



EDITORIAL

Dans les divers AP 5 Info, je vous ai tenu au courant des conclusions du Livre Blanc et je vous ai parlé de la Loi de Programmation Militaire 2014/2019.

Ces documents contredisent les affirmations de nos responsables politiques au plus haut niveau qui avaient assuré que les fonctionnaires militaires (comme les fonctionnaires civils !) ne seraient pas la variable d'ajustement de la politique de rigueur. Nous les avons peut-être crus...

Alors pour remettre les « pendules à l'heure » je ferai une comparaison, vous en tirerez vous-même les conclusions, pour moi c'est fait.

La ville de Paris emploie 50.000 fonctionnaires territoriaux.

L'Armée de l'Air compte au 1^{er} janvier 2014 : 47.538 militaires

Encore récemment j'ai eu vent des critiques amicales de copains qui trouvent que je ne suis pas suffisamment interarmées et même que mes positions sont plus proches de la « fixette sénile » anti autres armées que de la hauteur de vue que je devrais afficher. Ces amis chers trouveront dans le texte ci-dessous de quoi nourrir leurs réflexions et leur penchant interarmées . Il est tiré d'un blog que l'on ne peut soupçonner de pro Armée de l'Air, mais même pour lui trop c'est trop.

Comme je le dis depuis toujours l'interarmées ce n'est pas être « à la botte » mais être « botte à botte » et dans cette dernière affirmation, je serai le leader de l'interarmées. Dans le cas contraire, je refuse de faire plumer l'Armée de l'Air, elle m'a trop donné pour que je ne la brade.



Cette belle photographie résume l'opération Harmattan, sur la une **d'Armées d'Aujourd'hui**, organe de communication du ministère de la défense vendu en kiosque. On y voit un Rafale de l'armée de l'air, et les "papillons" de la perche de ravitaillement d'un C-135FR. Ces plans sont ornés, comme tous les C-135 de l'insigne des FAS - la colombe de la paix sur fond rouge mais la mention "armée de l'air", qui y est normalement accolée, à disparu, la disparition a aussi touché les pages intérieures et trois autres photos du même type ont perdu, elles aussi, la mention "armée de l'air". Un coup de maquillage informatique de la photo originelle et la revue **Armées d'Aujourd'hui** a fait preuve d'un curieux sens de la **relation interarmées et de la réalité opérationnelle**. Ce maquillage puéril et méprisable n'a jamais été fait sur la poutre d'un hélicoptère de l'armée de terre, ou sur le dos de la combinaison de travail d'un marin. En revanche on a pu noter, un volontarisme certain pour placer une poutre de Puma dans le champ de la caméra, lors des dernières allocutions de **François Hollande** ou de **Jean-Yves Le Drian** en Afrique. Rien de très sexy dans cette poutre, sinon qu'elle porte l'inscription, blanche, impossible à rater, "Armée de terre".



Post-scriptum : le groupe aérien embarqué est même donné, dans l'article consacré à Harmattan, à 28 appareils, soit six de plus que la réalité tout en comptant les 3 hélicos de l'Armée de l'Air (sans les nommer)

Vous avez peut-être le souvenir de l'échec du dernier tir du missile M 51 depuis un SNLE Nouvelle Génération. A cette époque je vous avais dit combien il était indispensable de conserver deux composantes nucléaires la composante aéroportée et la composante sous-marine. Aujourd'hui navigant entre deux eaux et dans l'incapacité de trouver une raison à l'échec, la Délégation Générale à l'Armement propose un certain nombre de mesures dans une attitude qui me rappelle une citation de Saint Exupéry dans Citadelle «On pourrait, il faudrait, il n'avait rien à proposer, mais témoignait ainsi de sa bonne volonté». Sauf qu'en matière de dissuasion, la France ne peut se contenter d'incantations couteuses, mais elle a besoin de certitude.

Qu'en est-il des résultats de l'enquête technique lancée par la Direction générale de l'armement suite à l'échec du tir d'un missile M51, réalisé le 5 mai 2013 à partir d'un sous-marin nucléaire lanceur d'engins Le Vigilant ? Le sujet demeure extrêmement sensible et les causes précises de cet incident n'ont pas été rendues publiques en raison de la confidentialité qui entoure les forces nucléaires françaises. Lors de son audition devant la Commission de la défense de l'Assemblée nationale, le 30 avril, le Délégué général pour l'armement a, néanmoins, donné quelques explications aux députés, qui l'interrogeaient sur la dissuasion nucléaire. Laurent Collet-Billon pointe en premier lieu des problèmes d'ingénierie : « La réappropriation des capacités d'ingénierie des systèmes complexes est l'une des préoccupations de la DGA. Après l'échec, en mai 2013, du sixième tir expérimental du missile M51, nous avons demandé aux services concernés d'Airbus "Defence & Space" des efforts accrus tant en matière d'ingénierie qu'en maîtrise de la qualité et de leurs sous-traitants. Ces faiblesses, que nos propres services « qualité » ont constatées, doivent impérativement être corrigées (...)

S'agissant de la maîtrise de l'ingénierie système, je me rends compte que, DGA exceptée, peu nombreux sont ceux qui maîtrisent la technique du missile balistique ; ce n'est pas sans poser problème. Les enquêteurs chevronnés qui ont analysé les causes de l'échec du tir d'essai de mai 2013 appellent à des efforts, à la fois dans le management et dans l'attention portée aux outils d'ingénierie système. Seule l'ingénierie système – et ses outils informatiques associés – nous permettront de gérer la complexité des interfaces et des évolutions successive des équipements, et d'assurer la démonstration de la sûreté nucléaire », affirme le DGA, qui note au passage que cette question cruciale intéresse aussi le domaine civil, « le fabricant du M51 étant aussi le constructeur des fusées Ariane ».

A noter que cette digression est parfaitement déplacée, on ne peut placer sur le même plan Ariane et notre force de dissuasion, ce rapprochement marque bien l'affolement de nos services techniques.

Dans l'attente des prochains tirs

Pour mémoire, le programme M51, qui s'élève à 8.5 milliards d'euros, vise à remplacer le missile M45 opérationnel depuis 1997 (!) date de l'entrée en flotte du SNLE Le Triomphant. Mis en service en 2010 avec Le Terrible, quatrième et dernier sous-marin de cette classe, la nouvelle arme équipera après refonte des trois premiers bâtiments de la série. D'abord Le Vigilant, remis en service l'an dernier après 30 mois de travaux, puis Le Triomphant, actuellement en chantier et dont le retour à la mer est prévu en 2015, année où débutera la conversion du Téméraire.

Depuis l'échec de mai 2013, aucun autre tir d'essai de M51 n'est intervenu. Pour autant, les deux SNLE équipés de ce missile ont poursuivi leur cycle de patrouille afin d'assurer la permanence d'au moins un SNLE à la mer (*quid de la crédibilité dans cette occurrence ?*). Au lendemain de l'incident, le ministère de la Défense avait, en effet, affirmé qu'il ne remettait pas en cause la crédibilité de la dissuasion nucléaire française. Cinq tirs avaient été menés précédemment avec succès, soit quatre depuis la terre et un en immersion depuis Le Terrible. Chaque sous-marin étant équipé de 16 missiles, il n'y a donc aucune raison de douter que les SNLE français ne soient pas en mesure d'atomiser tout ennemi s'en prenant aux intérêts vitaux du pays. Cela dit, il est vrai que les propos rassurants du ministère reposent sur des faits concrets limités, du fait de l'évidente nécessité de maintenir le secret autour de ces armes. Etant entendu que les résultats précis de l'enquête ne peuvent probablement être rendus publics pour des questions de sécurité, il reste pour le moment l'image d'un missile se désintégrant dans le ciel, au large des côtes bretonnes. Par conséquent, pour que tout soupçon ou doute soit définitivement levé auprès des non-initiés mais aussi d'autres pays, il faudra attendre que de nouveaux tirs d'essai de M51 soient réalisés avec succès. Une grosse pression pour les militaires et les industriels, qui n'auront évidemment pas le droit à l'erreur. Question de crédibilité.

Toujours autour du même sujet il existe des hommes politiques qui pensent qu'il suffit de parler pour exister : c'est ainsi que le député Folliot de l'UDI n'a rien trouvé de mieux pour faire des économies que de supprimer les FAS et la composante aéroportée. Je suis persuadé que ce député en mal d'idée ne sait même pas que sur 100 % de crédits nucléaires, les FAS représentent seulement 3 % et pourtant il devrait le savoir, il a été vice-président de la commission de la Défense à l'Assemblée Nationale. Comme quoi !!!

Dissolution des FAS par le député Philippe FOLLIOT .

La dissolution des FAS, évoquée dans les 18 points de Philippe Folliot devient une antienne un peu facile voire un peu ridicule. Pourtant, pas même besoin d'avoir recours à des rapports classifiés pour se faire une idée un peu précise de l'activité globale de ce commandement (1400 hommes et femmes, une grosse cinquantaine d'avions) : il suffit de retenir quelques éléments factuels (et pas idéologiques). L'obsession de la dissolution, c'est oublier d'abord la mission régalienne de dissuasion des FAS, par nature bien moins coûteuse que celle de la marine : 7% (dont 3 % pour la mission strictement de dissuasion) du total de l'agrégat nucléaire, et pas d'investissement majeur d'ici 2035, hors MRTT, qui servent avant tout aux opérations conventionnelles. Les Mirage 2000N (comme ils l'ont fait en Libye) comme les Rafale (Libye, Mali) des FAS ont en plus contribué largement aux OPEX de la France. Ils constituent encore 50% de l'effectif Rafale de N'Djamena. Ensuite, c'est faire fi du fait que sans les tankers des FAS (dont seulement 3% des missions sont réalisées au profit de la dissuasion), les Rafale n'ont pas de capacité à décoller depuis les bases-mères pour aller frapper au Mali (1). Personne, dans la classe politique, n'a trouvé absurde que les Rafale décollent de France pour aller frapper des objectifs terroristes, le 14 janvier 2013. Il a fallu cinq ravitaillements en vol pour y arriver. Mais pour durer au-dessus du Mali en décollant du Tchad, il faut aussi des tankers (2). Faute de tankers pour ravitailler, une patrouille de chasseurs a dû plier ses gaules, et renoncer à honorer un créneau d'appui-feu au profit de Serval. Dissoudre les FAS ? Eux qui ont tiré l'essentiel des Scalp-EG en Libye en 2011 ? Dissoudre les FAS ? C'est un tanker qui a évacué les blessés du 8e RPIMa d'Uzbeen -ce qui n'a pas pu échapper au député de Castres-; mais aussi ceux de Gwan, du Kosovo. Evidemment, on peut le faire en BPC, ou en ambulance terrestre (3)... Car là aussi les faits sont têtus : un tanker enlève 11 blessés d'un coup, bien plus que ne peuvent le faire la totalité des autres moyens français. Quant aux opérations à partir du PA, sans ravitailleurs, les Rafale Marine ne peuvent faire que des ronds au-dessus du PA et ce n'est pas les nounous que changent quoi que ce soit, les Nounous ne permettent que de ravitailler les avions à proximité du PA.

(1) des chasseurs sans tanker, c'est revenir à l'Armée de l'air des années 60. Peut-être le but visé, par notre cher député expert en matière de défense ?(2) L'âge canonique de ces derniers, 50 ans l'an prochain, (le président prendrait-il un avion d'un tel âge pour ses voyages officiels?) est devenu un vrai problème. (3) les compagnies aériennes ne se bousculant pas non plus pour y aller...

Quelques réflexions, nous sommes loin de la dissuasion mais nous sommes dans le concret de la crédibilité de nos armées confrontées à une crise morale, financière et existentielle.

Imaginez les fonctionnaires d'un ministère auxquels on annoncerait la suppression de 78000 postes en 10 ans. Des fonctionnaires qui, ne recevraient pas leur salaire pendant plusieurs mois, dont les moyens matériels seraient réduits au strict minimum. Dans la France de 2014 ils seraient des milliers à se mettre en grève, à se lamenter sur les plateaux de télévision, à être entouré de la sollicitude des médias. Mais les militaires, car c'est bien d'eux dont il s'agit, vivent tous ces tourments. C'est bien eux qui depuis 1981 doivent faire mieux avec moins, ne font pas grève, n'ont pas le droit de se syndiquer, pas le droit de s'exprimer en public. C'est eux qui ont fait des efforts considérables pour utiliser au mieux les budgets alloués.

C'est pratique un militaire : c'est la parfaite variable d'ajustement, c'est mutable à merci, ça tente sans cesse de trouver des solutions pour conserver la même compétence, et les mêmes capacités en s'adaptant à des formats toujours plus réduits, à des budgets toujours plus serrés, ça subit une loi de dégagement des cadres sans récriminer, sans révolte.

C'est pratique un militaire, ça va même risquer sa vie sans broncher en Afghanistan, en Libye, au Mali, en Centrafrique. Il serait peut-être bon de se souvenir qu'un militaire ce n'est pas seulement un fonctionnaire pratique, c'est aussi un être humain qui mérite juste un peu de considération et pas seulement aux Invalides pour marquer un nouveau mort pour la France.



Quand on entre dans ce métier, comme on entre en sacerdoce, on n'imagine pas l'abandonner un jour. Et pourtant la vie peut nous entraîner sur des chemins loin de nos rêves d'enfants. Voici l'histoire de la reconversion de Roland Aguilon ; Il était fait pour commander et il a merveilleusement commandé (pour preuve encore l'attachement des poussins qu'il a eu sous ses ordres à l'Ecole de l'air) et il est tombé sur un chef qui n'a pas supporté que son subordonné puisse être meilleur que lui. Le colonel Aguilon a donc été contraint de repartir dans la vie selon un schéma original et insolite à la mesure de ses qualités.

LE JOUR D'APRES... » ou l'ARMÉE DE L'AIR mène à tout (ou presque... !)

Encore un sujet non directement aéronautique me direz -vous ! Certes, mais il fait partie de la vie de quelques aéronautes vieillissant en fin de carrière. En effet, l'AA ignorant presque totalement la gestion logique et performante du personnel (contrairement aux anglo-saxons) s'en tenait strictement aux « statuts » ...qui , comme le bon whisky , étaient « hors d'âge » . « Hors d'âge » également le Colonel que j'étais, qui, à 52 ans, le jour de son anniversaire, s'est vu « remercié » et poussé vers la retraite ...non, en congé...du PN ! J'avais pourtant l'impression d'être dans la force de l'âge et encore capable d'occuper un poste où mon "expertise" (comme on dit de nos jours) pouvait encore être sollicitée.

Mais non. L'AA avait dépensé des sommes faramineuses pour former , en 30 ans , un officier supérieur (avec ECAG, petits capitaines, Brevet de CP, diplôme de spécialiste en Transmissions, Certificat d'anglais, Ecole supérieure de guerre aérienne, etc...) pour le livrer brutalement à la vie civile ! A l'âge où dans le civil on accède aux hautes fonctions.

Mais, dans sa grande mansuétude, l'AA avait quand même prévue un possible « reclassement » et confiée cette lourde responsabilité d'accompagnement à un bureau spécialisé : le B (comme bureau bien sûr)... il y avait un R (pour reclassement) et le sigle se terminait par AA (comme Armée de l'Air).J'ai oublié le sigle exact.

Non , pas BURMAA... ça fait Nestor... !

Ce bureau était situé au boulevard VICTOR et il fallait prendre rendez-vous bien entendu ! Ce que je fis. L'autre problème, et non des moindres, était de trouver ce bureau bien planqué dans un dédale de couloirs ! Bref ! Je me présente donc un beau matin dans ce bureau où la charmante secrétaire (qui devait, elle aussi avoir été «reclassée» à une certaine époque !) me fait asseoir et me demande de patienter, le Colonel ne devant pas tarder... (Il était quand même 10 h !)

Le Colonel m'a enfin reçu, m'a fait asseoir et ouvrant mon dossier me tint ce discours :
«étant donné vos compétences et vos acquis, vous pouvez postuler dans un large éventail d'activités . où iraient vos préférences ? »

« Voilà, je voudrais m'investir dans le domaine de la peinture. »

Mouvement de tête vers l'avant, épaules levées très haut, yeux exorbités, sourcils en accent circonflexe du Colonel !

Peintre en bâtiment ? ou bien dans l'industrie ? »

« non, dans la peinture... artistique, lui, précisais-je sans sourire ! »

«mais... vous voulez en faire votre métier ?? (re-mouvement de sourcils vers le haut et regard incrédule)»

«non mon Colonel... mais je voudrais avoir une formation dans le domaine des Arts pour peindre moi-même, et dispenser ma passion à d'autres, surtout les jeunes.

Bien. J'ai décroché un stage de quelques semaines dans un atelier parisien où j'ai découvert le « monde des Artistes » (Rien à voir avec l'AA !) mais, l'expérience fut des plus intéressantes pour moi .

Quand d'autres allaient se remettre sous les ordres de Généraux chez Dassault, Matra, ou autre Thomson-CSF... J'ai pris le chemin de l'école buissonnière et de la Liberté avec mon chevalet et mes pinceaux ! A l'issue, je me suis donc installé dans ma nouvelle vie et dans ma petite maison de Bourgogne.

Peindre, même pour un amateur, est un immense plaisir. Cela vous permet d'oublier toutes les vicissitudes de la vie, les soucis quotidiens... et surtout vous permet de vous activer seul et en silence... seul avec son sujet, seul contre soi-même ! Pas de comptes à rendre, pas de statistiques, d'évaluation, de lèche-bottes...SEUL... !

Mais, fidèle à mon engagement vis-à-vis de l'AA, je me suis proposé pour animer un club dans mon coin. Et, très rapidement, mes engagements se sont multipliés. Jusqu'à la BA 102 qui m'a sollicité pour animer l'activité au sein du CSA. Agréable ! Une quinzaine de Dames par club! Plus c'est le calvaire. A cette époque les clubs de peinture semblaient réservés aux Dames jeunes et moins jeunes ! De nos jours la parité est à peu près respectée et, malgré tout, c'est encore plaisant !

J'ai donc transmis à plus de 120 personnes en 20 ans, mon maigre savoir, mais je leur ai transmis tout ce que j'avais mis bien longtemps à apprendre, leur évitant ainsi bon nombre d'erreurs et de pertes de temps. Transmettre est plus qu'une Passion... C'est un sacerdoce ! Quelques-uns de ces néophytes ont percé et je suis fier d'avoir pu leur donner l'impulsion de départ et leur avoir communiqué « l'envie de peindre » .

Voilà !...Comme quoi l'Armée de l'AIR peut mener à tout !...

Mais en guise de conclusion, une question : croyez -vous à la métempsychose ?

Moi j'y crois. Si je revenais un jour sur cette terre, je voudrais que ce soit sous la forme d'un pinceau. Un gros pinceau d'artiste. Le manche serait de bois très dur, long, vernis... La virole brillante, la touffe de kolinski bien taillée. Non..., pas une langue de chat, ni un de ces « bouts pointus » pour peindre les détails ,non, un beau pinceau carré, pour peindre les aplats, pour les touches nerveuses ou les glacis délicats...

Mais je veux que ce pinceau soit celui **d'UNE** Artiste !

Quel bonheur d'être enveloppé par une douce main, entre trois doigts fuselés, à peine soutenu pour tirer un glacis ! Ou bien serré avec vigueur, à pleine main, pour une touche plus nerveuse ! Sans doute aussi mordillé dans un intense moment de concentration. Ou bien jeté avec fureur à travers l'atelier et allant s'écraser, plein de pâte onctueuse, sur le plancher ! Mais, en fin de journée, revenant toujours dans un bain de « white » (sans odeur !) et délicatement essuyé, pour sécher quelque temps avant un autre corps à corps... avec la toile ! Je rêve de cette danse sur la palette, volant ici une touche de cobalt, puis là, un peu de garance, et, en virevoltant, tournant sur moi-même, créer ce beau mauve qui sera l'ombre profonde... d'un sous-bois .

Le pinceau est la plus merveilleuse des choses !

Mais je veux être tenu par une femme !

Et puis viendra le jour, où les poils seront courts et durcis par la tâche, la virole ternie et le manche écaillé ...Je finirais alors ma seconde vie, sans même un ultime regard ...dans la chaudière à bois de l'atelier de ma Maîtresse !

PS : Je dédie ce petit texte à ce brave Colonel du B... machin AA qui n'avait rien compris à mes aspirations... mais qui m'a quand même accordé un stage !



Nous avons eu quelques contributions de Denis Turina. Il nous a fait partager des moments d'émotion dans lesquels nous nous sommes retrouvés ; aujourd'hui il nous fait vivre une histoire qui a marqué l'aviation de chasse dont peu connaissent les détails. Grace à lui voici :

Et que ça saute : Première !

Escadron de chasse 2/8 « NICE » - Séville 27 mai 1966.

Après avoir été « bœufs » puis « pilotes » de l'École de Chasse à Tours, notre promotion, forte d'une quinzaine d'individus se retrouve à la 8^{ième} Escadre de Chasse, à Cazaux. Là, nous sommes les « sbires », et nous chevauchons des Mystères IV équipés de réacteurs « Verdon », plus puissants que les « Tay » montés les Mystères IV de Tours. Nous étudions la manœuvre, le combat, le tir, et nous passons le mur du son en vol horizontal...

Nous apprenons le tir air-air, au canon, et les joies de la noria à quatre avions sur un remorqueur (biroutier) T-33 ou Mystère IV, qui traîne une cible de type « panneau » à 200 kt (360 km/h), vers 25.000 pieds (7.500 mètres), au-dessus de la mer.

Nous apprenons le tir air-sol, au canon ou à la roquette, le bombardement en vol rasant ou en piqué à 60°, qui s'effectuent sur le champ de tir du Trencat, aujourd'hui désaffecté. Les vols sont denses et l'attente des résultats des tirs ajoute au suspense. Les cabines de nos avions sentent la poudre et nous avons l'impression de devenir des guerriers, prêts à défendre le pays contre l'envahisseur.

Le programme d'instruction prévoit aussi des navigations à longue distance sous contrôle civil et la possibilité de rallier des aérodromes étrangers. Nous sommes au mois de mai, les fêtes de la Pentecôte arrivent. Les chefs prévoient, pour ce grand week-end et dans le cadre des vols à longue distance, un vol à six avions, trois cadres et trois « sbires ».

Après moult discussions entre nos chefs et l'état-major, il est décidé que nous irons à Séville, en Espagne, et que les noms de quatre « sbires » seront tirés au sort. Le quatrième « sbire » est prévu pour remplacer un pilote défaillant au départ. Un bimoteur Dassault 312 est du voyage. Il assure le soutien technique de la patrouille.

Le quatrième « sbire » est son copilote, il assurera quand même le vol retour d'un des Mystère IV.

Pour le tirage au sort, devant la méfiance des intéressés, l'unanimité se fait en faveur de la main « blanche et innocente » du secrétaire/rédacteur/gardien du cahier d'ordres de vol de l'escadron, un sergent-chef antillais !

J'ai la chance de faire partie des élus, HEUREUX. La préparation de la partie aérienne du périple est d'abord et surtout l'affaire des « leaders ». Notre rôle est de tenir notre place sans causer de problème, en vol et au sol. Je prépare ma valise, annonce la bonne nouvelle à ma famille et à mes amis et participe au mieux à la préparation de ce voyage extraordinaire et inespéré.

Le grand jour arrive. Dernier briefing, une bonne météo est annoncée sur tout le trajet. Départ aux avions sous le regard envieux de ceux qui restent. Je suis N° 2 de la patrouille des Riquet noir. Je dois tenir ma place en formation sur le leader et, surtout, ne pas gêner la manœuvre des quatre autres avions de la patrouille. Décollage, rassemblement, montée, contact avec les organismes civils de contrôle aérien français puis espagnols. Tout va bien.

Nous survolons des terres inconnues pour nous et nous nous réjouissons déjà de retrouver nos mécaniciens et l'équipage du Dassault 312, certainement déjà arrivés à Séville et prêts à nous y accueillir. Tout baigne dans l'huile, même si nous distinguons, à l'horizon, quelques nuages non prévus au départ.

Au passage à la verticale de la balise d'Hinojosa la visibilité diminue, les nuages se font plus proches. Le leader nous ordonne de resserrer la formation et demande au contrôle l'autorisation de descendre un peu, pour que les six avions puissent rester en zone de bonne visibilité. Puis nous contactons Séville contrôle. La communication n'est pas facile. Plusieurs avions sont déjà sur la fréquence et coupent les messages radio. Le cirque commence.

Cette situation me plaît. Pour une fois, ce sont les chefs qui sont dans la Mouise...

Nous faisons preuve de patience car nous disposons de 30 minutes de réserve de pétrole, ce qui est énorme pour des avions de chasse ! Il n'est donc pas question de commencer à descendre sans autorisation, ni de prendre le moindre risque de croiser la trajectoire d'un avion de ligne. Au bout de cinq minutes, la situation ne s'est pas améliorée. Je commence à trouver le temps long et je pense « Comment vont-ils s'en sortir ? Il faut que je suive ça de près, je sens que je vais apprendre des choses ». Les nuages d'orage se rapprochent, la visibilité horizontale diminue. Les échanges radio avec la base américaine de Moron, qui nous sert de dégagement et dont les radars pourraient nous aider sont soit brouillés par d'autres transmissions, soit hachés ou inaudibles. La proximité des orages rend nos radio-compas inutilisables.

Nous essayons de nous repérer sur le sol. La visibilité oblique est très faible et nous distinguons des lacs réservoirs et des canaux d'irrigation qui ne figurent pas sur nos cartes, trop anciennes. Nous n'identifions aucun repère utilisable avec certitude et je commence à penser que nous sommes perdus.

J'annonce mes malheurs au leader. Il me répond : - Prenez la position et sautez.

Je regarde le sol et ne vois aucune zone habitée à proximité. Je me concentre mentalement sur les événements à venir. Les instructeurs et ceux qui ont déjà sauté nous ont dit que le temps paraît long entre l'action sur le rideau qui commande l'éjection et le départ du siège et qu'il ne faut pas bouger, sous peine d'avoir la colonne vertébrale brisée par les 18 à 20g du départ vers le haut.

Il me faudra aussi me séparer du siège, car il n'y a pas encore de séparation automatique.

Un dernier coup d'œil, en forme d'au revoir à la cabine, je place l'avion en léger cabré et règle le compensateur. Vers 250 Kt (450 km/h), je lâche le manche et tire à deux mains le rideau qui commande l'éjection. Je commence à compter, comme on me l'avait appris chez les « paras ».

Une explosion, le bruit du vent. Les cartouches d'éjection de la verrière ont bien fonctionné. Je serre très fort les fesses dans l'attente du coup de pied qui doit me sortir de là.

« Un, deux, trois, quatre ». Rien !

« Je suis sûr que, même si j'ai compté un peu vite, le siège aurait du partir. Que faire ? »

Pour la première fois je ressens, tout au fond de moi, que je tiens ma vie entre mes mains et que je ne peux compter que sur moi. Les décisions que je vais prendre dans les secondes qui arrivent sont vitales.

« Ne panique pas, réfléchis. L'avion vole et le sol est encore loin. Tu as une bonne expérience de parachutiste, tu dois t'en tirer. Tu ne peux pas être du mauvais côté des statistiques ».

Puisque je dispose d'un peu de temps et pensant que je n'ai peut-être pas tiré assez fort la première fois, je décide de refaire un essai avec le rideau. Sans bouger je commence, dans ma tête, à préparer la suite.

« Ok, je vais tirer le rideau une deuxième fois. Mais dans quelle position est l'avion ?

Pour le savoir, je dois regarder dehors et il faut que je lâche le rideau. Oui mais, sans verrière, le rideau risque d'être entraîné par le vent relatif. Soit il déclenche le départ du siège, soit je ne pourrai plus l'atteindre. Dans les deux cas, ce n'est pas bon. Alors ? ».

Finalement, je décide de garder fermement le rideau dans ma main gauche et de l'écartier pour voir un peu d'horizon. Tout s'est bien déroulé. Avec ma main droite et sous le contrôle de mon œil droit, j'ai remis l'avion en léger cabré puis, à deux mains, j'ai tiré, très fort, sur le rideau.

Un grand choc, un grand bruit, une douleur aigue dans la colonne, c'est parti pour ressentir quelques émotions nouvelles. J'ai bien repoussé le siège, bien senti le coup de frein du parachute qui s'ouvre et apprécié à sa juste valeur le calme et le repos qui suivent ces moments d'excitation particulièrement denses. Je pousse un « ouf » de soulagement mais je ressens une douleur assez vive au niveau des lombaires. La séparation siège/pilote s'est bien passée et j'ai entendu, à travers mon casque, le bruit du vent fait par le siège qui tombait. Je l'ai vu passer vraiment très près avant de disparaître, plus bas.

Le parachute s'est ouvert vers 7000 pieds (2100 mètres) et la zone d'atterrissage est plane et semi désertique. Premier souci : « où est l'avion ? ». En cherchant bien, je le vois qui descend suivant une trajectoire assez perturbée. Il n'y a pas de village à proximité, je suis rassuré.

Coup d'œil en haut, le parachute est bien ouvert.

Cour d'œil autour, je vois l'avion de mon leader qui s'en va. Je pense que « l'ancien » ne doit pas être à la fête.

Coup d'œil en bas, je vois, assez loin, deux petits groupes de maisons. Je cherche à revoir « mon » avion. J'en vois un que je pense être le mien et je le suis des yeux jusqu'au crash. Pas de bruit, pas de flammes, pas de fumée. J'ai l'impression qu'il est tombé à plat sur un sol marécageux. Je cherche l'avion de mon leader et je vois, assez loin, un....parachute.

Coup d'œil en bas, ça descend dans la bonne direction.

Je décide de ne pas larguer le paquetage pour que, avec le dinghy toujours plié, il reste facile à transporter car je ne suis pas encore arrivé à destination. Je garde sur moi le harnais avion qui, sur ce type de siège, restait pendu au cou du pilote après la séparation.

Et, JE ME REPOSE.

« Quel M... ».

« Et les autres, pourvu qu'ils soient en bon état, pourvu qu'il n'y ait pas de morts et pas trop de dégâts au sol. Il y a assez de problèmes comme ça... ».

La suite de mes pensées tourne autour de l'évènement « Séville » : les médias, l'information des familles (avec le bruit que ça va faire, les miens vont savoir que je suis vivant et en bon état), le débriefing (j'imagine les flûtes à 18 trous sortant des tiroirs des bureaux, dans les états-majors).

Je ne suis pas trop inquiet car, pour moi, pilote stagiaire ou « sbire » à Cazaux, si l'aventure est assez extraordinaire, la phase parachute est tout à fait classique.

Des villageois me regardent descendre et je les entends parler. Je me dis qu'il est trop tard pour apprendre l'espagnol et j'espère qu'ils n'ont ni fourche ni intention agressive. Il faut savoir que, peu de temps avant, un B 52 porteur d'une arme nucléaire s'était écrasé dans la région, à Palomarès.

L'atterrissage a lieu dans un champ au bord de la route. Les villageois m'accueillent gentiment sans trop comprendre car, apparemment, ils n'ont ni vu ni entendu les avions. Nous rejoignons, à pieds, le village où l'on m'offre de l'eau et une salade de tomates avec des oignons.

La conversation et la communication sont réduites car je ne parle pas un mot d'espagnol. J'essaie de leur expliquer qu'il faut prévenir la garde civile et l'aéroport de Séville pour qu'ils organisent les secours et je demande d'où je pourrais téléphoner.

On me fait comprendre qu'il n'y a pas de téléphone sur place mais qu'on va s'arranger.

On me questionne. J'essaie d'expliquer qu'il n'y a pas de risque, que les avions se sont écrasés sans carburant et sans munitions. (Syndrome Palomarès ?)

Un cavalier arrive et on me fait comprendre qu'il peut m'emmener à un téléphone.

A ce moment, un des interlocuteurs qui me fait face ouvre de grands yeux. La conversation s'accélère et le ton monte d'un cran. Je me retourne et vois une colonne de fumée noire qui monte.

J'explique que c'est certainement de l'huile qui vient de s'enflammer dans une épave car il n'y a plus de carburant dans les avions.

Je pense qu'il s'agit de l'avion du leader et demande au cavalier s'il peut m'y emmener, pour le cas où le pilote serait blessé. Après quelques minutes de discussion entre espagnols, le cavalier me fait signe de monter « en place arrière » sur son cheval. Je confie à un villageois le parachute, le paquetage de survie et le harnais de l'avion.

Nous voilà partis, au cap, en direction de la fumée qui n'est plus maintenant qu'un mince filet.

J'ai toujours mal à la colonne vertébrale et, après une petite demi-heure passée à monter et à descendre du cheval pour franchir les clôtures, je déclare forfait car la fumée ne semble guère se rapprocher. Je demande à mon « cocher » de me ramener au village par la route.

Sur le chemin du retour nous croisons un garde civil en scooter. Je change de monture et nous retournons au village. Discussion entre espagnols puis, avec mon parachute, mon paquetage et mon harnais, d'abord en scooter puis en Land Rover, nous rejoignons le commissariat local où je retrouve notre leader. Il est en bon état physique, mais « un peu » abattu. C'est ma faute, dit-il.

Il a été récupéré assez vite et est content de me découvrir en bon état. Il attend des informations sur la situation des autres membres de la patrouille et sur les possibles dégâts au sol. Ce sont nos seuls vrais soucis. Les informations que nous recevons ne sont pas fiables, c'est le moins que l'on puisse dire.

Nous ne parlons pas beaucoup, mais nous sommes contents d'être ensemble. La hiérarchie n'a pas totalement disparu et c'est normal, mais je crois que nous nous sentons solidaires, vraiment solidaires, partageant le même souci quant au sort des autres pilotes de la patrouille. L'autre préoccupation est l'information des familles. Deux des leaders sont « chargés » de famille. Quant à moi, je n'ai plus mes parents et le reste de ma famille n'écoute pas trop la radio. De ce côté-là, je ne suis pas trop inquiet.

Vers 18 heures, un hélicoptère américain de sauvetage arrive et nous transporte à l'aérodrome de Séville. Nous ne nous sommes finalement retrouvés, tous les six en bon état, que vers 23 heures.

Plus tard à Cazaux, j'ai récupéré ma valise et son contenu, à peu près en bon état. Ils avaient été retrouvés dans l'avion. J'ai aussi gardé, en souvenir, la boucle du harnais du siège éjectable et la poignée du parachute. Je les ai toujours...

Le reste : le débriefing, l'enquête, les sanctions, c'est une autre histoire. Je garde en mémoire l'attitude d'un jeune capitaine qui a revendiqué et assumé l'entière responsabilité de l'accident. Un vrai chef.

Mis à part quelques rares réflexions glissées en face ou à la cantonade, faciles et souvent peu argumentées, nous, les équipiers, n'avons jamais eu à pâtir de cette aventure. J'avoue que cette expérience arrivée en début de carrière m'a quand même beaucoup marqué.

Je m'en suis souvenu plusieurs fois en vol, dans des situations critiques.

Pour ce qui me concerne, si ce qui s'est passé en vol, dans la patrouille, me semble à peu près clair, il reste beaucoup de zones d'ombres dans la partie enquête et débriefing. Nous étions en C.A.G., I.F.R. et je n'ai pas le souvenir qu'il y ait eu une enquête de l'aviation civile internationale (O.A.C. Je crois aussi me rappeler que le Conseil Permanent de la Sécurité Aérienne (le C.P.S.A.) a été créé à la suite des sanctions qui ont été prises pour cet accident...

Le CPSA a effectivement été créé après cet accident pour éviter que des sanctions disproportionnées puissent être infligées à chaud et pour protéger les personnels de l'arbitraire (NDLR)

Amie, Ami,

L'assemblée générale de notre association aura lieu **le vendredi 19 septembre 2014,**

A l'Aéro-club Vauclusien
 170 Impasse Roland GARROS
 84140 MONTFAVET
 Tel: 04.90.84.17.17

Autoroute A7 : prendre la sortie 24 Avignon Sud, direction Avignon, l'aéroport est à 3 kms.
 Avignon ⇒ Aéroport : suivre la direction Marseille Autoroute A7.
 Coordonnées GPS : Latitude : 43° 54' 24" Nord - Longitude : 4° 54' 7" Est

PROGRAMME

10 h 30 : Rendez-vous à l'aéroclub pour l'assemblée générale.

Ordre du jour : rapport moral par le Président, rapport financier par le trésorier et questions diverses.

Ensuite, visite commentée de la Caravelle puis exposition statique de Ward birds et démonstration de voltige par l'équipe de voltige de l'AAir.

Les adhérents inscrits dans un aéroclub ont également la possibilité de venir en avion ou en "trapanelle" pour cette journée exceptionnelle ou l'aéro-club vauclusien et Jean-Pierre Siriex, son président, nous accueillent.

13 h 00 : repas au restaurant de l'aéro-club

Après le repas, nous visiterons la concession Ferrari voisine de l'aéro-club et, dans une visite commentée, nous pourrions admirer une trentaine de ces machines de rêves. Si tout se passe comme nous le souhaitons, il y aura peut-être une surprise.

Le prix du repas par personne est de 30 €.

Votre règlement, accompagné du coupon de réservation ci-dessous, est à adresser pour le 10 septembre 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,

NOM – Prénom :		
Modification éventuelle de vos coordonnées :		
Réservations : AG - Repas		
Assemblée générale	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>	
Apéritif et repas	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>	Nombre : x 30 € =