



New's N°68



EDITORIAL

«Dans une organisation internationale, il faut toujours mettre un Français, ils sont les seuls à ne pas défendre les intérêts de leur pays» (cité par Philippe de Saint Robert dans son livre «le secret des jours»).

En paraphrasant Christopher Soames Ancien Vice-président de la Commission européenne.

«Dans une organisation Interarmée, il faut toujours mettre un aviateur, ils sont les seuls à ne pas défendre les intérêts de leur armée».

Je l'ai expérimenté dans les années 80 à l'EMA sauf à être coercitif. Est-ce toujours d'actualité ?

Vous dites quoi ou que dites-vous ?

Vous connaissez l'amour du général Robineau pour la langue française. Je conçois que parfois il doit être irrité.

J'ai noté à une époque, mais sans succès, les fautes grossières de Laurent Delahousse, mais j'ai trouvé un adepte de la bravitude. C'est Claude Askolovitch que l'on voit prospérer récemment sur les ondes des télévisions formatées. En ce soir du 14 février 2015 il parle avec assurance de l'**essentialité**. Encore un créateur de nov-langue sans l'appui de l'Académie Française !!! Pas étonnant que le français soit de moins en moins bien parlé.



Notre campagne de cotisation a eu d'excellents effets sur notre caisse et sur l'attention que certains ont bien voulu nous accorder. Les uns pour une séparation à l'amiable (c'est vrai que 10 € de cotisation annuelle grève sérieusement les budgets), la majorité pour poursuivre le chemin avec nous. Parmi ces derniers j'ai retrouvé le général Auriol. Il a commandé la « 5 » après Fabry et Charles, (comme lui, des chasseurs et des patrons d'exception) et dans cette lignée de chef, le général m'a raconté une histoire amusante qu'il a vécue un 15 juillet.

Le général de Gaulle était chef du gouvernement (président du conseil) sous le président Coty. Il y avait eu un 14 juillet classique à Paris avec les flons-flons, mais le général n'avait pas la place qu'il estimait devoir tenir.

Il a donc décidé de faire **son** 14 juillet à Toulon le lendemain.

Quelles que soient les hautes personnalités, elles apprécient le confort et la douceur des carrés des bâtiments de la Marine comme je le disais dans le précédent N°. C'est vrai que sur ce plan les Marins sont imbattables à défaut d'autres qualités fussent-elles guerrières.

Même à Toulon on ne peut se passer de l'AAir pour marquer l'événement et la « 5 » et la « 12 » ont été conviés avec 24 avions pour chaque escadre (non vous ne rêvez pas) !!! Le commandant Auriol était leader du dispositif et le commandant Bret suivait derrière. C'est ainsi que de Gaulle a fêté le 14 juillet un 15 juillet survolé par 48 avions lors d'une cérémonie à la hauteur de sa personnalité.

Pour la petite histoire le commandant de la « 12 » le commandant Bret était très mécontent de défiler derrière la « 5 »



Nouveau SGDSN

Nous avons un nouveau Secrétaire Général de la Défense et de la Sécurité Nationale (SGDSN) Louis Gautier.

Ce brillant Conseiller maître à la cour des comptes, proche du pouvoir en place est un spécialiste des affaires de défense. Sur un parcours sans faute il n'en a commis qu'une, déclarer qu'il fallait supprimer la seconde composante nucléaire. Pour un spécialiste de la défense on peut mieux faire. Il a donc dû patienter un peu pour obtenir son poste. Espérons que ces années loin du SGDSN lui auront permis de perfectionner ses connaissances et en particulier d'évaluer le coût extrêmement faible de la composante aéroportée et sa capacité à agir en conventionnel et si besoin en nucléaire, contrairement aux SNLE.



En 1980 Michel Giraud, reprenant les traditions de ses ancêtres a décidé de faire une « Transpacifique ». Il nous conte cette aventure avec sa finesse et sa bonne humeur. Merci Michel.

LE GENDARME DES MARQUISES

Décembre 1980 : traversée du Pacifique à la voile (45 jours de vacances bloquées sur les années 1980/1981). Passage du Canal de Panama derrière un tanker de 150 m; 4 écluses géantes.



6 jours après, ravitaillement aux **GALAPAGOS** (sur l'équateur et sur le 90°W), 800 NM de trajet sur l'orthodromie, qui ici est aussi la loxodromie. Averses de pluie, forte houle, longues lames du Pacifique Ouest

Quarante-huit heures de mal de mer et après ... on s'amarine.

Ensuite, deux jours exceptionnels sur l'archipel rendu célèbre par DARWIN et par l'action du courant de IMBOLT issu de l'Antarctique D'où des phoques jouant au milieu des massifs coralliens.

24 jours de mer et nous arrivons à la nuit tombante aux MARQUISES devant l'île d'**HIVA OA** (10° sud 140° W) après 3000 miles au portant.

Le bateau : **SWANY**, superbe KETCH de 22 m, 600 m2 de voiles dont un spi de 300 m2 resté quinze jours à poste. Lorsque il a fallu affaler ce SPI ,le nœud de chaise du point d'écoute avait fondu à la friction. Pour la première fois, le SKIPPER s'est impatienté, et on a coupé l'écoute de 30 m/m au couteau.

L'équipage : 11 personnes se relayant sur le pont (en teck) par quart de 3 heures pris à deux équipiers, le skipper étant bien sûr hors quart, c'est-à-dire en veille permanente, comme un radar sur "stand-by".

En 1980, le GPS, navigateur par satellite n'est pas encore venu détruire le mythe du Sextant. D'où une droite de hauteur, vers 9h, la méridienne à midi (latitude), une deuxième droite de soleil vers 18h pour confirmer la longitude estimée à midi.

J -1 : l'atterrissage

Demain, si nos calculs sont bons, nous reverrons la terre. Vers midi, après plusieurs fausses alertes, un cumulus d'alizé sur l'horizon nous semble plus "brun" que les autres.

"TERRE à 1h", annonce le Skipper. Nous levons les bras en signe de victoire car le Skipper doit être infaillible comme le pape. (INCH ALLAH !)

- Nous arrivons dans le mouillage [ATUONA](#) par vent très faible, une légère houle résiduelle poussant à la côte. Mise en route du moteur. Il démarre du premier coup, mais une minute après : "ALARME SURCHAUFFE"

Filtre d'échappement obstrué par les concrétions nées au large.

Nous dérivons doucement vers le récif corallien. Le vieux dicton de nos anciens nous revient : "En MER, le danger, c'est la TERRE".

Après avoir parcouru 7000 km sur l'Océan Pacifique, sans autre problème qu'une rupture de drosse du gouvernail, nous voilà prêt de finir piteusement sur les récifs par petit vent !

A force d'agiter, barre et bômes, on finit, par "parer le danger". Dans la cale, nos mécanos ont 'dérivé' le filtre à eau et le moteur tourne enfin normalement. (Sans filtre de refroidissement).

Nous jetons l'ancre par nuit noire dans une petite marina qui semble abandonnée par ses habitants.

Les Marquisiens font toujours la fête quelque part.

Nous rêvions de vahinés merveilleusement bronzées et souriantes, venant nous passer des colliers de petits coquillages autour du cou en signe de bienvenue...

Il est vrai que nous ne sommes pas les mutinés de la Bounty avec leur cortège terrifiant : tempêtes sur le Cap HORN, coups de fouet sur le dos des matelots. Le cinéma d'Aventure sur les Mers, en a fait et refait ses délices.

N.B. : "Captain BLIGHT" (Charles LAWTON / Clark GABLE (1935)

" Trevor HOWARD / Marlon BRANDO" (1962)

" Antony HOPKINS / Mel GIBSON" (1983)"

NB: Mon meilleur Casting : CHARLES LAWTON et MARLON BRANDO.

On s'endort tard, je me réveille tôt pour voir le soleil se lever sur les MARQUISES. J'étais venu jusque-là pour le voir.

Iles merveilleuses, paysages de cartes postales en couleur : volcans abrupts, végétation luxuriante, cocotiers, et sur les rives, la mangrove, le tout parsemé de flamboyants.

Bonjour les "mutinés de la Bounty" ! Bonjour [Paul GAUGIN](#) et [Jacques BREL](#) , Bonjour [Alain GERBAULT](#).

Ce n'est pas l'île de PITCAIRN dont nous rêvons tous depuis notre adolescence d'amoureux de la mer, mais c'est merveilleux. J'emprunte l'annexe pour descendre à terre le premier. Hélas, un importun m'interpelle - "Michel, il faut que tu m'emmènes, c'est très important ! Je suis PDG de deux usines, c'est la fin de l'année !"

- Et alors !

- "J'ai laissé les pédales à mon gendre... pas les pieds sur terre ! Un peu soixante-huitard sur les bords ! il est foutu de donner n'importe quoi à n'importe qui, une année où nous n'avons rien fait ! Ou presque ...".

Il est donc venu se consoler des aléas du capitalisme, en embarquant sur ce KETCH dont il possède moult quirats ⁽¹⁾.

Dure transition : la haute mer, c'est vraiment fini !

Nous nous dirigeons vers un adorable village marquisien.

Petite école, petite église, petite mairie surmontée bien sûr de : "LIBERTE, EGALITE, FRATERNITE".

*(1) **quirats** : Part d'une propriété indivise donc Part de Bénéfice; quant à sur SWANY, il n'y en a jamais eu de bénéfice, on y faisait trop ripaille (tous les soirs !)*

Les merveilleux paysages, mon PDG "accroche" en récitant la trilogie républicaine, si loin de la place de la Bastille :

- "c'est beau, c'est propre, tu t'imagines ce que la France a fait pour **eux**, ici ... eh bien, malgré tout ça, **ils** sont foutus maintenant de demander leur indépendance ! Eux aussi !"

Je l'interromps :

- "Dis-moi, au fait, tu fabriques quoi dans tes deux usines ?"

Silence ... (*regards circulaires*) "enfin, je peux te le dire à toi" (*un temps d'arrêt*)

- "des pompes à vélo ... mais du super, deux coups de piston et Bernard HINAULT repart gagner l'étape"

Nous, on repart chercher la POSTE : fermée !

La cloche de l'église sonne : c'est dimanche, nous avons oublié depuis longtemps les jours de la semaine. On se dirige vers un drapeau tricolore, la gendarmerie? Je demande à mon coéquipier :

- "As-tu emporté tes papiers pour les formalités ? "Non pas pour ce bled.

- "Non ! Alors attends-moi ici. J'ai emmené un pantalon de sortie, une chemise propre et mes papiers."

- "Pourquoi faire ?"

- "Histoire de politesse ..."

- "Mais enfin, les gendarmes ? ... je connais personnellement le préfet de Papeete, tes gendarmes, tu vas voir, ça va ruper".

Sans m'attendre, l'empereur de la pompe à vélo rentre dans le bungalow fleuri de la gendarmerie d'HIVAOA. Je finis de m'habiller correctement lorsqu'un bruit d'altercation éclate à l'intérieur.

Dans un temps mort, je frappe, entre et salue militairement à tout hasard. Bien m'en prend. Derrière le bureau, un adjudant de gendarmerie est là : balèze, velu, furieux; accent du sud-ouest à couper au couteau.

Il commence par achever, si j'ose dire, mon éminent collègue :

- "Vous me rentrez ici comme dans un moulin, pas de bonjour, pas de papiers, en tenue de plage ... Vous arrivez des GALAPAGOS ? Moi, je veux bien ... à la voile ? Ce n'est pas de ma faute ?

NB : Pour lui, quand on arrive en navigant à la voile, c'est qu'on n'a plus d'argent pour se payer de l'essence...

Vous prétendez être l'ami intime du Préfet ! Mais, Monsieur, VOTRE Préfet c'est le Ministère de l'Intérieur ! Moi, ICI je suis le Ministère de la DEFENSE.

- "ICI, c'est moi le chef Je suis aussi, par délégation OFFICIER de Police Judiciaire, affirme-t-il,

Je marie, j'enterre, je réprime... eh oui, Monsieur ! Vous foutrais bien en cellule ... mais, au fait, il n'y a qu'une place et elle est déjà prise ... perdez rien pour attendre"

Arrivé là, quand même, il se tourne vers moi, examine de la tête aux pieds ma tenue, presque militaire... bonne impression. D'un ton radouci, il demande :

- "Sortez d'où vous ? "

- "des GALAPAGOS, mon adjudant". Il apprécie mon érudition "galonesque"car dans la gendarmerie "on montre" un galon blanc liseré rouge, alors que dans la cavalerie, c'est ... autrement.

- "des GALAPAGOS ! Ça devient une manie ici, le dimanche matin !"

- "Z'êtes avec ce monsieur ?"

- j'étais, mon adjudant.

- comment ça, j'étais ?

J'accentue mon accent du midi :

- "si vous le jetez en prison et qu'il n'y a qu'une place"

- foutez de ma gueule en plus ? Pas de papiers, pas de...

- si mon adjudant ! moi, j'ai mes papiers, dis-je en "faillotant" un peu.

- faites voir ça, Pilote à AIR INTER ... et dans le civil vous faisiez quoi ?
- si j'ose dire, mon adjudant, j'étais capitaine et aussi pilote, mais dans l'armée de l'air.
- vouai, n'empêche que vous n'avez pas d'autorisation "spéciales Marquises".

Il récite : "A demander un mois avant le départ de la métropole".

Le PDG tente une ultime référence à son Préfet de Papeete...

- Vous, le dépenaillé, n'aggravez pas votre cas !

J'ai alors une ultime inspiration : l'accent de l'adjudant, son gabarit de tête de mûlée, ses cicatrices, ses cuissots, ses mains... Sans plus réfléchir, je m'entends dire :

- "tout de même, mon adjudant, vous n'allez pas nous renvoyer dans nos 22 ?"

Silence. L'adjudant me réexamine, son visage s'illumine, il demande :

- "z'avez fait du RUGBY, vous ?"

- "au collège, mon adjudant"

- "où ça ?"

- "à TOULON"

- "à TOULON !" l'adjudant redevient mauvais...

- "à TOULON, mais dites, j'ai eu joué contre le *Rugby Club Toulonnais* dans le temps, ils n'ont pas la main souple, chez vous !"

Long silence. Je regarde mon PDG, nous sommes effondrés. Alors, je me mets à confier mon désarroi au bon Dieu, puisqu'aussi bien c'est dimanche :

"Seigneur, je ne suis pas un très bon chrétien, mais je vous en prie, faites que pour une fois, mon Rugby Club Toulonnais ait perdu, ce jour-là, et à domicile, au stade Maillol".

Dieu écoute son mauvais fils.

L'adjudant, comme dans un rêve, me donne une formidable bourrade sur l'épaule gauche et me dit triomphalement :

- **"z'avons gagné, quand même"...**

Ouf, merci doux Jésus !

Et à partir de là : le tapis se déroule devant nous.

- Vous arrivez des GALAPAGOS et je parie que vous n'avez pas encore cassé la croûte ?

Coup de téléphone au restaurant marquisien d'HIVAOA :

- "Louis ! ici la brute galonnée..." En aparté, c'est comme ça qu'il m'appelle : il a été FLANKERS"S" au bataillon de Joinville.

- "je t'envoie des amis... du Erre Ces Tes (R.C.T. Rugby Club Toulonnais)".

Louis nous reçoit comme des rois; omelette aux lardons bien baveuse, rosé bien frais... on parle du prochain Tournoi des 5 Nations. C'est la grande époque des Gallois : Garrett Edward, statufié depuis à Cardiff, J.PR William le "bon docteur" et, dans le XV de France : Jean-Pierre RIVES, dit Casque d'Or et aussi Bertranne, petit Taureau Furieux dicit l'inoubliable Roger Couderc sous le regard indulgent de Maître Abaladejo.

Puis on revient à la gendarmerie.

L'adjudant : j'ai un problème. Félix un brave marquisien pourtant, s'est encore pinté hier au soir. vouai, mais après, dans ces cas-là, il tabasse sa femme. Elle est venue me voir, la tête comme un toupin. Alors, comme il n'y a plus de place à la prison, je vais lui passer une avinée, dit-il en serrant ses battoirs. De toute façon, je lui avais promis, s'il recommençait...

Reste votre problème du visa, je vais réfléchir. En attendant, mon adjoint va vous emmener là-haut sur la colline, pour visiter, car ici, nous avons Paul et Jacques (GAUGUIN et BREL).

Aussitôt fait, un superbe athlète marquisien, galonné mais souriant, celui-là, nous embarque dans la jeep de la gendarmerie et nous partons en tournée/pèlerinage : hurlements de pneus, nuage de poussière.

Au milieu de la côte, première station : cabane préfabriquée, bassin en plastique vert : dernier refuge du grand Jacques BREL qui vient de mourir. Tout est à l'abandon, le "maquis" reprend ses droits.

Le PDG croit bon de signaler sa présence : "IMPRESSIONNANT" dit-il.

Il me revient inévitablement à l'esprit des bribes de la dernière chanson de Jacques le poète, déjà frappé à mort par la maladie:

"Veux-tu que je te dise : gémir n'est pas de mise, aux Marquises".

"Ici ils regardent la mer comme tu regardes un fruit..."

"Quelques vieux chevaux blancs qui fredonnent GAUGUIN..."

"les femmes sont lascives au soleil redouté ... et par manque de brise, le temps 'immobilise... aux Marquises"

Nous poursuivons vers le cimetière.

Deuxième station : la tombe de Paul GAUGUIN, panorama somptueux.

Notre PDG confirme sa première impression : "IMPRESSIONNANT " répète-t-il.

Pour nous rendre de Panama à Bilbao où nous attendait SWANY, nous avons remonté le Canal en voiture, sur les traces de ... GAUGUIN.

Paul GAUGUIN, vie aventurière comme il se doit à un grand peintre impressionniste qui finira par abandonner la troisième dimension en 1887. Pour survivre en passant à Panama, il sera un de ces ouvriers/coolies qui creusèrent le canal et dont 5000 d'entre eux moururent en dix ans, de la fièvre jaune; d'où abandon des travaux par la France. En 1903, les Américains reprennent le projet. "Mais c'est sans doute la victoire des médecins contre la fièvre jaune qui a permis celle des ingénieurs (JF Deniau. Dictionnaire amoureux de la mer).

Troisième station, la tombe de Jacques BREL. Il était très aimé par les Marquisiens, BREL, sa tombe est toujours garnie de fleurs et de coquillages de la mer de corail. (Il emmenait les malades "urgents" avec son avion à l'hôpital de Papeete à 4 heures de vol de là; c'était aussi un pilote, bimoteur, Jacques BREL, presque un confrère.

Je regarde mon compagnon, il est ému quand même, mais réellement cette fois, semble-t-il car il ne dit plus rien pendant deux minutes. Cependant, pour ne pas être en reste, il s'approche de moi et me chuchote dans l'oreille, en confidence: "IMPRESSIONNANT". Puis, c'est le retour.

Martyrisant sa mécanique, toujours souriant, le brigadier nous redescend vers son adjudant.

Nous retrouvons notre officier de police judiciaire, les manches retroussées, le front perlé de la bonne sueur des besogneux.

Explications : - il était dessaoulé, le bougre, il prétendait que sa femme était tombée dans l'escalier !

Y'a pas d'escalier chez lui ! Mais il y en a un chez le voisin; je me disais aussi. L'a fallu que je sorte le grand jeu; cocu, battu... un beau dimanche pour lui.

- en vous attendant, je vous ai ramassé un cageot de mangues du jardin de la gendarmerie ... pour le bateau.

- merci, mon adjudant, fallait pas



- enfin, tout ça pour dire que ça ne résout pas votre problème, à vous autres ... hein ?

Deuxième illumination de la matinée, l'air des îles me réussit.

- "Ecoutez, mon adjudant, nous on ne fait que passer, on va dans l'île à côté, à NUKU HIVA pour prendre l'avion pour RANGI ROA direction PAPEETE, mais notre bateau fait quelques îles et puis s'en va.

L'adjudant en joie.

- vous ne restez pas ? il fallait le dire tout de suite parce que NUKU HIVA, c'est plus ma BRIGADE ! je vais leur donner un coup de fil, par correction, pour leur dire que je leur transmets le ballon... (geste de demi-d'ouverture alertant ses trois-quarts) le rugby, c'est aussi un jeu de passes, Monsieur ! *me confirme cet homme de "contacts"*.

- "et après ?" dis-je

- "APRES ?, il y a pleins d'îles pour se faire des passes aux Marquises,

C'EST UN ARCHIPEL, COMME ON DIT..."



Nous avons lu la première éjection de Denis Turina aujourd'hui avec la même finesse de plume il nous livre la seconde

Et que ça saute. Deuxième

Cahors 5 septembre 1967. F-100 N° 42150 – 11-EG

Septembre 1967, depuis presque un an déjà, je vole sur F-100 à l'escadron de chasse 1/11 « ROUSSILLON », basé à Bremgarten, face à Colmar, de l'autre coté du Rhin. Le rideau de fer se porte bien et nous le côtoyons de temps en temps.

Ce jour là, nous décollons de Cazaux où nous assurons le remorquage des cibles air/air au profit d'un escadron de Mirage de la 13^{ème} escadre de chasse basée à Colmar. Je suis pilote opérationnel en début d'entraînement pour obtenir la qualification de sous-chef de patrouille et nous effectuons à deux avions un « assaut » à très basse altitude. Un des points qui nous a été donné à « attaquer », est l'entrée d'un tunnel situé dans le Sud-Ouest de la France. La météo est bonne. Le leader, le sergent-chef J., sous chef de patrouille, est un bon camarade expérimenté et assez exigeant. C'est lui qui, pour l'instant, est en tête. Je suis donc son équipier et, sur la prochaine branche de navigation, nous échangerons nos rôles. Je prendrai sa place, il deviendra mon numéro deux.

Nous sommes à moins de deux minutes du tunnel et nous volons en formation d'attaque à 450 Kt (840 Km/h) et 600 pieds/sol (180 mètre de hauteur). Tout va bien, j'essaie de suivre la navigation tout en gardant ma place et en surveillant le ciel. A ces vitesses là, un avion extérieur à la patrouille peut se rapprocher très vite et le risque de collision est bien réel.

Soudain, un grand bruit qui ressemble à une explosion un peu étouffée retentit à l'arrière. Le moteur perd un peu de poussée, une discrète odeur de fumée arrive dans la cabine et de légères vibrations «titillent» mon épiderme. J'ai un coup au cœur. Instantanément, je réduis un peu les gaz et monte sous la couche, vers 4.000 pieds (1.200 mètres). Je prévien mon leader :

- Leader, je viens de ressentir « comme un choc » et d'entendre une explosion. Regarde dans quel état est mon avion.

- O.K. J'arrive.

Je pense être entré en collision avec «quelque chose» ou avoir perdu une des charges accrochées sous les ailes. L'inspection du leader, qui examine de près mon avion, ne donne rien. Il trouve cependant que mon réacteur fume beaucoup, même pour un J-57...

Par précaution, nous décidons de rentrer à Cazaux qui se trouve à une vingtaine de minutes de vol. Tout paraît normal dans la cabine, mais je ressens toujours des vibrations inquiétantes et je dois remettre un peu de gaz pour tenir la vitesse de 400 Kt (740 Km/h), vitesse normale de navigation. Le leader surveille mon avion.

Boum. Une deuxième explosion, comme un coup de canon, se fait entendre et mes pieds sautent du palonnier. C'est un «beau» décrochage compresseur et, comme sur F-100 nous sommes assis sur la veine d'air qui alimente le moteur, c'est très impressionnant pour le pilote. Le leader voit une flamme de plusieurs mètres sortir de ma tuyère et croit que j'enclenche la post combustion, alors que je n'ai pas touché à la manette des gaz.

Nous décidons de rejoindre Toulouse, à un peu moins de 10 minutes de vol, pour faire un atterrissage d'urgence pendant qu'il en est encore temps.

Deux minutes plus tard, les décrochages du compresseur se font moins violents mais plus fréquents, la poussée et la vitesse diminuent doucement. Le leader m'informe que la fumée qui me suit devient de plus en plus dense et que des flammes apparaissent par instant à la sortie de la tuyère. Tout sauf une situation d'avenir !

La manette des gaz est à fond en avant, la vitesse et l'altitude diminuent régulièrement. Je comprends que je ne pourrai probablement rejoindre aucune piste et que je dois préparer mon éjection, au cas où, en espérant que l'avion n'explose pas avant que j'aie trouvé une zone dégagée de toute habitation.

Maintenant, les décrochages du compresseur sont permanents. Ils font un bruit et des vibrations de marteau-piqueur assez impressionnants. Je dois descendre pour maintenir une vitesse qui me permet de contrôler l'avion. C'est la fin. Heureusement, sur la caméra du viseur, devant mes yeux, une bande «dymo» de couleur verte indique : «siège fusée». Tous les avions n'étaient pas encore équipés de ce type de siège éjectable et, dans ma tête, je pars du principe que tant que l'avion est en l'air, le siège me sortira de là.

Je vérifie la bonne position du «Zéro seconde» sur la poignée du parachute et je cherche, pas trop loin, un endroit où «planter» l'avion sans qu'il fasse trop de dégâts au sol.

Côté parachutisme, je me sens prêt.

A Nancy, l'année précédente, nous avions comme instructeur sur Mystère IV, un pilote membre de l'équipe de France de parachutisme et chef de la section sportive de parachutisme de la base d'Ochey. J'avais donc repris les sauts, fait pas mal de chute libre à Azelot et à Lunéville et continué à sauter quand j'avais été affecté sur F-100.

Je sautais régulièrement à Colmar et à Bremgarten avec les commandos parachutistes de la base. J'avais à peu près 250 sauts et je devais profiter de mon séjour à Cazaux comme remorqueur de cibles, pour passer le test vrille (en chute libre) à Biscarosse où se trouvait le Centre National de Parachutisme. C'était le seul organisme habilité à délivrer aux militaires ce test qui leur permettait, dans le cadre des sections sportives militaires, de sauter à plus de 2000 ou 2500 mètres.

Devant moi se trouvent un village et quelques fermes isolées. A ma droite le Lot, qui longe une pente assez escarpée, haute d'une centaine de mètres. Au-delà, un plateau qui semble désert. C'est là que je vais essayer de « planter » l'avion. Ma vitesse est faible, de l'ordre de 220 Kt (400 Km/h) et

je vois des cultivateurs qui travaillent dans les champs. Je me dois de rester les ailes horizontales pour ne pas descendre et pouvoir m'éloigner d'une ferme, avant de virer vers la pente et de sauter.

Je suis bas, peut-être à moins de 200 mètres du sol, quand la ferme glisse sous mes ailes.

Je vire à droite en direction du plateau et, avant d'avoir fini mon virage et remis les ailes horizontales, je comprends. Le plateau sur lequel j'avais prévu d'écraser l'avion monte dans mon viseur. Je suis trop bas. Un instant de panique me noue les tripes. C'est pourtant le moment de penser vite et bien. En réalité, il n'y a plus rien à faire. La seule issue c'est de sauter, et vite.

L'avion est face à la pente, ailes horizontales. Je tire sur le manche pour annuler, autant que possible, la vitesse verticale de descente, place mes pieds dans les cale-pieds du siège et remonte les accoudoirs pour éjecter la verrière et dégager les détentes qui commandent l'éjection.

Accoudoirs relevés, sans verrière et sans rideau devant les yeux, la vue sur le paysage est imprenable. La pente escarpée fait face à l'avion, l'eau du Lot arrive sous mes pieds. Je suis fasciné et tétanisé par le spectacle. Je regarde, plus haut que moi, les arbres sur lesquels je vais m'écraser.

Du fond de moi, une petite voix s'élève et semble dire :

- Qu'est ce que tu attends ? La partie n'est pas finie, il te reste encore quelque chose à faire.
- Ha, oui, les détentes.

Avec un réel effort de volonté, je me force à ouvrir mes mains, crispées sur les accoudoirs, et j'actionne les détentes. La sortie de l'avion se fait « en catastrophe », très bas.

L'avion disparaît sous le siège en rétrécissant, un peu comme dans un dessin animé. Je le vois qui percute la pente à une bonne centaine de mètres devant moi. Une boule de flammes et de fumée grossit rapidement, car il reste 4 à 5 000 litres de carburant et quelques centaines d'obus à bord. C'est un spectacle grandiose auquel les lois de la gravitation et de l'aérodynamique me poussent à participer, d'autant plus que je le parachute me paraît bien lent à s'ouvrir. Qui va gagner ?

Dès que je peux (coup d'œil en haut, le parachute finit à peine de se déployer), je tire sur les suspentes pour m'éloigner de l'incendie. Le vent est avec moi. Je m'estime à 50 mètres du sol.

Coup d'œil en bas, le Lot. Pas d'accord pour me mouiller les fesses. Je tire plus fort sur les suspentes et saute une haie d'arbres sur la rive. Derrière : des vignes. Pas d'accord pour être transformé en « sucette ». Quelques tractions, un lancé de jambes, je me pose debout entre deux rangées de piquets.

Je suis en bon état, content. J'ai évité l'incendie, la rivière, les piquets et les tendeurs des vignes.

Je souffle un grand coup.

Mon leader tourne au dessus. J'enlève mon parachute, dégrafe ma mae-west pour lui faire des grands signes et gesticule en courant, pour lui montrer que tout va bien. A lui de faire passer l'info.

Des cultivateurs me rejoignent :

- Qu'est ce qu'on a eu peur. On pensait qu'il n'y avait plus personne dans l'avion. On a d'abord cru qu'il allait nous tomber dessus dans les champs, ensuite qu'il allait tomber sur la ferme et puis on a vu le parachute, alors on arrive. Tiens, bois un coup avec nous. Des émotions comme ça on sait ce que c'est, ça creuse.

Ils m'offrent à boire un breuvage de leur cru qui sent très bon mais que je refuse poliment, prétextant un contrôle d'alcoolémie par les gendarmes, comme après chaque accident. Ils compatissent et proposent de m'entraîner chez eux pour boire un sirop.

A ce moment la sirène des pompiers se fait entendre. Leur camion apparaît et s'arrête à quelques centaines de mètres. Nous les voyons descendre une barque de leur camion, alors que, de l'autre côté de la rivière, de petites explosions retentissent dans l'épave qui brûle.

Je demande à un jeune garçon, à bicyclette, de les prévenir que je suis sain et sauf, qu'il n'y a plus personne dans l'avion et qu'il ne faut pas s'approcher de l'épave à cause du risque d'explosion. Nous les rejoignons au moment où ils allaient mettre la barque à l'eau. Ils veulent être certains qu'il n'y a pas de blessé, promeneur ou chercheur de champignons, autour de l'avion. Je les dissuade de s'approcher car les obus continuent d'exploser.

Avec les cultivateurs, nous retournons à la ferme pour nous désaltérer. Ils m'apprennent que nous sommes sur la commune de Parnac.

Un Commandant de gendarmerie se présente alors, avec son chauffeur et une escorte. Il me prend à part et, avec un air de conspirateur, me demande ce que je transportais. Je suis étonné qu'un aussi haut gradé soit déjà là et je ne comprends pas bien sa question. Me prendrait-il pour un receleur ou pour un contrebandier ?

Après quelques échanges verbaux, il m'explique qu'il a été prévenu qu'un avion «porteur de la bombe atomique» s'était écrasé sur ses terres. Il y a un an seulement que les F-100, ne sont plus «nucléaires». Rassuré l'officier repart, laissant à ses troupes locales le soin de poursuivre le travail.

Transport à la gendarmerie, interrogatoire sérieux et amical par le chef de la brigade de Luzech.

Nous sommes un peu perturbés par l'animation et le bruit qui règnent sous les fenêtres de la gendarmerie qui donnent sur la rue. Les habitants du lieu sont rassemblés et tenus informés par un des témoins de la ferme qui raconte l'histoire avec force détails. Beaucoup veulent « voir le pilote », certains se font la courte échelle, d'autres sautent derrière les vitres. Je n'ai malheureusement pas grand-chose à dire car je ne connais pas la cause de la défaillance de mon moteur.

Le gendarme insiste gentiment pour avoir des détails. Il est un peu triste et semble très malheureux.

Puis il me dit :

- S'il vous plaît mon lieutenant, donnez-moi des détails. Vous comprenez, ici une histoire pareille ça n'arrive pas tous les jours. Alors, si je n'en ai qu'une page sur mon carnet, les gendarmes des autres brigades vont se moquer de moi.

Je commence donc à lui raconter ma journée et le début du vol. Il me remercie du fond du cœur, commence à écrire et envoie un de ses hommes calmer mes «supporters».

J'ai une copie du rapport d'enquête, avec les dessins de l'épave faits par la gendarmerie du lieu. Je trouve que le travail est remarquable.

Arrivée de l'hélicoptère H-34 de Cazaux, passage un peu ému au-dessus de ce qui reste de mon bel avion qui continue de brûler doucement, sous le contrôle des pompiers.

Retour à la base, passage par l'infirmerie où je négocie une soirée au mess (plutôt qu'une nuit en observation) pour mener une vie normale au milieu de mes camarades. Le lendemain, radio de la colonne vertébrale à Bordeaux et, le surlendemain, reprise des vols sans état d'âme.

J'ai été très sensible au fait que ce soit l'adjudant «W», le chef de piste, qui me brûle pour ce premier vol. Depuis bien longtemps, il laissait ce soin aux jeunes «pistards» sauf, peut-être, pour brûler le commandant d'escadron le 14 juillet, au décollage vers Paris pour défiler à la tête de ses troupes.

Pour moi, jeune lieutenant, tout juste «pilote opérationnel», c'est une vraie reconnaissance des mécanos. Un peu comme une décoration. Nous nous sommes regardés, nous nous sommes souris et, je crois, nous nous sommes compris.

Entre temps j'avais récupéré et «planqué» la poignée du parachute.

Cet accident a été le premier d'une série d'événements qui, en quelques jours, ont perturbé un peu mon existence de jeune pilote.



Amie, ami,

Notre prochaine sortie avec les conjoints nous permettra de nous retrouver au cours d'une visite organisée par Louis Dumonteaux

le samedi 16 mai 2015

Visite guidée des monuments féodaux à St Laurent des Arbres
et l'après-midi, visite du site médiéval de Gicon à côté de Chusclan

Rendez vous à 10 h 30 à St Laurent des Arbres, au parking de la place de l'office de tourisme(GPS : 44 03 16 N – 04 41 56 E)

Vers 12 h 30 repas au restaurant de la piscine de LAUDUN (GPS : 44 05 47 N – 04 40 37 E)

Vers 14 h 45 direction CHUSCLAN et le site médiéval de GICON (GPS : 44 10 23 N – 04 40 20 E)

Le prix de cette journée, visites + restaurant est de 25 € par personne. Les réservations sont à adresser pour le 8 mai , dernier délai à :

M. DIEU Jacques
Rés. « Les Baronnettes »
174, Avenue de l'Arc de Triomphe
84100 Orange

*Afin de faciliter l'organisation de cette journée,
Seules les réservations accompagnées d'un règlement seront prises en compte.*

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

Signé : J.C. Lartigau,

Noms et prénoms :

Merci de mentionner d'éventuelles modifications de vos coordonnées :

Adresse :

Tél :

Adresse internet :



Amie, Ami,

**A l'occasion des 20 ans de notre association, l'assemblée générale aura lieu
le vendredi 19 juin 2015, à l'Aéro-club Vauclusien**

PROGRAMME

10 h 00 : Rendez-vous pour une visite de la Chartreuse de Bonpas, site oenotouristique et caviste dans le Vaucluse, vous accueille sur son site à Caumont sur Durance (1 Chemin de Réveillac, 84510 Caumont-sur-Durance tél : 04 90 23 09 59)

11 h 15 : Assemblée générale à l'Aéro-club Vauclusien

170, Impasse Roland GARROS - 84140 MONTFAVET - Tél: 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.

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

Ensuite, exposition statique (de Ward birds), démonstration de voltige et passage de la PAF (si tout va bien !!!)

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

Le prix du repas par personne est de 30 €.

Votre règlement, accompagné du coupon de réservation ci-dessous, est à adresser pour le 12 juin à :

M. DIEU Jacques

Rés. « Les Baronnettes »

174, Avenue de l'Arc de Triomphe - 84100 Orange

Afin de faciliter l'organisation de cette journée,

Seules les réservations accompagnées d'un règlement seront prises en compte.

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

Président de l'AP5

Signé : J.C. Lartigau,

NOM – Prénom :

Modification éventuelle de vos coordonnées :

Réservations : Visite - AG - Repas

Visite de Bonpas

OUI ☐ **NON** ☐

Nombre :

AG et apéritif

OUI ☐ **NON** ☐

Repas

OUI ☐ **NON** ☐

Nombre : x 30 € =