemi en champ de bataille, et le monde en gigantesque terrain de chasse, ce qui importe n'est pas tant l'emploi du drone armé, mais bien le cadre légal dans lequel leur armement est délivré. Dans le cadre des opérations militaires réalisées sous couvert d'une résolution de l'ONU (Afghanistan, Libye, Bosnie, Mali,..) leur emploi n'est pas différent de celui des autres systèmes d'arme. Dans les actions clandestines opérées par un État en vue d'opérations de renseignement ou d'élimination d'un individu, le cadre légal est effectivement moins évident. Mais là encore, ce n'est pas tant l'outil que la décision qui flirte avec les frontières du droit. Car la décision d'engager un moyen de renseignement et de désigner comme légitime une cible se fait toujours sous la responsabilité d'un dirigeant politique. Fort justement, Clausewitz indique que « la guerre est la continuation de la politique par d'autres moyens ». L'enjeu véritable réside donc bien dans l'assurance que ceux qui supervisent le processus de décision d'emploi de la violence légitime contre des individus, de manière ouverte ou clandestine, et ceux qui mettent en œuvre les armes selon leurs ordres, soient sensibilisés aux questions d'éthique et formés aux problématiques juridiques.

John Boyd indique très justement « *Ce ne sont pas les machines qui font la guerre. Ce sont les hommes, et ils utilisent leur intelligence. Vous devez rentrer dans le cerveau des hommes. C'est là que les batailles se gagnent.* » La notion de contrôle parlementaire de l'action des forces armées en général et des services spéciaux et de renseignement en particulier, est donc la vraie question. Pas celle de l'emploi du drone armé qui est tout sauf déshumanisé. Une formation solide dans les domaines de l'éthique et de la morale des militaires et des citoyens, à commencer par ceux qui aspirent à diriger la cité, devrait nous prémunir de l'emploi déshumanisé d'un système d'arme quel qu'il soit. Mais peut-être est-il plus facile de blâmer une machine que d'admettre que l'homme est intrinsèquement machiavélique ?



Cette histoire nous est contée par H. Bataille à cette époque sur Mir IV A à Istres. Elle est dans la lignée des petites erreurs aux lourdes conséquences, de la volonté de bien faire, et vite. Comme le dit Titou Labaye dans le dernier AP 5 New's commentant l'incident de tir à Orange causé par « Pélican »

Je repense souvent à cet incident, en imaginant que cela aurait pu m'arriver, car personne n'est infallible...

Enfin concernant la réaction du CEMAA, le général Gauthier, telle qu'elle est racontée ci-dessous, elle me rappelle une visite de ce dernier à Dijon comme patron de la FATac-1ere RA ou l'adjoint chef ops de la 2 avait laissé un broussard sur le ventre dans la luzerne au travers de la tour. Le commandant de base avait lui aussi fait recouvrir pudiquement l'avion et GG n'avait rien vu...

UN VOL INHABITUEL.

Après six années comme mécano Equipement dans la Chasse, à la 5, à la 12, à la 2, puis, enfin, re à la 5 (ça ressemble à du nomadisme parce que j'étais instructeur au Détachement Mobile d'Instruction Mystère IV A), puis deux autres dans le « Bombing »- au 1/91 en Algérie et , pour finir, huit à Salon-de-Provence , je me retrouvais un jour Officier mécanicien adjoint (au Capitaine, chef des Moyens Techniques) à l'Escadron de Bombardement 1/93 « Guyenne », sur Mirage IV A à Istres.

Sur cette B.A. 125 d'Istres existait alors (et existe peut-être toujours ?) un tronçon de voie de chemin de fer nommé « Voie Leduc » sur lequel avait été effectués dans les années 50 des essais au sol de la fameuse tuyère thermopropulsive Leduc, familièrement appelée « tuyau de poêle volant ». C'était une belle voie ferrée classique, qu'un remblais surélevait bien au-dessus de la Crau environnante, avec ballast et traverses réglementaires. Vous verrez que ce détail a son importance...

Nous sommes en 1970, par un bel après-midi de mai, le lendemain de l'Ascension, donc un vendredi. Ce jour-là, le vent vient de la mer, c'est-à-dire du Sud, fait assez exceptionnel dans cette région de Provence fréquemment balayée par le Mistral qui, lui, vient du Nord comme chacun sait.

Les mécanos viennent de procéder à l'échange du turboréacteur droit arrivé en fin de potentiel sur le Mirage IV A N° 1 (l'Alpha Papa, pour la petite histoire). On va maintenant effectuer le point fixe de contrôle et d'étanchéité.

La « Mécanique » avait pris, depuis la création de l'Escadron, en 1965, la coupable habitude de procéder aux points fixes de contrôle sur le parking devant le hangar afin de rendre les avions « disponibles opérationnels » le plus rapidement possible. Ah ! la sacro-sainte disponibilité des Mirages IV A qui constituaient à l'époque la seule composante de la dissuasion nucléaire française et sur laquelle veillait avec vigilance le C.O.F.A.S. à Taverny ! Il faut dire, à la décharge de la « Mécanique », que l'aire de point fixe réglementairement affectée à cet usage était distante d'environ 5 kilomètres du hangar de l'Escadron ; son utilisation aurait retardé de près d'une journée la disponibilité de l'avion.

Or donc, aujourd'hui, l'Alpha Papa est orienté au Sud, face aux vastes horizons de la Crau, les tuyères dirigées vers l'espace entre le hangar Mirage IV et le hangar Mirage III. Bien sûr, le parking de la Zone Technique Opérationnelle (Z.T.O.) n'est pas équipé de rails d'ancrage pour les cales de pont fixe. On s'est donc contenté de placer une cale de parking devant chaque roue. Le point fixe a l'air de bien se dérouler. Le mécanicien dans la cabine est un « chef d'avion » confirmé. Celui qui, sur l'aile de la « bête », règle les T4 et les conformateurs pyrotechniques ne l'est pas moins. Donc tout est O.K.

Les deux moteurs tournent depuis près d'une heure ; l'avion est, par conséquent, considérablement allégé par la consommation de carburant. Il ne reste qu'à faire un dernier passage PCPC (postcombustion pleine charge) sur le moteur droit avant de couper. C'est ici que commence l'aventure. A l'allumage de la PC, notre Mirage IV, bien droit sur ses amortisseurs détendus saute brusquement et sans vergogne de ses cales et prend la direction de la clôture de la Z.T.O. toute proche. Le « Chef d'avion » toujours sur la plume du taxi, accroché d'une main au rebord de la trappe supérieure GTR, l'autre fermement agrippée à la poignée de la mallette T4 qu'il a en compte (admirable conscience professionnelle de nos mécanos !) est désarçonné et miraculeusement indemne lorsque l'avion passe au travers de la double clôture en l'arrachant. Le mécano dans la cabine n'est pas attaché et n'a pas de casque. Il est secoué comme un prunier et à moitié assommé par les chocs sur les montants de la verrière que provoquent les cahots dus aux énormes galets de la Crau sur lesquels roule notre Mirage. Il ne comprend plus rien à la situation. Il croit avoir coupé alors qu'il est, en réalité, sur « mini PC ». Il rapportera plus tard avoir vu se lever le nez de l'avion et avoir poussé de toutes ses forces sur le manche pour ne pas décoller.

L'avion fou commence à décrire une magnifique courbe vers la gauche (mini PC droite) qui le dirige inmanquablement vers les hangars du C.E.V. heureusement assez lointains. C'est ici qu'intervient alors « la voie Leduc » : l'avion, toujours en phase d'accélération l'aborde plein travers. Malgré la solidité de son train d'atterrissage, le Mirage IV décide de le laisser sur place et continue tout seul par la voie des airs. Les lois de la gravitation universelle font que notre planeur retrouve assez vite le plancher des vaches et commence aussitôt son travail de labour. La terre et les cailloux étant très indigestes, même pour un turboréacteur SNECMA ATAR 09 K, celui-ci finit par s'étouffer et consent enfin à s'arrêter.

Notre chef d'avion acrobate, après son désarçonnement miraculeux, un magistral roulé-boulé et une course effrénée de plusieurs centaines de mètres, se précipite vers la cabine qu'il peut atteindre sans l'aide de l'échelle habituellement utilisée (et pour cause !), l'ouvre et coupe tous les contacts... Passons sur certains détails et venons-en aux faits :

Après l'amputation brutale de son train d'atterrissage, l'avion continua donc sa trajectoire et l'absence de toute trace au sol sur plusieurs dizaines de mètres fut la preuve indubitable qu'un mécano avait bien volé sur Mirage IV A. A ma connaissance, le « Guyenne » est le seul Escadron des F.A.S. à avoir réussi cette performance !

Les suites de cette épopée que l'on peut trouver drôle après 43 ans ne l'ont pas été pour tout le monde sur le coup, vous l'imaginez bien ! Il y eut une belle distribution... Bref ! ...

Je me permets d'emprunter la conclusion du récit de cet événement au Général Jean-Pierre Faubladié qui le raconta il y a une dizaine d'années. Il était, en 1970, un de mes collègues officiers mécaniciens adjoints et il assista à toute l'aventure. Je le cite :

« On n'ose imaginer cet événement avec d'autres paramètres, comme l'absence des rails « Leduc » ou la présence du Mistral si habituel dans la région . Dans le premier cas, l'avion décrivait une large courbe vers la gauche et allait se fracasser sur les hangars du CEV ; dans l'autre cas, orienté vers le Nord, il entra dans le hangar de l'escadron... Nous aurions alors été nombreux à ne pas pouvoir raconter cette histoire. » (Sic).

EPILOGUE : Le hasard qui fait si bien les choses, dit-on (à voir... !) voulut que le Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air, le Général Gabriel Gauthier, se trouva à Istres ou dans les proches environs ce jour-là car le week-end suivant se tenait sur la B.A.125 le grand rassemblement bisannuel des Réserves de l'A.A. Sitôt qu'il fut informé de l'accident, le Général donna l'ordre à exécution immédiate de recouvrir « l'épave » d'un filet de camouflage afin que les Réservistes que l'on attendait ne soient pas témoins de la façon dont l'Active dilapidait les deniers de la Nation...

Autre conséquence, fâcheuse celle-là, de la présence du CEMAA : les pénitences furent quasiment immédiates pour les pêcheurs qui venaient de confesser leur faute bien involontairement.

MORALITE : on ne fit plus jamais de point fixe de Mirage III ou IV sur le parking de la ZTO à Istres !

PETITE INFORMATION RECONFORTANTE : Le Mirage IV A N° 1 Alpha Papa, après réparation 4ème échelon, continua à voler dans les F.A.S. jusqu'à son retrait du service.

Hugues BATAILLE



Encore une histoire de ces deux personnalités exceptionnelles de l'aviation Jean Sarrail et Tito Maulandi, je vous laisse déguster...

Le premier prototype de Jean Sarrail à Llabanère (terrain de Perpignan)...

Récemment affecté au Centre d'Essais en Vol de Brétigny en janvier 1948, je venais de quitter mon escadron de chasse d'Oran et faisais un détour par Prades, voir mes parents, lorsque Pierre Gravas, très sympathique figure de l'aéro-club du Roussillon et gros propriétaire terrien à Saint Féliu-d'Avall, me sachant dans les parages, me demanda de passer le voir.

Il faisait construire, chez lui et à ses frais, un « prototype » : l'Ortolan ; d'après les plans, c'était un biplace, monoplan à aile haute, propulsé par un moteur Minié de 65CV.

Comme Perette, il faisait des rêves et compter en inonder le marché. « J'ai fait venir un ingénieur de Paris » me dit-il, tu feras le 1er vol... Je n'avais pas dit non.

Un an après, début 49, un de ses parents, avocat, me contacta à Brétigny : l'avion est prêt à voler, une assurance est prise à votre nom ! Je me senti un peu coincé. Entre temps, j'étais sorti du stage à l'Ecole d'Essais, breveté mais dépendant du Ministère de la Défense.

L'insistance de Pierre Gravas m'amena à la Llabanère où l'on avait transporté l'Ortolan ; étant militaire, j'étais en infraction. Ma première impression, en découvrant l'avion ne fut pas favorable ; Pierre Gravas, par contre, était tout excité à l'approche du 1er vol. Entre temps, il avait viré l'ingénieur chargé de sa construction et continué la mise au point avec des amis artisans.

Ce monoplan à aile haute n'avait pas belle allure derrière ses cales sur l'aire cimentée. Après une visite classique autour de l'appareil, je pris place au poste de pilotage. Des instruments de contrôle moteur manquaient, un levier collé au plafond était censé commander les volets de courbure, que je cherchais vainement. En fait, ce levier commandait les deux ailerons qui s'abaissaient à fond, interdisant tout mouvement latéral de manche en gauchissement. D'après Pierre, en faisant la manœuvre en finale, pour se freiner, on n'avait plus besoin des ailerons !

J'étais de moins en moins décidé à risquer ma carrière, débutante au Centre d'Essais, pour faire plaisir à Pierre.

Il était près de midi, les bureaux étaient fermés et je crus alors avoir un recours... sans parachute, je ne pouvais pas mettre l'avion en l'air... consternation générale.

Un Nord 1100 du Centre d'Essais se présenta alors en tour de piste et stoppa devant nous. Pierre Maulandi dit Tito, un grand ami, le pilotait. Il allait de Mont-de-Marsan à Marignane et venait déposer un passager catalan. Etonné de me voir, j'expliquai... et il me proposa spontanément son parachute ! à la grande joie de Pierre.

Après un long point fixe, sans thermomètre d'huile, mais l'œil rivé sur le mano de pression, et une pointe plein gaz, j'allais me placer face au vent pour effectuer un « saut-de-puce », en fait une accélération jusqu'à la vitesse de décollage pour tâter la réponse de la profondeur et évaluer le centrage. L'avion n'avait pas été pesé ; son centrage : une énigme. Je revins au hangar assez méfiant, sur des sollicitations avant arrière, les changements d'assiette longitudinale étaient imperceptibles, l'avion était centré arrière.

Midi largement passé, nous fûmes invités à déjeuner à la ferme familiale, à Saint-Féliu-d'Avall. Le repas présidé par le père de Pierre, animé par Tito Maulandi se prolongea dans une ambiance de fête. De vénérables bouteilles défilèrent : « Pierre, va chercher celle de ta naissance ; Pierre, va chercher celle de ton mariage. » si bien que le retour à La Llabanère se passa dans un rêve.

L'Ortolan nous attendait. Tito me dit alors : « je te laisse mon parachute, mais ne veux pas assister au massacre ». il nous fit ses adieux et pris le cap direct sur Marignane (il me l'avoua plus tard) passant au large en mer, ce qu'il n'aurait jamais fait à jeun.

Je pris place dans l'Ortolan, m'alignai face à Perpignan, aux ordres du starter et mis les gaz. Vers 100m d'altitude le badin, indicateur de vitesse, tomba en panne. Je fis un 180° par la gauche et brusquement le moteur stoppa, hélice calée. Par ce large 180°, je me retrouvai face au terrain et me posais, au ras des balises, les dernières souches de vignes survolées.

On tracta l'avion dans le hangar. Quelques mois plus tard, il était toujours là, bâti moteur nu, collé contre le mur. Pierre avait lancé une procédure judiciaire contre le motoriste. Rentré à Brétigny après cette expérience, j'appris que le 65CV Minié venait d'être interdit de vol, le cylindre 4 n'étant pas refroidi, le moteur se bloquait.

Tu nous a quitté Pierre, toi qui avais fait les 400 coups avec le Luciole de l'Aéro-Club. Tu t'étais même posé dans le lit de la Tête entre autres. Un stupide accident de Jeep nous a privé de ta joviale présence. Ton départ fut un sacré coup dur pour les amis de l'Aéro-Club

Nous ne savions pas, quand tu m'offris le 1er vol de l'Ortolan, qui n'en fit plus d'autre, que ce premier prototype ayant volé à La Llabanère serait suivi au long de ma carrière aéronautique, d'une longue série dont les statoréacteurs Leduc 010, 021, 022 exposés maintenant au Musée de l'Air du Bourget.



Nous avons été captivés par le décrochage compresseur du M III E de D Turina dans le dernier AP 5 New's, voici une autre évocation tout aussi attachante et d'une grande richesse humaine.

Guerre froide et reconversion

Début des années 70 : c'est encore « La guerre froide ».

Un soir, en entraînement aux interceptions radar de nuit, le radar de défense aérienne qui nous contrôle demande notre autonomie restante. Je lui annonce : 30 minutes. Quelques secondes plus tard il me répond que notre mission d'entraînement se transforme en mission réelle de « reconnaissance d'un inconnu ».

Après prise en charge du jeune équipier par l'approche de Nancy, puis changement de fréquence et changement de contrôleur, je reçois l'ordre d'aller reconnaître un intrus qui arrive de l'est, qui ne répond à personne et qui s'est écarté des voies aériennes. En m'approchant discrètement par l'arrière et en dessous je reconnais un quadri-turboprops de fabrication soviétique. La "cabine radar" me demande d'aller le regarder de plus près sans me faire voir, et de transmettre son immatriculation. J'éteins tout dans la cabine et à l'extérieur. Je m'approche par dessous puis remonte doucement par le coté. C'est un Illyouchine 18. Je vois très bien les passagers à travers les hublots, mais pas moyen de lire son immatriculation, ou de définir sa nationalité. Après cinq minutes en patrouille lâche, l'avion de Permanence Opérationnelle (PO), armé, a le contact radar et visuel. Il prend la relève. La cabine me donne l'ordre de dégager, alors que nous nous dirigeons vers une zone sensible et interdite de survol.

Je n'ai pas pu savoir comment l'affaire s'est terminée, qui était cet avion, s'il s'est posé en France, et s'il était équipé de capteurs d'observation perfectionnés.

Quelques années plus tard, civil, je me suis pratiquement fait traiter d'assassin par un collègue de travail. Un Boeing de Koréan-air venait de se faire abattre, en toute connaissance de cause, par un chasseur soviétique. Comme nous n'étions pas seuls devant la machine à café j'ai simplement dit : - imaginez qu'en ce moment un « Flash Info » annonce : La base sous-marine de l'Ile Longue est détruite, la ville de Brest est en flammes. Une bombe de forte puissance vient d'être larguée d'un avion de ligne qui a quitté sa route au lieu d'atterrir à Roissy. Le pilote de chasse qui l'avait intercepté n'a pas voulu exécuter l'ordre de destruction qui lui a été donné, parce qu'il y avait des passagers à bord...(quelle prémonition face aux drame du 11 septembre 2001)

Qu'aurais-je fait si, en France, j'avais été placé dans la situation du pilote soviétique ?

Pendant ma période « en fonction », après avoir respecté toutes les procédures et sommations réglementaires, j'aurais certainement obéi et tiré. Probablement sans état d'âme, par devoir et par honnêteté vis-à-vis des concitoyens qui m'avaient confié leur défense.

Quarante ans plus tard, et très réservé sur le bien-fondé de certaines limites dans l'application du « Principe de Précaution », je ne tirerais peut-être pas. Ou alors de très très près, sur un moteur, en espérant ne pas « abattre à titre préventif » des passagers innocents.

Je n'ose pas penser au pilote de l'USAF qui, le 11 septembre 2001, aurait pu avoir à « traiter » un avion piraté.



Un peu de détente.

Les « ingénieures ».

Après avoir abandonné mes galons, je me retrouve « expert aéronautique » dans une jeune P.M.E qui se lance dans la conception et dans la réalisation de simulateurs de vol. Nous sommes une vingtaine de salariés dont quelques jeunes « ingénieures ». Ancien militaire, ancien pilote, je suis un des plus âgés, un des plus écoutés aussi, car je fais beaucoup de briefings et de formation générale sur des sujets aéronautiques, nouveaux pour la plupart de mes collègues.

L'ambiance est jeune et très studieuse. Le travail est fait sérieusement et j'apprends encore à me comporter, à parler et à penser, « en civil ». De temps en temps : ça blague !

Un jour, dans une enveloppe « navette », je reçois par « courrier officiel » une page découpée dans le Nouvel Obs. Il s'agit d'une B.D. dont l'histoire raconte les malheurs des victimes des incendies de forêt dans le Var. Le dessinateur propose d'utiliser des avions de chasse pour éteindre les incendies. Il explique qu'il suffira de dire aux pilotes que leurs réservoirs pendulaires, remplis d'eau, contiennent du napalm et qu'il faut les larguer sur des camps de réfugiés, pour que la mesure soit prise au sérieux par les militaires.

Un « sticker » est sur la feuille. Il porte ces quelques mots : « Qu'en pense le commandant ? ».

Je sais que l'enveloppe vient de l'étage supérieur et que le texte a été écrit par une « ingénieure » de l'équipe. Je suis certain qu'elle attend et guette ma réaction, et qu'une grande partie de « l'étage des jeunes » est complice. Bien ennuyé, je cherche désespérément une réponse à la fois crédible et drôle mais je n'en trouve pas. A force de triturer la page du journal, en même temps que mes méninges, je finis par la retourner.

C'est le miracle. Au verso de cette fichue page on peut lire les petites annonces de rencontre « et plus si affinité », bien connues du Nouvel Obs.

La réponse est toute trouvée. Par courrier rapide je fais transmettre à l'« envoyeur » sa B.D. coté « pile », avec un petit papier sur lequel est marqué : « Je ne suis pas certain d'avoir bien identifié ton annonce, mais la réponse est oui. Quand tu veux, où tu veux ».

J'attends. Dans la demi-heure qui suit, la moitié de « l'étage des jeunes » descend. Nous avons tous bien ri et, à part une petite information sur le napalm, il n'y a pas eu d'autre suite...



La chronique du CESA

10 janvier 1929 : premier ravitaillement en vol à des fins opérationnelles

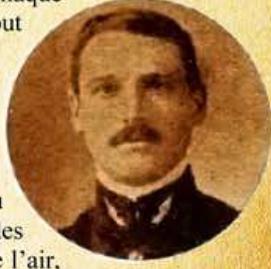
Les essais de ravitaillement en vol ont commencé dans les années 1920. Le 3 octobre 1920 à Washington, le lieutenant Cabot descend à basse altitude au-dessus de la rivière Potomac et récupère un bidon d'essence déposé à son attention sur un radeau. Puis le 21 novembre 1921, au-dessus de la Californie, Wesley May passe d'un appareil à l'autre par l'intermédiaire de leurs ailes avec un bidon de carburant de 20 litres sur le dos et remplit le réservoir du second avion biplan, le *JN-4* d'Earl Daugherty.

Le 27 juin 1923, à San Diego en Californie, les lieutenants Lowell H. Smith et Paul Richer établissent un record mondial d'endurance avec un vol de 37 heures 15 minutes et 44 secondes, grâce à une quinzaine de ravitaillements réalisés en vol. Les deux hommes avaient prédéfini un parcours de 50 kilomètres et modifié leur bombardier léger *De Havilland DH.4-B3* à cet effet. Un avion *De Havilland DH.4-B1* de l'armée de l'air assurait le ravitaillement grâce à un tuyau d'une quinzaine de mètres équipé d'un robinet à chaque extrémité. Dans ce cadre, le ravitaillement en vol avait simplement pour but d'établir des records.

Pierre Théodore Weiss

Une revendication française

Le 10 janvier 1929, le commandant français Pierre Théodore Weiss (1889-1970), écrivain-poète et aviateur militaire, effectue un nouveau ravitaillement en vol, à des fins, cette fois, opérationnelles. Adeptes des records, celui-ci a effectué une grande partie de sa carrière dans l'armée de l'air, notamment en Algérie et en Afrique, jusqu'au grade de général de division aérienne (1945).



Le ravitaillement en vol est un véritable enjeu pour l'engagement opérationnel de l'armée de l'air sur les différents théâtres. Chargés au maximum, les réservoirs empiètent sur la charge utile et pénalisent les avions au niveau aérodynamique, surtout les avions de chasse et les bombardiers. Devoir atterrir pour faire le plein réduit considérablement l'allonge et l'autonomie des aéronefs. C'est grâce au développement du moteur à réaction dans les années 1930 que les ravitailleurs acquièrent la puissance suffisante pour envisager les ravitaillements en vol, notamment des chasseurs.

Aujourd'hui, le ravitaillement en vol en France se fait à l'aide d'une perche rigide dirigée par l'avion ravitailleur ou par l'intermédiaire d'un panier fixé à l'extrémité d'un tuyau souple dans lequel le chasseur vient se ravitailler par l'intermédiaire d'une perche de ravitaillement, manœuvre qui demande une grande maîtrise et un entraînement régulier, sans oublier l'intervention des radars et de la surveillance aérienne pour assurer le bon déroulement de la procédure de rejointe.



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



Nombreux sont les aviateurs connus dans l'armée de l'Air par un surnom, souvent taquin mais le plus souvent affectueux, choisi par leurs camarades. Cet effort d'imagination n'a pas été nécessaire pour Amédée PASSEMARD, ancien du 2/5 Ile de France, universellement connu par son simple prénom, d'autant plus original qu'on le croit féminin. Nous lui rendons hommage aujourd'hui

"Amédée" naît en Auvergne, en 1920, au sein d'une famille de paysans, mais un ami de sa famille, qui fréquente l'aéro-club de Brioude, le met en contact avec l'aviation. C'est une révélation et, en dépit du manque d'enthousiasme de ses parents, le voici inscrit à l'Aviation populaire, à seize ans à peine.

En 1937, Amédée PASSEMARD passe son brevet civil premier degré et, l'opportunité se présentant, il est admis comme "boursier de pilotage" avec pour perspective de devenir pilote de réserve. Mais, sous la pression des événements politiques, l'armée de l'Air recrute et il s'engage.

Le voici en mai 1938 à l'école Caudron d'Ambérieu et "Amédée" s'enorgueillit bientôt du brevet militaire n° 26362.

Nommé sergent, il devrait alors être affecté en escadrille mais, à la fin d'octobre, 1938, Amédée PASSEMARD est envoyé à Istres, à l'école des sous-officiers pilotes.

En fin de stage, sélection : chasse, bombardement, reconnaissance, observation? Pour "Amédée" c'est la chasse, et l'entraînement correspondant sur Morane 230 et Caudron "Simoun".

Fort de ses 200 heures de vol, il est un peu étonné d'entendre : "On va vous apprendre à piloter !". C'est la découverte d'un pilotage plus précis avec la bille et l'aiguille, la voltige méthodique, les prises de terrain en S, les atterrissages de précision. Vient ensuite la première affectation en escadrille, à Dijon, au groupe de Chasse 2/7, 3e escadrille (SPA 73), équipée de Morane 406 mais qui dispose aussi de l'un des rares Caudron 690 d'entraînement.

Amédée PASSEMARD est alors le plus jeune pilote de chasse de France.

Septembre 1939: la déclaration de guerre et le groupe 2/7 quitte Dijon-Longvic pour Luxeuil, sa base opérationnelle.

Sa première mission de guerre a lieu dès le 20 septembre. Il y en aura une soixantaine d'autres jusqu'à l'Armistice, avec de nombreux combats au cours desquels "Amédée" remporte sept victoires en participation – un Henschel 126 d'observation, un Junkers 88, deux Dornier 217, trois Heinkel 111 – dont quatre homologuées. Une erreur d'homologation le prive de la cinquième qui aurait fait de lui un "As de guerre".

Satisfaction de courte durée car l'étape suivante c'est, à partir du 17 juin 1940, le repli sur Saint-Laurent-de-la-Salanque, terrain de Perpignan. La consigne est de convoyer les avions en sécurité, de l'autre côté de la Méditerranée. La traversée se fait sans encombre pour Bizerte

Survient le débarquement allié, le 8 novembre 1942, et c'est le repli vers Kairouan, puis Sidi-bel-Abbes, puis Bou-Saada où, le contexte politique se clarifiant, des "Spitfire" remplacent les Dewoitine.

Amédée PASSEMARD participe à la libération de Tunis puis se trouve astreint à de longues missions de "coastal command" avant de rejoindre comme moniteur l'école de Chasse de Meknès, où il est nommé sous-lieutenant.

Intermède de courte durée car on demande des volontaires pour rejoindre le groupe "Île de France". Sa demande étant accepté, à partir d'octobre 1944, sur "Spit XVI", il fait de l'appui-sol et du bombardement en piqué. "

La paix revenue "Amédée" se retrouve à Friedschaffen, puis il est affecté au groupe 1/2 qui se prépare à partir pour l'Indochine. Changement de décor en 1946 lorsqu'Amédée PASSEMARD est affecté à l'état-major de la Défense Aérienne du Territoire en AFN. Il y assure trois fonctions : adjoint au chef du 3e bureau, chef des transmissions ; commandant l'escadrille d'entraînement dotée de Bell "Airacobra", de P-47 "Thunderbolt" et de Nord 1101. L'Indochine redevient d'actualité à la fin de 1949 lorsque, affecté au groupe 3/6 "Roussillon", il y part comme commandant de la 1re escadrille, voler sur P-63 "Kingcobra" puis sur Grumman "Bearcat".

En 1952, Amédée PASSEMARD retrouve Luxeuil où la 11e escadre est en formation sur Republic F-84G "Thunderjet". Il y demeure jusqu'en 1955, alors qu'il est commandant du groupe 1/11. La mutation suivante est beaucoup plus passionnante, le Centre de Tir et de Bombardement de Cazaux. !

Mais, en 1960, en Algérie, les combats s'intensifient et l'armée de l'Air constitue des escadrilles d'appui aérien équipées d'avions légers d'attaque, SIPA et autres T-6 et T-28. Amédée PASSEMARD prend pour trois ans la tête de l'aviation légère d'Oranie, au sein du GATAC.

1963 : le colonel PASSEMARD est nommé commandant de la base aérienne de Bangui, où il assume simultanément trois fonctions : commandant de base ; conseiller militaire auprès de l'ambassadeur de France ; chef de la mission militaire. Une nouvelle page se tourne en 1965 lorsqu'Amédée PASSEMARD est nommé au commandement de la base d'Istres.

Il y reste trois ans puis intègre l'état-major de la FATAAC.

Promu enfin colonel, il estime avoir peu de chance de passer Général et, en 1969, décide de quitter l'armée.

Amédée PASSEMARD commence alors sa reconversion dans la vie civile par un stage de formation prodigué par la chambre de commerce de Paris. Il entre dans l'industrie. Le destin frappe une nouvelle fois au début de 1971 en la personne d'un ami de longue date, l'ingénieur général ARNAUD qui, de façon tout à fait impromptue, lui propose un poste de responsabilité au CEV. C'est ensuite Melun-Villaroche en 1972, jusqu'en 1982, comme "patron" de l'annexe du CEV. L'aventure se termine le 31 octobre 1982 par un vol en solo à bord d'un Nord 1100, que les spectateurs n'ont sans doute pas oublié.

Parmi la centaine de types d'avions qu'il a pilotés, Amédée PASSEMARD garde une affection particulière pour le "Dewoitine 520", le "Spit" et le "Bearcat", s'agissant des avions à hélice et pour le "Mystère IV", le "F-100" et le "Mirage III" pour ce qui concerne les réacteurs.

Le colonel de réserve Amédée Passemard est décédé dans sa 94^e année, le 19 août 2013

PALMARÈS et DÉCORATIONS

5 000 heures de vol

650 missions de guerre en 1 200 heures

Grand officier de la Légion d'Honneur

Croix de Guerre 3 /45

Croix de Guerre TOE

Croix de Guerre Vietnam

11 citations et un témoignage de satisfaction

Médaille de l'Aéronautique



Sicut aquila, l'histoire des para-commandos de l'Armée de l'Air "Editions du Panthéon". Dans les 476 pages : la création, la formation et les opérations des commandos parachutistes de l'air sont décrites sans pathos. Le dernier chapitre est consacré au renouveau sur la B.A. 726 de Nîmes de 1965 à 1970.

Par le commandant Bernard Lart.

Ce livre est référencé sur Amazon, FNAC, Chapitre.com et dans les « bonnes » librairies : 27,40 €

Nous poursuivons nos leçons de bon français avec le général Robineau

Parlons français – Piqûre de rappel n°8

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

Faux amis français.

Par la force de ce qu'il faut bien appeler l'interopérabilité, les aviateurs militaires fréquentent couramment des amis dangereux. Ce sont ces mots qui existent à la fois en anglais et en français, avec de sens différents. Par exemple, le substantif *intelligence* et l'adjectif *sophistiqué*.

Chez nous, *l'intelligence*, c'est la faculté de comprendre et, par extension, ce qui tourne autour des notions de capacité, clairvoyance, discernement, jugement, perspicacité, etc... Chez les britanniques, il s'agit aussi, souvent même, des renseignements et de leur recueil, par tous moyens, secrets ou non. Des contresens s'ensuivent, par contagion. Ce qu'on nomme *l'intelligence économique* n'est rien d'autre que de l'espionnage industriel (mais pas une aptitude futée à gérer les finances, privées ou publiques). Quand on évoquait en France les *intelligences célestes*, c'était aux anges qu'on pensait et, en aucune façon, aux pilotes de reconnaissance, bien qu'un commandant de la 33 ait jadis supposé ouvertement qu'un tel pilote serait un chasseur intelligent.

Sophistiqué est souvent employé pour signifier : complexe, élaboré, perfectionné, bénéficiant en somme de techniques de pointe. On va parfois *jusqu'à ultra-sophistiqué...* qui suggère le dépassement de la pointe extrême du progrès. Il s'agit là d'un glissement de sens venu d'Amérique il n'y a pas si longtemps¹. L'acceptation française du mot *sophistiqué* revêt au contraire une nuance péjorative tendant vers superflu, alambiqué, affecté, artificiel, voire falsifié ou frelaté (sens origine), ainsi d'ailleurs qu'en anglais² : le *sophisticated wine* est aussi condamnable dans le royaume qu'à Bordeaux ou à Nuits-Saint-Georges).

1 – Environ 5 à 6 décennies (qui, de ce côté-ci, ne sont pas non plus des décades).

2 – En Amérique, "sophisticated" a d'abord qualifié d'anciennes beautés restaurant leur splendeur par un maquillage proche du ravalement de façade, puis s'est appliqué à des vedettes de cinéma, belles et décidées à le rester. Si bien que "and *she is so sophisticated* !" est devenu là-bas un compliment traduisant une admiration sincère.

Supplément gratuit

Décade, justement. Chacun sait, depuis Cicéron, Jules César et Fabre d'Eglantine, que ce mot désigne une période de dix jours. Pour une raison qui échappe à l'étymologie, les Anglo-saxons disent que c'est dix années. On aurait tort de les croire.

J'en profite pour noter que L. Delahousse ne lit pas notre revue. En effet dans le N°60 j'avais noté cette expression désastreuse :

«vous en êtes ou de votre français ?»

Et j'avais signé d'une appréciation comme celles que nous mettons sur le cahier d'ordres après une mission ratée : "A poursuivre"

Eh bien L. Delahousse persiste dans l'erreur. Posant des questions à Roman Polansky, il ose dire : vous faites quoi ? vous pensez quoi... ?

Je vais être contraint de lui mettre une feuille rouge avec possibilité de le faire passer devant le conseil d'instruction.



Amie, ami,

Le commandant de la base aérienne nous invite avec vos conjoints à un vol de nuit

**le Mardi 11 février 2014
RDV à l'entrée de la base à 18 h 30.**

A l'issue du vol de nuit, vers 20 h 30,
nous nous retrouverons au restaurant "Kyriad" à Orange.
86, Av de l' Arc de Triomphe
Tél : 04 90 51 87 87

Le prix du repas est de : 23 € par personne.

Les bulletins d' inscriptions ci-dessous accompagnés du règlement pour le repas sont à adresser **avant le vendredi 31 janvier**, à :

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

Le Général d'armée aérienne **Jean-Claude LARTIGAU**
Président,



Vol de nuit	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>	<u>Noms & Prénoms :</u>
Repas	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>	
<u>Merci de mentionner d'éventuelles modifications de vos coordonnées :</u>		
Tél :	E. mail :	