



EDITORIAL

En 1992/1994 sur une décision aux motivations aussi obscures que néfastes, il a été décidé de supprimer les Escadres. A la même époque, la notion de commandement Organique faisait florès dans l'AAir sans que les décideurs aient compris que l'escadre était l'Organique des Escadrons.

Cette décision incompréhensible pour les gens de notre communauté (pilotes mécanos et basiers confondus) laissait la place à un commandement informel, déstructuré et incohérent. Notre association a été créée pour témoigner de cette erreur, pour militer en faveur de la renaissance de l'Escadre et en attendant, pour faire vivre cette notion de communauté que nous avons ancrée dans nos gènes.

Il s'est passé 20 ans depuis cette disparition, nous avons eu des patrons de l'Armée de l'Air superbes pour certains et même néfastes pour d'autres, mais aucun n'a eu la force de caractère pour revenir sur cette décision plus que contestable.

Or le général Denis Mercier, notre CEMAA, a décidé de recréer le niveau escadre dès cet été. Merci à ce patron qui a compris que les grandes orientations doivent être abordées avec courage, détermination et donc portées par de Grands Chefs.

Enfin, Memento Semper

N'oublions pas mai 54 chute de Dien Bien Phu. 60 ans déjà.

Du sable et des Spit IX⁽¹⁾

...Ou de l'importance du mécano de piste en terrain sablonneux

En 1948, commandant le 1/7 à Oran, je reçois l'ordre de la 5^{ème} Région aérienne d'aller monter nos avions dans le sud algérien, à Ouargla. Après des manœuvres avec la 5^{ème} escadre du commandant Clause à Sidi-Ahmed, où j'essaye vainement de savoir si le terrain d'Ouargla est praticable aux *Spit*, nous mettons le cap sur Bagès où la piste résiste bien.

Le lendemain, départ sur Ouargla où le lieutenant Berthet arrive à se poser, bout de bois en croix ⁽²⁾, juste à côté des balises. Je lui demande de vérifier la solidité du sol en marchant, et sa réponse est positive.

Je me pose à mon tour, mais dès que la vitesse tombe, l'avion pique du nez et je demande à tous de garder de la vitesse pour rouler. C'est déjà trop tard pour mon équipier, le capitaine Labussière, qui est en pylône. J'envoie les cinq avions restants se poser à Touggourt que je rejoins le lendemain, ma zone de roulement paraissant assez ferme pour décoller. Il reste donc deux avions à récupérer, avec une hélice et un moteur, celui du lieutenant Berthet, à changer.

Un mois plus tard, nos deux avions sont prêts et nous allons les chercher. Le sol paraît assez ferme à l'endroit où Berthet s'est posé pour décoller ; il n'en est pas de même pour celui du capitaine Labussière où le sable se révèle effectivement friable. Pour m'en sortir, en l'absence de possibilités de remorquage, je demande à deux de mes mécaniciens, dont le sergent-chef Terribillot, de s'asseoir sur la queue et de sauter en marche au milieu du sable que mon hélice va soulever.

La première tentative est la bonne et nous nous retrouvons en l'air avec Berthet.

C'est alors que je découvre que mon glycol chauffe anormalement ; le radiateur est ensablé et je dois réduire ma vitesse. Je décide en outre de larguer mon *belly tank* et me retrouve en même temps sans gouvernail de direction. La dérive est devenue folle, le *belly tank*, mal accroché, a coupé les câbles du palonnier.

A Oran, la nuit est tombée, mais j'arrive à m'axer correctement aux ailerons. Une fois au sol, en revanche, le flettner est impuissant à maintenir l'avion sur la piste (je n'ai pas pensé aux freins) et je termine sur le nez, après un cheval de bois, le lieutenant Bret étant là pour m'accueillir. Tout est bien qui finit (relativement) bien, au prix d'une 2^{ème} hélice, grâce au sang-froid de mes deux mécaniciens cascadeurs.

Le terrain d'Ouargla n'a jamais été retenu par la suite (sauf améliorations que je ne connais pas) pour accueillir ni *Spit IX* ni *P63*.

(1) Egalement publié par le magazine **Pionniers**

(2) Moteur calé.



A l'occasion de la mort du général Giap diverses voix se sont élevées en France pour rappeler la mémoire de cet homme. Notre ministre des Affaires Etrangères Laurent Fabius lui a même rendu hommage !!! Alors si certains ont la mémoire défaillante, le général Caubel conserve encore dans sa chair les souffrances endurées. Nous avons fait paraître dans ce journal le récit de son combat en Indochine et de son saut en parachute au-dessus de Dien Bien Phu après que son B 26 ait été touché par la DCA Viet. Il nous a également raconté la route vers le camp N° 1 de sinistre mémoire.

Il a tenu à écrire dans le journal de l'Ecole de l'Air une mise au point qu'il m'a autorisé à publier ci-dessous

A propos de GIAP

Le général GIAP, stratège brillant du Vietminh à la volonté de fer, aura été avant tout un ignoble criminel de guerre. La guerre d'Indochine s'efface déjà dans la mémoire de notre pays, elle aura sans doute bientôt disparu de l'Histoire apprise dans les lycées et collèges (si ce n'est déjà fait ?)...

Alors la mort de Giap ? Qui pourrait s'en soucier en France ? Or, en France, des déclarations récentes particulièrement élogieuses ont réveillé nos consciences, faisant affront à la mémoire de ceux que nous avons laissés là-bas, à leurs familles, ainsi qu'aux rares anciens de « corps expéditionnaire en Extrême Orient » qui survivent encore. Aussi je m'associe à ce texte de protestation d'un auteur anonyme, publié récemment, qui doit tenir lieu de rappel historique.



Un prisonnier des Viet.

« Ces hommes mourant sur des civières ne sont pas des déportés de Buchenwald ou de Mauthausen, et pourtant, avec des milliers d'autres camarades, ils ont rejoint la longue colonne des ombres et des martyrs de l'Histoire, appellent à un devoir de mémoire éternel et à l'indignation la plus vive car le crime ici est resté impuni !

Ces soldats français font partie des prisonniers torturés et assassinés dans les camps du général Giap en Indochine, plus de 30000 n'en reviendront pas ! Puis ce sera le tour des américains, des supplétifs indochinois, des minorités ethniques et de tous ceux qui, refusant le joug communiste, seront persécutés jusqu'à nos jours. Nguyen Giap vient de mourir à l'âge de 102 ans et je doute que la paix sera facile à son âme !

mourir à l'âge de 102 ans et je doute que la paix sera facile à son âme !

Car si ce général vietnamien a marqué l'histoire de son pays pendant 40 ans [...] s'il est le vainqueur de Dien-Bien-Phu (aidé par les généraux chinois, les erreurs stratégiques françaises et l'abandon politique des soldats français) il est aussi et surtout le criminel de guerre qui organisa des camps de prisonniers, théâtre d'un programme d'extermination qui arriva jusqu'à 72% de taux de mortalité !!!...

Je précise que je suis un ancien d'Indochine. Le B26 que je pilotais a été abattu au-dessus de Dien-Bien -Phu par la DCA chinoise, quinze jours avant la chute du camp retranché. Je suis un ancien de la longue marche et du camp N° 1.

Nomination du Chef d'Etat-Major des Armées

Nous avons un nouveau CEMA il s'agit du Général Pierre de Villiers de l'Arme Blindée de Cavalerie. Nous avons longtemps espéré que le général D. Mercier, notre CEMAA serait appelé à cette fonction. Vous allez rire « il est trop jeune » !!!

C'est ainsi que l'Armée de l'Air a été écartée de cette responsabilité sous un prétexte fallacieux et qu'elle n'a pas occupé ce poste depuis 1998 date du départ du général Douin. Et plus grave encore dans les 27 dernières années il y a eu 5 biffins 2 marins et un seul aviateur.

Quand on sait que l'Armée de l'Air est toujours la première au combat et qu'elle est de toutes les actions au-dessus des forces de surface on est en droit de se poser des questions.

Je ne connais pas le général de Villiers, mais selon Jean Guisnel journaliste spécialiste des armées il n'a pas une bonne réputation dans l'Armée de Terre car à son poste de major général des armées selon une formule assassine le stigmatisant, il aurait été "un officier très interarmées, au sens péjoratif du terme". Ceci donne une faible idée de l'esprit interarmé de l'Armée de terre !!!

Mais que l'on ne s'y trompe pas les deux hommes clefs dans le dispositif militaire français sont d'une part le ministre de la Défense Jean-Yves Le Drian, le plus écouté depuis Pierre Messmer, et d'autre part le général Benoît Puga, Chef de l'Etat-Major Particulier de François Hollande conseiller en matière opérationnelle. Jean Guisnel poursuit « Et avec Le Drian, qui ne lâche rien, Villiers me fait penser au général Jean-Philippe Douin, (CEMA de 1995 à 1998) propre sur lui et qui ne fait peur à personne. Quand on est CEMA, ce n'est pas une qualité..."

Au moins nous espérons qu'il ne sera pas aussi partial que l'amiral Guillaud qui a battu des records en la matière. Encore dernièrement, il a dit sans hésiter : Le porte-avions sera en opération avant que l'on ait trouvé une base pour poser nos avions.

L'amiral devrait relire les dernières opérations qui ont été conduites sous son autorité de CEMA... Et il a oublié de mentionner les difficultés liées aux escales pour un navire à propulsion nucléaire. De nombreux pays refusent en effet d'accueillir ce type de bateau, ce qui limite les possibilités d'escales et donc les points d'appui et de soutien. Cela a été révélé lors des dernières opérations dans l'océan indien ou le PA ne pouvant rallier un port devait se ravitailler en mer (sauf pour le combustible bateau) et tous les soirs devait se rapprocher des côtes (quid de la vulnérabilité !!!) pour permettre à son équipage de passer des coups de téléphone portable. Quant à la rapidité de mise en posture entre le ravitaillement en tomates et l'escale dans le premier port à l'étranger pour des raisons d'indice de frais de déplacement mieux vaut en rire.

Le vol du MIR IV N° 1 à Istres (suite)

Dans le courrier des lecteurs j'ai reçu cette contribution sur l'article de H Bataille et sur le « vol » du MIR IV N° 1 de la part d'un acteur au second degré de cette aventure qui était affecté au 2/93 à Orange, suivi d'un avis de lecture sur le livre « La guerre vue du ciel » par le Cdt Scheffler.

L'AP5 N° 63 raconte l'affaire du MIR IV N°1. Il y avait de nombreux contacts entre le 1/93 et 2/93 qui étaient presque jumeaux. Je ne savais pas que Bataille avait été à la 5 mais je me souviens parfaitement de sa bonne humeur, de son humour et de sa voix de basse.

Vu d'Orange, cet après-midi là, j'ai reçu un appel de mon homologue d'Istres me demandant, sans dire pourquoi, où nous faisons nos points fixes. La ZTO d'Orange étant trop petite et trop proche de la zone vie, nous allions toujours à l'aire officielle de PF. J'ai eu le sentiment que cette réponse avait déçu !!! A l'époque tout le monde avait dérouillé sec, sauf, pensions nous, le commandant de la 93. Ce qu'un vieux (??) mécano, l'OAT Escadre, avait traduit pour moi, avec l'accent du midi: Retiens bien cela, petit, plus tu as de galons, plus tu retombes sur tes pattes !

Etant à mon tour vieux (??), il me paraît improbable que l'ardoise n'ait pas été complètement soldée.

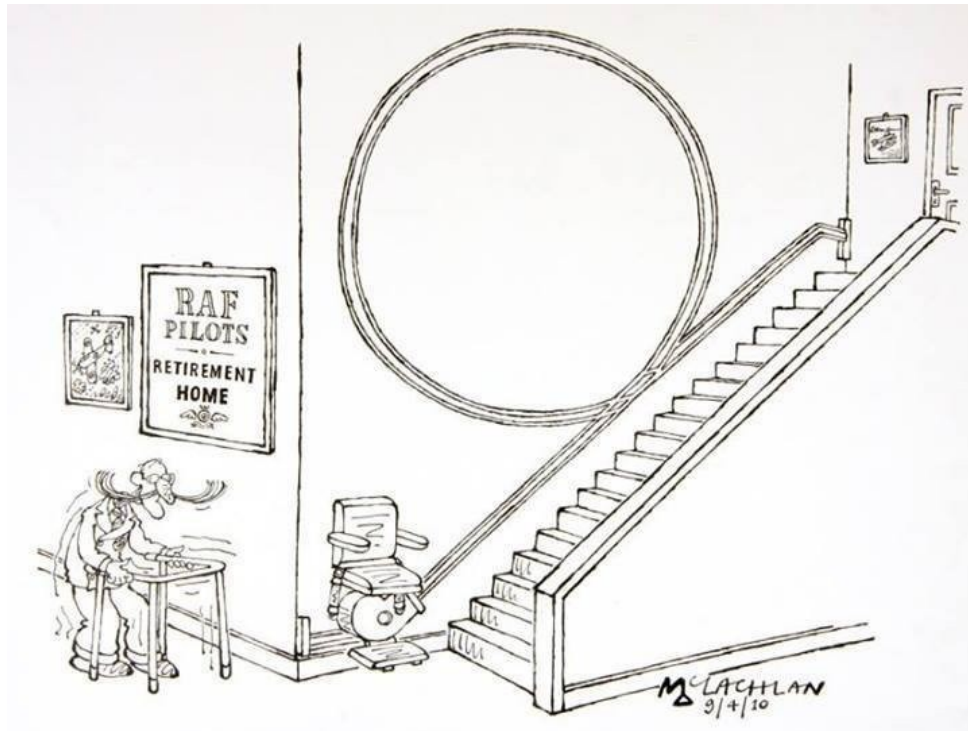
J'ai évoqué l'humour de Bataille et je veux vous en donner une preuve: La redoutable Evaluation des FAS contrôlait, entre autres, que les lots de crash MIR IV comprenaient bien quelques traverses de chemin de fer, prévues au cas où, pour étayer, pour servir d'appui, etc... Le lot du 1/93 n'était pas complet et il manquait ces traverses. Face aux évaluateurs, Bataille avait répondu qu'à Istres ils crashaient les avions directement sur une voie ferrée et qu'ainsi ils avaient les traverses disponibles sur place. Je n'ai pas de souvenir de la réponse des FAS !!!

Dans un autre ordre d'idée, j'ai trouvé passionnant le livre du Cdt Scheffler « **La guerre vue du ciel** » sur ses missions de guerre en 2000 D. Le non PN est impressionné par ce que ces missions demandent d'engagement physique, intellectuel et humain. Surtout la gymnastique pour optimiser des capacités « limite » (capteurs, emports, autonomie, liaisons, patrouilles non homogènes, règles d'engagement). Sans suivre ces affaires de près, je ne pensais pas qu'il y avait eu encore en Afghanistan sur 2000 D des problèmes de radio cryptée et de L16. Ceci étant, on m'a dit que ce gars avait fait un tabac lors d'une conférence chez Thalès, montée par un ancien de la 11.

Amicalement
Général Jean-Claude Cordier



Monte escalier Modèle Vieilles tiges



Des qualités et des défauts des aviateurs.

L'aviateur possède des qualités que tout le monde lui reconnaît, elles sont mises en valeur dans la démarche du CEMAA quand il a créé **la journée de l'aviateur**. Je ne reviendrai pas là-dessus, en revanche on parle assez peu de nos défauts en particulier dans nos confrontations avec les autres armées. Quand j'étais S/C plans à l'Etat-major des armées, j'avais été invité à m'exprimer devant la promotion de l'Ecole Supérieure de Guerre Aérienne (ESGA) de l'époque. J'avais expliqué à nos jeunes camarades que nous avions, dans l'exercice de nos fonctions en état-major interarmées, trois défauts rédhibitoires :

Nous sommes disciplinés. Pour l'aviateur habitué à signer des cahiers d'ordres et à respecter les conditions de la mission, la discipline est une seconde nature : on obéit au supérieur direct quelle que soit sa couleur d'uniforme et nous sommes les seuls à le faire. Pour le Marin, seule la Marine peut lui donner des ordres, pour le biffin l'Armée de Terre est la seule armée à connaître le combat donc ses orientations sont les bonnes... Alors dans mon allocution à l'ESGA j'avais recommandé d'être indiscipliné (je n'ai plus jamais été invité à m'exprimer devant les stagiaires !!!)

Nous travaillons vite. Que ce soit sur Transall ou sur Rafale l'heure est l'unité de temps qui nous convient et nous sommes habitués à cette rapidité d'action et de concentration décisionnelles dans un temps très court pour passer rapidement à un nouveau sujet. J'avais donc dit qu'il était indispensable de travailler lentement avec une constance dans la poursuite des objectifs

Nous travaillons seuls. C'est bien connu le chasseur est seul à décider de sa manœuvre et il ne se souvient que de la « barrique » qu'il a réussi en combat aérien, oubliant toutes celles où il s'est fait tirer. Transposant cela en Etat-major interarmées l'aviateur prend rarement conseil ou quand il le fait, il a bien souvent déjà pris sa décision.

En résumé l'Aviateur possède trois qualités qui se révèlent être de lourds défauts, il travaille vite, il travaille seul et il est discipliné.

Ce long préambule m'amène à commenter un élément du rapport annuel de la cour des comptes 2014 qui met en lumière une dérive concernant le secteur de la défense, un surcoût de 200 M€ en 2013 pour la coopération franco-britannique en matière de porte-avions " sans véritable contrepartie pour la France "

La vieille idée d'un second porte-avions français a été officiellement sabordée en 2008. C'est sans compter sur la volonté de la Marine de posséder un second PA. Et ce qui est bon pour la Marine est bon pour les Armées et pour la France !!!

La Cour des comptes est assez claire dans sa présentation : "*Compte tenu des orientations clairement exprimées par le Royaume-Uni dès 2005, la coopération franco-britannique en matière de porte-avions ne pouvait ni aboutir à un partenariat industriel ni permettre de dégager des économies.*" Bilan : un important surcoût sans vraie contrepartie...

En réalité, dès 2005, la coopération est privée de son contenu. Les calendriers français et britanniques sont décalés (objectif 2015 pour la France, 2018 pour le Royaume-Uni). Des options techniques sont divergentes, notamment le catapultage pour les Français.

Qu'importe l'essentiel pour la Marine est de montrer que le PA n'est pas abandonné !!! Le montant total des dépenses payées au titre du programme du second porte-avions français s'établit à 287,5 M€ (6 ans après la décision de ne pas le construire, non vous ne rêvez pas !!!), dont 73 % au titre de deux années de coopération franco-britannique

Les Marins ne sont pas disciplinés, ils travaillent lentement mais surement et ils ne travaillent pas seuls, dans ce cas avec les anglais et la DGA.

A propos de la LPM

Le patron de MBDA, Antoine Bouvier a estimé ce matin que la baisse d'activité liée aux programmes français actuellement en production s'élevait à 40%, du jamais vu dans l'histoire de la société. Cette baisse est liée aux décisions prises, notamment sur le rétrofit des Scalp-EG qui va être repoussé, et surtout sur la réduction très importante des cibles de fabrication des missiles MICA et Aster (Pour l'Armée de l'Air).

Maigre mais réelle compensation, des programmes nouveaux sont lancés dont l'antinavire léger. A ce stade, la marine nationale n'a pas de budget pour l'acquérir ni pour l'intégrer sur ses propres hélicoptères, mais la France a quand même décidé de financer ce programme

Cela me rappelle quelque chose (voir ci-dessus !!!)

Info et commentaires sur le vol MH 370.

Les raisons de la disparition du Boeing 777 du vol MH370 ne sont pas encore élucidées au 21 mars 2014. La dernière piste est la détection par satellite de deux objets dont le plus grand mesure 24 mètres. C'est une superbe performance qui permet de réfléchir sur la capacité des grands bâtiments de la marine à passer inaperçus sur la mer jolie. Durant la dernière guerre l'essentiel de la problématique des combats entre la Royal Navy et les bâtiments de l'Axe d'un côté entre l'US Navy et les forces japonaises de l'autre était de connaître la position de l'adversaire. Le Bismarck orgueil de la marine nazi est détecté grâce à un Catalina, il est quasi immobilisé par une torpille d'un vieux biplan Swordfish et les croiseurs Britanniques peuvent l'achever et le couler.

Qu'en est-il aujourd'hui ? La détection à 2500 km de l'Australie d'un objet de 24 mètres laisse peu de chance à un PA de passer inaperçu et l'attaque mortelle pourra être initiée à très longue distance par missiles interposés.

Les PA sont de beaux bâtiments mais ils ne peuvent plus conduire de guerre, tout au plus ils peuvent conduire des combats ponctuels dissymétriques sur des territoires proches d'un océan. Ils peuvent aussi pratiquer une forme de diplomatie, mais est-ce le meilleur moyen et le plus économique pour cela ?



Le colonel Bourdila poursuit le récit de ses années dans l'AAir. Après le pain blanc « La Chasse » paru dans les N° 57, 60 et 61, voici le pain gris la DAT en clair la Défense Aérienne du Territoire ancêtre du CAFDA. Pour les jeunes générations à cette époque l'Armée de l'Air était encore en devenir. Outre les organisations successives (mais on a fait beaucoup mieux depuis 1992 !!!) la partie opérationnelle était peu approfondie. L'alerte DA se tenait de 8h00 à 17h00, les vols de nuits se faisaient en général en crépusculaire et en assaut un des objectifs favoris du 1/5 était la gare de Bize en Minervois à 95 Nautiques d'Orange. C'est dans cet esprit qu'il faut lire le « pain gris » foisonnement de bonnes idées.

Chap.2 La DAT *

Le pain gris

Les meilleures choses ayant une fin, je me retrouve donc "Commandant de la DAT à l'EMAA-3". Ce n'est pas moi qui le dis, c'était le colonel Clause (le "Patron" de Chasseurs mes Frères) qui éruçait littéralement : "La DAT, sise aux Petites écuries de Versailles, commandée par un Général **** (Chassin) , secondé par un Général ** (Menu), assisté par un Colonel généralisable (lui) est, de fait, commandée par un trio qui a noms : (quoiqui) Lansoy, chargé de mission auprès du S/Ch-Ops de l'EMAA, Vauchy du BEG et Ca- pi-taine Bourdila (et on peut dire que tout le mépris du monde traînait sur ce dernier nom !). La DAT (Défense Aérienne du Territoire) pour moi, ce n'était jusque-là qu'un CTR/CDC avec des contrôleurs, dont il fallait toujours se méfier et voilà que je découvrais un monde mystérieux avec des stations aux couvertures incertaines, des moyens à déployer, des transmissions, des réseaux de Commandement et surtout beaucoup de paille à rédiger. Comparé au pain blanc le régime s'était bien transformé ! Notez bien que, lorsque l'on était arrivé à maîtriser le monstrueux système et à savoir naviguer dans ses corridors interminables, on pouvait goûter quelques joies, disons élémentaires.

D'abord j'avais découvert la salle d'ops de Paris Contrôle, sise dans les sous-sols de la caserne des gardes mobiles de la Place de la République. On y jouait encore à la bataille d'Angleterre avec des petites tours portant les infos et que des marqueurs lecteurs, suivant les indications qui leurs étaient téléphonées depuis les stations, poussaient avec de longues cannes sur une table horizontale (d'où ces fameuses transmissions pléthoriques à gérer). Des Totes, servis par d'autres téléphonistes, affichaient les disponibilités du fourbi (avions, stations, radars... etc.) Assis en position surélevée un chef dirigeait la bataille et lançait ses instructions (inutiles) vers les stations subordonnées. C'était sublime, humide et nauséabond !

Il m'a donc fallu apprendre et digérer cette face immergée de l'iceberg, décortiquer les composants et disséquer les problèmes ! Les stations (une douzaine), leurs organisations hétéroclites et leurs matériels, les divers radars, la différence entre un radar de site et un panoramique, les beautés du TPS-1D. Je possédais bien quelques notions (très générales), je connaissais les CTR (triangulation), les CAR (attente-recueil) des chasseurs, mais les termes identification, attribution, hand over, vidéo brute, vidéo synthétique, ER 37, Ramolo (radar mobile lourd, qui n'a jamais bougé et ne fut construit qu'à un seul exemplaire), lobes de détection, couverture haute et couverture basse (... absence de !) présentaient (pour moi) plus d'inconnus que de sagesse (Or il fallait que j'en parle en expert patenté). Aidé par un pilote de la Reco, j'ai organisé un cagibi des dispos pour le 3B, mais je préférais de beaucoup mes panneaux Flambo avec leurs pinnules multicolores, la liste et les indicatifs des stations, les types de matériels, les diagrammes de détection, les radomes, les effectifs, les radars civils... et que sais-je encore. Notez bien que tout cela était assez intéressant (à découvrir)! Mais j'étais placé dans un poste de gestion incontournable et je servais des chefs (qui n'avaient qu'ignorance et mépris pour cette fameuse DAT). Il me fallait bien tenter de les aider. J'étais passé de l'autre côté du miroir et "là où la chèvre est attachée... faut qu'elle broute"... J'ai brouté pendant deux ans, tout rond (11.55-11.57). Ma "force de frappe" se composait de 2/5 de dactylos professionnelles (2 pour 5 rédacteurs). On grattait tout à la main, fallait relire, corriger... nos fautes et leurs erreurs... Oh ! notez que... avec une boîte de chocolats de temps en temps on gagnait des places sur la file d'attente, ce n'était pas à négliger.

Remarquez, il y avait bien quelques compensations : déplacements `a piacere` (droit de cuisson ouvert sur les N1100 du GAEL... pour aller sur place), abonnement à la 10^{ème} EC, ... le 28.06.56 je me suis lâché sur Mystère II (mach 0.9). Toujours pareil à l'époque : il n'y avait pas de biplaces, un briefing détaillé, la doc et ...vole la galère ! Un avion très étroit (comme son train), je découvrais en même temps les commandes hydrauliques, les bras se trouvaient littéralement enserrés par le cockpit. "Vous allez voir au 1er décollage vous allez battre des plans". Je n'ai pas battu des plans... J'avais une réputation à défendre ! mais j'ai eu d'énormes bleus sur les triceps, le temps de comprendre qu'il fallait laisser l'engin se débrouiller tout seul. Le 06.07.56, enfin, je suis entré dans le cercle, encore assez fermé, des pilotes <<Mac 1>>. Le jeu consistait à se hisser à 43 000' (assez long), puis à planter un retournement vertical en surveillant l'aiguille. Aucune sensation ! Heureusement ce jour là, il y avait une délégation étrangère qui attendait ma démo depuis la tour. Le contrôleur avec qui j'étais en liaison radio a tendu son micro et j'ai entendu "mon" <<((**Bang**))>>. Il paraît qu'il était assez beau, (ça ne marchait pas à tous les coups).

Je suis aussi allé représenter l'AA à une séance du club "Tintin Aviation" : Tenue 2 sur la scène devant quelques 500 mômes, tous plus fana les uns que les autres ! Expliquer à cette foule déchaînée la différence entre un Barrel roll, un tonneau lent classique et un tonneau à facettes, croyez-moi ce n'est pas si facile ! J'ai presque réussi en brandissant une maquette... Ils m'ont fait membre d'honneur et j'ai toujours l'insigne !

Peu de temps après mon arrivée dans ce cercle mythique du pouvoir et de l'autorité, je me suis fait "apporter" le dossier officiel des Ovnis ; c'était l'époque où le Cne Mantell de l'Usaf s'était tué en P51 en poursuivant l'un de ces mystérieux engins. A la 5, nous avons eu deux héros qui avaient poursuivi kèke chose en limite d'autonomie et d'altitude ; ils étaient rentrés difficilement et on leur avait accroché aux miches une ignominieuse réputation de chasseurs de Vénus en plein jour (fallait plus en parler devant eux, à moins que de vouloir rechercher le drame = z'étaient devenus très susceptibles sur le sujet). A l'époque, notre camarade Plantier (EA 46) avait émis une théorie d'avant-garde sur le mode de propulsion des susdits visiteurs, théorie qui lui avait valu les honneurs de publications officielles... et savantes. Vous pouvez toujours la retrouver sur le net (j'ai même réussi dernièrement à m'en faire dédicacer un extrait!) Bref, c'était un sujet qui faisait l'objet de discussions aussi passionnées que stériles et j'allais enfin "savoir". Las, j'ai vu atterrir sur mon bureau une vulgaire chemise à sangle, chemise qui laissait déborder quelques liasses de pelures mal assemblées (la photocop n'existait pas, dois-je le rappeler). Rien d'exploitable ou d'intéressant la dedans ! Le seul dossier remarquable était un rapport de vol émis par un pilote de la XII : il racontait comment, décollé sur alerte, il était monté dans la zone des 20/25 000'. Après dures et longues recherches, il avait entre aperçu entre deux couches d'altostratus un objet de forme oblongue et qui paraissait pratiquement immobile, sauf à éviter son approche. Il avait finalement identifié une sorte de bouteille, assez grosse d'origine vraisemblablement publicitaire, qui avait sans doute rompu ses amarres. Sur les flancs d'icelle, il avait pu déchiffrer des lettres = D U B O ! Non, ce n'est pas un canular, c'était un rapport très officiel de quelques trois pages qui vous laissait véritablement pantois. J'avais renvoyé le total à ses poussières et à l'oubli.

Dès le début de ce hard labor j'avais du apprendre les beautés ineffables de "la fiche" et des "accords". Le sujet importait peu, vous receviez une commande et il vous fallait pondre, une ou deux pages "documentées". Le fin du fin consistait alors à placer le fruit de vos cogitations dans une petite chemise 21 x 27, laquelle se repliait sur votre œuvre, et organiser dans des cases "ad hoc" un périple de consultation au travers des Bureaux qui pouvaient avoir un avis. L'urgence pouvait vous demander d'aller porter physiquement l'objet à qui de droit, sinon, celui-ci vous revenait "au bout d'un certain temps". Ce pouvait être aussi une bonne méthode pour enterrer un problème difficile à traiter (je n'ai eu recours qu'une seule fois à ce subterfuge invouable... dix mois après j'étais parti... et la bête n'avait toujours pas refait surface, il s'agissait du statut des chasseurs de nuit ! = Z'avaient ka voler de jour comme tout le monde !).

Notez bien qu'une belle fiche pouvait vous doter d'une réputation d'expert incontournable. Sommé de faire le point sur "la Guerre électronique", (la G.E. de l'époque) j'avais concocté trois pages sur des sigles du type CME. Il s'agissait d'un tableau à double entrée proposant "mes" définitions personnelles de... CME = Contre-Mesures Electroniques... CCME = Contre-Contre... etc. et le reste à l'avenant. J'ai complètement oublié la suite, mais c'était devenu un dictionnaire très officiel... et qui faisait autorité! Personne n'y connaissait rien et au royaume des aveugles...etc. ! Expert reconnu, j'étais même appelé en consultation. *Da verro, acarbi...* Je jure que c'est vrai !

Le 1^{er} avril 1957 j'avais participé à l'inauguration du CODA de Taverny ; la Base n'existait pas, tout juste quelques barbelés avec une minable baraque figurant un poste de police chauffé avec un poêle. En plus, ce jour là, il pleuvait sur de la boue gluante ! Les deux tunnels étaient déjà là, bien sûr, débouchant sur des couloirs humides qui menaient à la porte blindée, puis à la salle d'OPS !

C'était toujours une grande table, (comme à "La République") mais devenue verticale et ouverte sur deux étages avec des marqueurs lecteurs acrobates munis de crayons gras (pour écrire à l'envers = ça remplaçait les tours). Lesquels couraient sur des échafaudages et emmêlaient les fils de leurs écouteurs ! Des Têtes étaient disposés sur les faces latérales avant et "le Chef" (toujours aussi utile/indispensable) trônait face à la cuve ! Derrière lui s'ouvraient de grandes salles bourrées d'électronique à tubes ! Les "Graphecon" (qui sait encore que c'était le nec plus ultra de la production TH-CSF = *TMA406H* ?). Tout ce fourbis devait être un jour remplacé par deux meubles IBM 36 (de la taille d'une grosse machine à laver, ou d'un congélateur). Le total préfigurait pourtant l'aboutissement (annoncé) du César (*Complexe d'Exploitation Semi-Automatique des Renseignements Radars*). Ce merveilleux complexe était pratiquement considéré comme mort-né car "ON" parlait déjà du STRIDA (*Système de Transmission Rapide des Informations de Défense Aérienne*) ! On ? C'était le quatuor déjà cité, plus le BPM et la DAT ! Tous... des experts aussi qualifiés que moi ! Moi... ? J'apprenais sur le tas (suffisait de savoir en parler doctement!).

Il y avait tout de même des joies (quotidiennes) très simples (limite simplistes) ; c'est ainsi que la signature du CEMAA valait une palme, celle GMG une étoile... etc. ! J'ai obtenu mon summum le jour où j'ai pu (faire) retourner à la DAT une lettre, assez sèche, signée du CEMAA en personne (****Venot, je crois), laquelle lettre faisait savoir à la susdite DAT que sa requête, signée du même Général Venot**** Cdt la DAT, était parfaitement incompatible avec les possibilités de la conjoncture et se voyait donc rejetée ! Un très joli coup en vérité, qui démontrait qu'il suffisait de charger le dossier accompagnant une lettre d'un nombre "d'accords" suffisant pour que ça passe ! A moins que personne ne la lise... ou que quelques échelons décideurs aient eu un sens de l'humour assez développé pour apprécier le gag. J'avais depuis longtemps déjà épuisé les satisfactions de remarques inscrites sur la 5C de mon escadron préféré en les cochant d'un crayon noir, plus (si besoin) un coup de crayon rouge pour faciliter l'aboutissement positif d'un pb, (je ne crois pas avoir jamais osé le vert !). Tout cela, pour situer l'envers du décor, car il y avait tout de même des choses sérieuses dans mon job, je l'ai déjà dit : faire avancer la mise en place du César (réputé périmé avant sa livraison), imaginer le Strida, lancer la fabrication d'une grosse caisse surmontée d'un écran type radar et grâce à laquelle les contrôleurs devaient pouvoir s'entraîner à la conduite d'une interception (procédure radio y compris). C'était tout de même... Crayon gras plus règle Cras.

Mais, soyons sérieux, Il y avait aussi des choses plus graves, la guerre ! Celle de Suez par exemple. Vues mes compétences étendues, j'avais été classé "terrapin" (nous étions quinze habilités au total dans tout l'Etat-Major, c'est vous dire). Ce jour-là (enfin ce soir là), "Nous" recevons un message Flash, venant de Chypre et signé du big chief en personne ! C'était la 1^{ère} fois que je voyais un Flash (la seule fois pour tout dire, dans toute ma carrière). J'ai complètement oublié l'objet et le sujet. Je fonce, je fais décider qui de droit, je rédige, et je porte le parapheur au "signeur" responsable. Assez content de moi... je n'avais pas mis une heure entière ! Et que croyez-vous qui se passât ? Je vois et j'entends encore ; il (le signeur responsable de service) redresse ses grosses lunettes d'écaille, ouvre le tiroir droit de son bureau et y enferme le parapheur ! "Mais, mon Colonel, c'est un flash !!! Ecoutez – moi bien mon jeune ami !

De deux choses l'une, ou c'est aussi urgent que vous dites et là-bas ils ont dû décider quelque chose ! Et vous ne pouvez que les gêner ! Ou, ce n'est pas aussi urgent que cela et la chose peut attendre jusqu'à demain matin ! Dans les deux cas = ... Tiroir ! " . Le lendemain... les faits lui ont donné raison. Puissance de la sagesse et de l'expérience.

Si vous doutez encore, je peux vous dire comment se prenaient les (grandes) décisions aux folies Victor (et il y a peu de chances pour que la chose ait beaucoup évolué). Nous (la DAT et L'EMAA) préparions une grande Manœuvre Nationale et la DAT avait exprimé ses besoins/prétentions ; terrains de déploiement, renforts CATAC, plastrons nationaux et internationaux (OTAN), ouverture des lignes réservées....etc. J'avais travaillé dur pendant plusieurs semaines et les décisions étaient prises, arrêtées... définitives ! Je téléphone donc (par pure courtoisie) au CEM-DAT pour lui donner le résultat des courses ! Baffre ! Je me fais rafaler comme rarement je l'ai été dans toute ma carrière, un véritable festival ! Ecoeuré je m'en fus rendre compte à mon chef le "Père Poil" (Duval) ! Lequel rigole et me dit "z'en faites pas, quand Clausse vous dit des choses comme ça, vous lui faites -psszt- au téléphone" ! Un peu facile, que j'y réponds. J'appelle donc Clausse illico et lui passe Duval ! Explication... musclée ! Et je voyais Duval tourner apoplectique-rouge-létal ! Il raccroche (grave-brutal à la limite du bris de matériel) et me dit "l'est trop c... ! Faut lui faire une vacherie ! Qu'est-ce que vous suggérez ?" Je ne sais pas, mon Colonel... lui fermer une station ! Excellente idée, faites- moi un dossier, z'avez 3 semaines pas une de plus !... J'ai choisi Meaux et déposé le dossier (très beau = y avait tout ! les recoupements de couverture, les économies de personnel, la possibilité de reconvertir la station en école DAT... etc !). Sur quoi j'ai quitté l'EMAA... Et... 18 mois plus tard Meaux (indicatif Whisky) a été fermé ! Je dois cependant ajouter que cette animosité violemment extériorisée entre deux grands Chasseurs, tous les deux membres célèbres de la haute aristocratie de la profession, ne dépassait pas le niveau de la stricte apparence. De fait c'étaient des frères d'armes qui s'estimaient et se connaissaient bien... et si je t'aime prends garde à toi !

S'agissait-il de la manœuvre Parasol 57, dont au sujet de laquelle je viens de redécouvrir le CR de la "Commission de Contrôle", Commission itinérante (15 membres), présidée par le Colonel Accart ? C'est très vraisemblable. Toujours est-il que ce rapport, de quelques 37 pages diffusées en 57 exemplaires, démontre sans aucune ambiguïté que c'est bien le Lt-Col Vauchy et votre serviteur qui commandions effectivement la DAT : nos commentaires, attendus et critiques, étalant notre compétence et nos responsabilités personnelles, occupent un bon tiers du rapport et sont largement soulignés par notre Président.

Il y a d'autres secrets moins avouables, que l'on pouvait découvrir dans ce centre nerveux de gestation et de décision où l'on voyait passer tout ce qui faisait la vie de L'AA. Un de mes conseillers en sa sagesse a décidé qu'il fallait censurer ; je respecterai donc son avis et ne m'étendrai pas davantage. Bréfle, mon temps étant passé, j'ai fait jouer mon Joker et choisi une affectation de qualité...loin de la DAT ! La chasse lourde, stratégique, le Strike ...en Allemagne ! L'un de mes anciens chefs, déjà sur place, (*Léon*, qui commandait la IV à Bremgarten) m'avait utilement conseillé : Ya plus de pain blanc, zont tout bouffé, mais y reste la croûte et, croyez-moi, elle est encore épaisse ! C'est ainsi que je me suis retrouvé désigné Chef-OPS, à la 4, sur 84 F, *Thunderstreak*, transsonique, le plus beau "Piège" du moment.

Charl's, mon ancien (et ami), qui gérait mes affaires au sein de la DPMA m'avait délivré mon ticket gagnant = chef-Ops... avec voie montante à l'issue : " Normal, t'as payé, t'as gagné... c'est la règle ! Il avait cependant assorti son cadeau d'une solide mise en garde : Fais gaffe en arrivant, c'est le " Charme" qui commande la demi-brigade ! Vers j +10 il viendra te tester. Si tu patines, t'es f..., il t'écrasera du talon. Si tu rigoles, il daignera sourire et tu vivras des jours heureux ! *Good luck !*

Amie, Ami,

Notre prochain rendez-vous avec les conjoints nous permettra de visiter le village de Saint Victor Lacoste.

Le samedi 14 juin 2014

PROGRAMME DE LA JOURNÉE

10 H 30 : Rendez-vous au domaine Pélaquier (environ 1/2 heure de route depuis Orange).

7, rue Vernet - 30290 Saint Victor Lacoste - (voir plan au verso) Tél : 04.66.50.06.04.

Pour la visite de la cave et la dégustation

12 H 00 : repas au restaurant "L'Industrie" 13, Place de la Mairie à Saint Victor Lacoste (5 mn du domaine)

Prix par personne : 25 €.

Après-midi : visite avec un guide du village médiéval de Saint Victor Lacoste

Nous vous demandons d'adresser votre règlement accompagné du coupon de réservation ci-dessous, avant le 4 juin 2014 à :

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

Le Général d'armée aérienne Jean-Claude LARTIGAU

Président de l'AP5

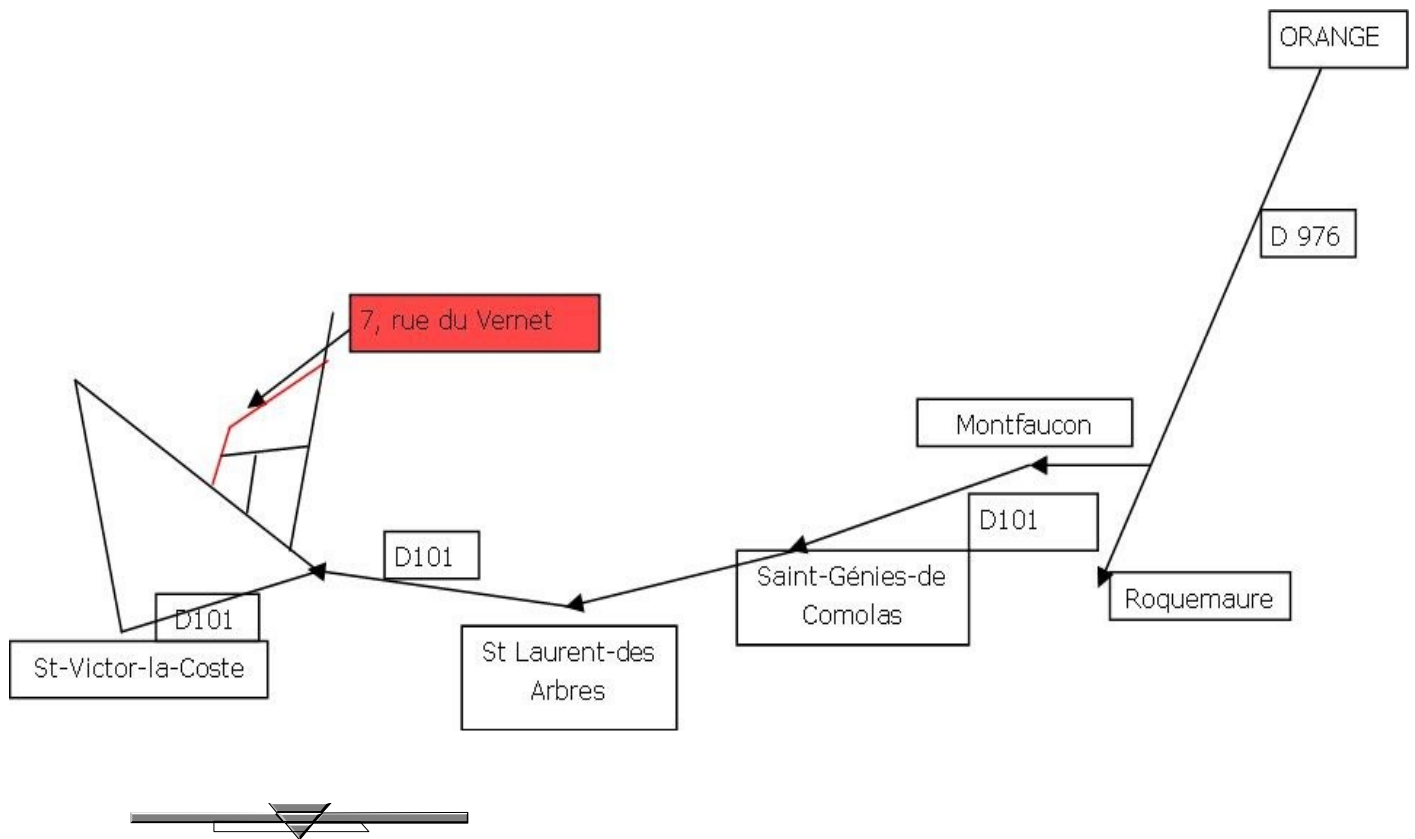
Signé : J.C. Lartigau,

Coupon de réservation à joindre à votre chèque

NOM – Prénom :Nombre de participant :

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





Exceptionnellement, l'Assemblée générale aura lieu cette année le vendredi 19 septembre sur terrain d'aviation d'Avignon-Caumont.

Un courrier sur l'organisation de cette journée vous sera transmis dès que possible.