



EDITORIAL

Ne pensez jamais, jamais, jamais qu'une guerre peut être facile et sans surprise. L'homme d'état qui cède au démon de la guerre doit savoir que, dès que le signal est donné il n'est plus maître de la politique mais il est l'esclave d'évènements imprévisibles et incontrôlables.

Winston Churchill dans ses mémoires

Le Yémen

Vous avez sûrement suivi cette guerre entre sunnites et chiites au Yémen. L'Arabie au titre des sunnites a décidé d'intervenir avec des moyens aériens et des troupes au sol. Au bout de quelques jours les rebelles chiites dans cet affrontement réputé dissymétrique, pour reprendre un mot qui ne recouvre rien de précis mais qui est à la mode, ont exigé l'arrêt total des raids aériens de la coalition menée par l'Arabie saoudite avant une éventuelle reprise des pourparlers. Tiens les frappes aériennes sont efficaces !!!



Le 8 juin une stèle a été inaugurée à la mémoire de Jacques Constant et de son navigateur le Cne Penet. La cérémonie a eu lieu à Hallignicourt petit village au bout de la piste 30 de Saint Dizier.

Jacques Constant est un ancien du 1/5. Il l'a quitté pour les FAS, il est décédé lors d'un décollage sur alerte pour un Poker à Saint Dizier le 12 octobre 1971. Je l'ai bien connu, j'ai beaucoup d'affection pour lui et pour sa personnalité à la fois retenue mais d'une volonté peu commune.

Etienne Bonn, qui nous a rejoint récemment, nous fait un récit factuel et émouvant de cet accident qu'il a vécu de près.

Le 11 octobre 1971, 2 MRIV du 2/93 "Cevennes" d'Orange sont en place à St Dizier pour 1 exercice "Poker"

Equipages : Pilotes : Lt CONSTANT Lt BONN
 Navigateurs : Cne PENET Lt TRIPONT

Ordre de décollage donné vers 05h le 12 au matin.

Conditions MTO : brouillard très dense 100mètres de visi, terrain rouge

Après la mise en route des deux avions, le chef ops prend une 4L et remonte la piste en nous faisant la météo.

"J'estime la visi à 250 mètres décollage autorisé"

Je suivais le premier MR IV qui s'aligna, mise de gaz pc, l'avion a disparu dans le brouillard.

Je m'alignais à mon tour quand je vis une énorme lueur colorant la nuit à travers le brouillard. Je rentrais au parking des larmes plein les yeux je venais de perdre mon meilleur pote.

Quelques nouvelles de l'Armée de l'Air.

Devant la commission de la défense notre CEMAA a eu des mots très durs :

- "L'AAir est au taquet. Et même au-delà., son engagement est supérieur à ce qui est prévu dans ses contrats opérationnels, dans de nombreux domaines et dans la durée".

Mission de dissuasion, la posture permanente de sûreté (PPS), neutralisation et destruction des engins explosifs (NEDEX), la recherche et le sauvetage, la protection nucléaire, radiologique, biologique et chimique (NRBC) et le plan Vigipirate. À cela, il faut ajouter la lutte contre l'orpaillage clandestin en Guyane, la protection du centre spatial de Kourou, ainsi que les évacuations sanitaires des militaires blessés (2 vols par semaine en moyenne).

Mais une grosse partie de l'activité de l'armée de l'Air concerne les opérations extérieures, menées en Afrique (Barkhane, Sangaris) et au Moyen-Orient (Chambal). Rarement l'AAir s'est déployée sur autant de sites et a coordonné son action sur des espaces aussi vastes. (la bande saharo-sahélienne est plus étendue que l'Europe, les Rafale qui décollent chaque jour de N'Djamena pour se rendre au nord du Mali puis revenir à leur point de départ parcourent la même distance que s'ils effectuaient un aller-retour entre Istanbul et la Belgique !

Telle est la réalité que nous vivons depuis longtemps et que nos camarades de l'Armée de Terre découvrent aujourd'hui.

Deux autres points importants sont abordés par le CEMAA, La furtivité et le Dual Role.

Depuis la guerre du Golfe 1 la furtivité est devenue un incontournable du design des avions de combat (voir ainsi le F 17, le F22 et le F 35). A ma grande satisfaction on commence à revenir sur ce concept pour parler de "survivabilité". Une réflexion plus approfondie et plus opérationnelle dans les années 90 en France nous aurait permis d'économiser quelques études coûteuses d'autant que dans les conflits dits dissymétriques, mais également dans d'autres, l'utilisation de contre-mesures et de leurres assure l'essentiel de la survivabilité.

Le second point est intéressant. Pendant le conflit du Kosovo les F 16 de l'USAF partaient en mission avec les engins Air/Air et des bombes pour assurer ce que l'on appelait à l'époque le «Dual Role». Dans le cadre de mes responsabilités j'avais souhaité que les M 2000 de la « 5 » (entre autres) assurent eux aussi cette double mission. Que n'avais-je pas dit, *les chasseurs de DA dans une mission d'assaut !*, « vous n'y pensez pas ». Tout le monde était contre moi, les pilotes qui pensaient descendre d'un cran et surtout la haute hiérarchie de la DA.

Or aujourd'hui le CEMAA avec réalisme et intelligence donne aux 2000 de la « 5 » cette mission Dual Role pour palier la faiblesse de nos moyens, pour alléger le poids des opérations sur les M 2000 D et les Rafale, sans mettre en cause « l'honneur de la DA » !!!

En passant on pourrait aussi contraindre les Rafale Marine à participer aux opérations autrement qu'en intermittents de la défense et en laissant le PA COSTA faire ses croisières touristiques dans l'océan Indien.



En passant une petite histoire d'un commandant d'escadre de la « 5 »

Sur de champ de tir d'Epagny à côté de Dijon une patrouille de la FATac- 1ere RA a largué une rafale d'obus de 30m/m Bons de Guerre. Dans la foulée rappel à toutes les escadres de prendre garde à ne pas recommencer.

A Orange, au briefing MTO du jour suivant le commandant d'escadre prend la parole et averti ses pilotes des lourdes sanctions qui allaient leur tomber sur la tête si une telle mésaventure devait leur arriver d'autant que l'escadre tirait sur le champ de tir de l'île du Levant, au Titan, domaine des marins dont on connaît la facilité à critiquer les aviateurs.

Le même jour on trouve sur les ordres le commandant d'escadre à la tête d'une patrouille de quatre avions pour un tir air/sol canon. Comme cela peut arriver l'avion du leader tombe en panne à la mise en route. Changement d'avions sans perdre de temps et voilà la patrouille en l'air. Au « in » du leader, face au cibles contact armes, rafale superbe au but avec devinez quel type de munitions ? Gagné, des BDG car le changement d'avion n'était pas prévu.

Dans la tradition de la chasse le commandant d'escadre a payé un pot...



Quand j'étais à l'EMA je suis parti avec le Major Général, l'Amiral Coatanéa un homme que j'ai beaucoup apprécié, en inspection en Centrafrique et au Tchad. L'inspection en Centrafrique nous a réservé quelques surprises que je raconterai peut-être un jour, mais revenons au Tchad. Nous étions accompagnés de quelques officiers de l'état-major dont un Lt Col des troupes de marine Jackie Neau. C'est un homme à tous points de vue remarquable, il a quitté l'Armée de terre à mon grand regret et c'est devenu un ami de cœur sur qui je sais pouvoir compter en toutes circonstances. Jackie Neau a trainé ses bottes en Afrique depuis sa sortie de Cyr. Il s'est battu au nord du Tchad, il a été de tous les affrontements depuis que la France est engagée sur ce territoire. Revenons à l'inspection du Major général et du S/C Plans. Nous sommes allés à Moussoro au nord de N'Djamena et Jackie nous dit il faut absolument aller voir « Jaguar » et boire un pot chez elle. Intrigués par le nom et l'insistance de Jackie, nous avons donc débarqué en milieu d'AM chez Jaguar dont Neau n'avait rien voulu nous dire. En fait Jaguar était une solide matrone qui tenait fermement le BMC de Moussoro. La situation était insolite avec 7 étoiles chez Jaguar ! Nous avons consommé quelques boissons ayant ainsi sacrifié a une partie des rites des troupes de marine. Cette histoire était classée dans ma mémoire comme un souvenir amusant, et elle est remontée à la surface en lisant un article sur l'opération EPERVIER écrite par le commissaire commandant Marc Del Fabbro que le général Vuillemot m'a transmis. Je ne peux résister au plaisir de vous faire partager l'histoire du Bordel de Moussoro. Elle sera suivie plus tard de quelques anecdotes du même auteur et du même style.

Le Commissaire Del Fabbro fait partie de cette race des commissaires opérationnels qui ont compris qu'il ne faut pas seulement dire « non » pour exister. J'ai eu la chance d'en avoir sous mes ordres sur la BA Guynemer à Dijon, sur le plateau d'Albion, à la FATac-1ere RA et enfin à l'Inspection Générale de l'AAir. Mais il y en deux que je souhaite citer plus particulièrement, le commissaire Éric Remy-Néris en place à Sarajevo pour la rédaction d'un rapport d'un courage et d'une précision extraordinaire et le commissaire Bourdeau que j'ai envoyé sur la base d'Al Asha pendant la première guerre du golfe. Il est décédé, il a été de la trempe du commissaire Del Fabbro et j'ai beaucoup d'affection pour lui.

J'ai connu aussi des commissaires qui m'ont haï. Je voudrai, dans ce cas, citer au moins un directeur du commissariat qui a tout fait pour me planter et que je retrouve quelques années plus tard à Bordeaux pour le départ d'un commandant de région aérienne. Je le salue et je lui demande si il me haïssait toujours autant « encore un petit peu » m'a-t-il répondu. Cela ne s'invente pas...

Bonne lecture

Le bordel de Moussoro

L'affaire qui avait nécessité ma présence à Moussoro n'était pas banale. Situé à 280 km au nord-est de N'Djamena, Moussoro est la capitale administrative du Barh-El-Ghazal. Il s'agit d'un carrefour caravanier qui regroupe environ trois mille d'habitants. Le fort a été construit sur une hauteur, à quelques centaines de mètres du village, dans les années 1910 au début de la colonisation française, et fait irrésistiblement penser à celui du film Fort Saganne.

Moussoro reste dans l'histoire de France pour avoir vu passer la division française libre de Leclerc en route vers Faya Largeau et Koufra début 1941 et avoir reçu le Général de Gaulle qui y prononça un discours en 1942.

Une piste d'atterrissage en terre permet son ravitaillement par Transall. Nous y avons mis en service un radar Aladin capable de détecter avec un préavis suffisant les incursions éventuelles des avions libyens qui venaient bombarder N'Djamena. On y avait également installé un leurre susceptible d'attirer vers lui les missiles anti-radar qui auraient visé l'installation principale, missiles made in France que nous avons eu la bonne idée de vendre aux libyens quelques années plus tôt et qu'ils étaient susceptibles de retourner à l'envoyeur.

Une dizaine de sous-officiers mettaient en œuvre ce matériel et une compagnie, tantôt de troupes de marine, tantôt de légionnaires, y était stationnée pour protéger ces valeureux aviateurs et leur équipement. Quelques autres militaires de l'Armée de l'Air assuraient le support vie de l'ensemble. Inutile de préciser que se retrouvaient à Moussoro toutes des difficultés rencontrées N'Djamena à la puissance N. S'y ajoutaient alternativement les exigences habituelles des troupes de marine c'est à dire la bière, ou celles des légionnaires, amateurs de ciment, de planches, de tôles, de clous et autres matériaux de construction qui leur permettaient, à chaque opération, de remettre le fort en état.

Se posait également une question particulière dont m'avait entretenu à plusieurs reprises le médecin chef d'Epervier avec qui je concubinais dans notre bureau commun. Ce problème était celui de l'état de santé de ces troupes viriles qui se trouvaient frappées en proportion importante, et dans l'organe même qui faisait leur fierté et l'objet de leurs mâles conversations, par une affection qui provoquait brûlure, douleur, fièvre et difficulté à uriner. Cette maladie se contracte communément lorsque le militaire isolé loin de ses foyers, cherche réconfort et affection dans des lieux que n'atteignent ni la prophylaxie ni les antibiotiques. Cette situation préoccupait fort notre "Diafoirus" en chef, qui disposait certes de l'arsenal thérapeutique nécessaire, mais était désarmé pour lutter contre la cause première des ravages provoqués par le tréponème, c'est à dire la nature humaine. Lorsqu'il m'en informa, je répondis simplement que la chose n'était pas nouvelle puisque les troupes de l'autre François (celui de Marignan) s'étaient trouvées confrontées à la même difficulté pendant les guerres d'Italie près de cinq siècles auparavant. Cela ne l'avait guère réconforté. «Je ne comprends pas, ajoutait-il, comment des individus pourtant dotés d'un cerveau en ordre de marche peuvent, sans aucune précaution, aller tremper le biscuit alors qu'ils connaissent les risques auxquels ils s'exposent». Ce à quoi je répondais invariablement que si le Créateur, dans Son Infinie Bonté, avait doté l'homme d'un pénis et d'un cerveau, il avait omis de le munir d'une capacité sanguine suffisante pour permettre à ces deux organes de fonctionner simultanément. Cette explication théologico-médicale avait le don de l'énerver prodigieusement.

Il y avait un second sujet d'inquiétude, connexe au premier. Chaque soir, un minimum d'une douzaine de clampins faisaient le mur et se baladaient dans Moussoro à la recherche de l'âme sœur. L'état sanitaire des militaires prouvait qu'ils la trouvaient sans peine. Nous n'étions donc pas à l'abri d'une malaventure causée par un frère, un mari ou un parent vengeur de l'honneur familial. Quid alors des conséquences médiatiques qui auraient pu aller jusqu'à remettre en cause l'opération elle-même ?

Le seul remède efficace connu depuis qu'il y a des villes de garnison est bien connu. Ce sont les établissements spécialisés où les militaires peuvent épancher leur trop plein d'énergie, les lupanars pour appeler un chat un chat. Il y en eut en France comme hors métropole. S'ils avaient, depuis la guerre disparus stricto sensu du territoire national comme d'ailleurs l'ensemble des maisons closes, la pratique en avait perduré au dehors. Il y en avait eu en Indochine, en Algérie et lors de toutes les opérations extérieures là où étaient stationnées les troupes. Au Tchad, les dernières dataient de Manta, et il y en avait encore une à Moussoro deux ans plus tôt. C'est, il faut le dire, le seul moyen réaliste de régler le problème médical et celui de l'ordre public, la surveillance sanitaire et l'encadrement disciplinaire s'effectuant sur place.

J'étais donc soumis à une pression de plus en plus forte, tant de la part du médecin que du chef de détachement qui, à chacune de mes visites, se livrait à des allusions de plus en plus transparentes et qui, je le compris assez vite, allait, si je ne m'en occupais pas moi-même, faire n'importe quoi.

Inutile de dire que j'étais très embêté. D'une part, il y avait quand même un problème de légalité qui n'était pas mince, et d'autre part, une question plus politique : en cas d'indiscrétion, si par exemple un entrefilet était paru dans la presse métropolitaine sur le fait que l'armée française avait renoué avec la tradition du Bordel Militaire de Campagne, je me serais retrouvé très vite tout seul et tout nu, et je doute fort que mon Directeur Central et le commandement m'eussent voté les félicitations du jury. Je tergiversai tant que je pus mais il arrive un moment où, comme l'écrit Dante dans le chant qu'il consacre à la mort d'Ugolin, « Piu che l' dolor potè l' digiunio » (plus que la douleur, le jeûne fut puissant ; vers par lequel Ugolin, enfermé avec ses enfants dans une tour hermétiquement murée, justifie qu'il finisse par les dévorer).

Je me résolus donc à franchir le pas. J'allai voir le chef de village qui accueillit mes circonlocutions embarrassées sans étonnement aucun et me mit tout de suite à l'aise. Pour créer la structure ad hoc, il fallait, me dit-il, contacter Fatimé de Gaulle, qui se trouvait être la présidente, pour Moussoro, de la Ligue pour la Promotion et l'Emancipation de la Femme Tchadienne. Ni le nom ni la fonction ne s'inventent...

Cette accorte personne avec qui je me mis en relation aussitôt, se trouvait être la fille d'un ancien soldat de la division française libre qui, comme souvent au Tchad, s'était fait appeler du nom de son idole et l'avait transmis à ses descendants. Nous négociâmes l'implantation des locaux dans une concession comportant plusieurs maisons en terre entourées d'un mur du même métal et dotée d'un frigo à pétrole pour les boissons fraîches. Les tarifs furent négociés de même, à savoir 1500 CFA la secousse, terme local qui éclaire bien la nature de la prestation offerte. Le personnel fut sélectionné par Madame la Présidente et il me fut demandé d'agréer le choix après essai, proposition que je déclinai poliment, mon adjudant-chef Meunier m'ayant déclaré avec son flegme britannique « Mon Commandant, laissez la faire, ça n'a aucune importance, une bite n'a pas d'œil », qui est une vérité frappée au coin du bon sens.

Tout le monde fut satisfait de cet arrangement. Le médecin assurait une visite bimensuelle et, me disait-il, avec le traitement prescrit, une omission éventuelle n'aurait aucune incidence sur la sécurité sanitaire du dispositif ; le commandant du détachement avait établi un roulement par élément de section ; l'ordre public de la bourgade ne risquait plus d'être compromis ; les troubles de santé disparurent ; le personnel féminin du bouzbir et, au-delà, l'ensemble de la communauté moussorienne trouvait là une contribution financière appréciée ; deux sentinelles en armes postées à l'entrée de la concession assuraient la sécurité chaque soir, ce qui était quelque peu surréaliste. Une soirée était réservée aux militaires de l'armée de l'air. Avec mon adjudant-chef, je fréquentai moi-même à plusieurs reprises cet établissement que j'avais baptisé « Centre Culturel Marthe Richard ».

Pour une question de prestige (le chef doit s'élever au-dessus des contingences) et aussi pour des motifs plus personnels je bornais ma consommation à celle des boissons fraîches. Je dois dire que ce furent des soirées extraordinaires au sens premier du terme. On s'asseyait en cercle en plein air, dans la nuit, à la lueur des lampes à pétrole, avec Fatimé et ses donzelles, nous buvions une bière ou un coca et discussions agréablement. Les jeunes filles étaient gaies, d'une gentillesse inaltérable et certaines plutôt jolies. Nous restions une heure ou deux puis rentrions au camp, sortions les lits picots en plein air et nous endormions sous un ciel plein d'étoiles d'une pureté absolue, propice aux méditations pascalienues sur la place de l'homme dans le silence éternel des espaces infinis. Sans que je n'en parle jamais de manière explicite, le commandement de l'opération fut évidemment informé et ferma pudiquement les yeux, probablement soulagé. Se trouva également vérifié l'axiome que m'avait enseigné un commandant de la mission d'assistance militaire à qui je m'étais ouvert du problème et qui m'avait dit : « Avec les troupes de marine, il faut satisfaire en priorité aux besoins de deux organes : l'estomac et les testicules » (c'était un garçon fort bien élevé, qui, en dehors de sa profession militaire exerçait les fonctions de diacre à la cathédrale).

Quant à moi, vingt-cinq ans plus tard, je m'interroge encore et traîne un petit caillou dans ma chaussure, le scrupulum latin. Ai-je bien fait ? Sur le plan du droit, évidemment non. Sur celui de la morale non plus. Quel était le degré de consentement des jeunes filles ? Pourtant qu'aurais-je pu faire d'autre ? L'argument selon lequel j'avais choisi le moindre mal est détestable, il peut couvrir (et il l'a fait parfois) les pires ignominies. Alors ? Qu'en diraient nos jeunes commissaires qui tiennent maintenant, sur les opex, des postes de conseiller juridique ? Comment les choses se passent-elles de nos jours, car sauf à changer l'homme, à quoi je ne crois absolument pas, je reste persuadé que le problème continu à se poser. Me reviennent alors les paroles du graduel de la messe de requiem : « in memoria aeterna erit justus, ab auditione mala non timebit » (le juste sera gardé en mémoire et ne craindra rien du jugement). Je n'étais pas, à l'époque, certain d'être le juste en question. Je ne le suis pas davantage maintenant. Ce qui est fait est fait, qui veut me juger le fasse.



Hammerstein appartient à une famille ancienne de la noblesse allemande, les Hammerstein-Equord. Il a fait la guerre de 14/18 puis il poursuit sa carrière, antinazi convaincu il est mis à la retraite en 1939. Connaisseur des hommes et des officiers son jugement mérite d'être cité.

Un jour qu'on demandait au général Kurt von Hammerstein de quels points de vue il jugeait ses officiers, il dit :

- "Je distingue quatre espèces. Il y a les officiers intelligents, les travailleurs, les sots et les paresseux. Généralement, ces qualités vont par deux. Les uns sont intelligents et travailleurs, ceux-là doivent aller à l'état-major. Les suivants sont sots et paresseux ; ils constituent 90 % de toute armée et sont aptes aux tâches de routine. Celui qui est intelligent et en même temps paresseux se qualifie pour les plus hautes tâches de commandement, car il y apportera la clarté intellectuelle et la force nerveuse de prendre les décisions difficiles. Il faut prendre garde à qui est sot et travailleur, car il ne provoquera jamais que des désastres".



Cité par Hans Magnus Enzensberger, "Hammerstein ou l'intransigeance. Une histoire allemande" (Gallimard – Folio 34)



LA SAGA DES SNLE

Je rappelle pour la petite histoire que ces SNLE ont été construits autour du missile M51 (diamètre de plus de deux mètres). Ce missile n'étant pas prêt pour le lancement des SNLE on les a modifié (profondément) pour leur permettre d'emporter le M 45, modifications très importante car jouant sur la structure. Le temps passant et le M 51 étant disponible on a modifié (profondément) les SNLE pour qu'ils puissent emporter le M 51. C'est ce que vient de subir le Triomphant (je ne suis pas certain de l'opportunité de ce nom pour une opération pareille).

Et maintenant que vais-je faire ? dirait Becaud

C'est simple on va construire un nouveau type de SNLE et on va expérimenter un nouveau missile voire une nouvelle tête nucléaire... Pour info les américains ont mis en service en 1990 le missile Trident II pour SNLE et ils le prolongeront jusqu'en 2042. Je ne crois pas que les américains baissent la garde !!!

Quand les budgets sont aussi contraints qu'aujourd'hui nos gouvernants frisent l'irresponsabilité à moins qu'ils ne soient irresponsables...

Après 20 mois de travaux, le sous-marin nucléaire lanceur d'engins Le Triomphant a été remis à flot mercredi. Entré dans la forme 8 de la base navale de Brest en août 2013, le bâtiment devrait rejoindre le mois prochain l'Île Longue. C'est là que s'achèvera son second arrêt technique majeur doublé cette fois d'une refonte destinée notamment à l'adapter à la mise en œuvre de missiles balistiques M51. L'intégration du M51 est l'une des parties les plus délicates du chantier, cet engin (12 mètres de long, 2.3 mètres de diamètre, 56 tonnes) ayant des dimensions et une masse supérieures à celles de son aîné, le M45 (11 mètres de long, 1.9 mètre de diamètre, 35 tonnes), qui équipait jusqu'ici Le Triomphant. La modernisation du SNLE comprend également la remise à neuf de nombreux équipements, ainsi que l'intégration d'un nouveau système de combat et de nouveaux sonars.

Encore un SNLE à refondre

Opérationnels depuis 1997, 1999 et 2004, Le Triomphant, Le Téméraire et Le Vigilant sont, en fait, mis aux standards du quatrième SNLE de la série, Le Terrible, mis en service en 2010 avec le M51. Le Vigilant a été le premier à être refondu et est revenu en flotte au printemps 2013 après 30 mois de travaux. Après Le Triomphant, qui devrait être de nouveau opérationnel début 2016, ce sera au tour du Téméraire d'être porté au niveau technologique de ses sisterships.

On rappellera que la refonte est menée à l'occasion du grand arrêt technique des bâtiments, une Indisponibilité Périodique pour Entretien et Réparations (IPER) qui intervient tous les 7 à 8 ans et comporte la révision complète des équipements et de la coque, le traitement des obsolescences, ainsi que le rechargement du cœur nucléaire.

DCNS est en charge des travaux, ce programme étant l'un des trois plus importants du groupe naval avec ceux des sous-marins nucléaires d'attaque du type Barracuda et des frégates multi-missions (FREMM).

La succession déjà en marche

Alors que Les Triomphant doivent être remplacés à partir de 2030, les travaux sur ce que l'on appelait auparavant le Futur Moyen Océanique de Dissuasion (FMOD) et qui donnera naissance aux SNLE de troisième génération (SNLE 3G) sont déjà en cours. Pour l'heure, DCNS mène une activité soutenue d'études amont dans ce domaine. Ces travaux orientés et financés par la Direction Générale de l'Armement rassemblent des études d'architecture du navire armé (avant-projet sommaire et variantes) destinées à préciser le design du SNLE 3G répondant le mieux aux objectifs militaires et budgétaires du programme. Dans le même temps, les ingénieurs réalisent des études technologiques destinées à permettre la montée en maturité de technologies innovantes nécessaires à l'atteinte des performances ambitieuses des futurs SNLE français. Enfin, les études d'adaptations futures du M51 ont été lancées pour que le tonnage des sous-marins reste très proche de celui des Triomphant.

***On ne meurt que deux fois. Retour sur le parrain de la défunte
Base Aérienne de Cambrai, Base René Mouchotte.***

Mouchotte, René – Officier FAFL, compagnon de la Libération. *21 août 1914, Saint-Mandé (Val-de-Marne) – 27 août 1943, en combat aérien, Mer du Nord.* Engagé dans l'armée de l'Air en 1934, pilote. Sous-officier moniteur en septembre 1939, affecté au CIC (Centre d'instruction à la chasse) d'Oran en juin 1940. S'évade le 30 juin aux commandes d'un *Goéland*, en compagnie d'Henry Lafont, de Charles Guérin, de deux observateurs (Held et Soret) et du sergent mitrailleur Duval. Un des premiers aviateurs français à rejoindre l'Angleterre, vole en mission de guerre sur *Hurricane* avec le *Squadron-615* de la RAF dès le 11 octobre 1940. Adjudant en septembre 1940, officier le 1^{er} mars 1941, commandant d'escadrille en juillet. Affecté au groupe *Ile-de-France*, commandant de l'escadrille *Paris* (février 1942), capitaine en mars 1942, Squadron-Leader en septembre et commandant du *Squadron-65* (premier étranger à la tête d'une unité britannique), commandant du groupe *Alsace* en mars 1943. Titulaire de 4 victoires, disparaît en combat lors d'une mission d'escorte de bombardiers *B17*. Parrain de la promotion 1951 de l'École militaire de l'Air et de la base aérienne de Cambrai-Épinoy.

***En matière de conduite des programmes d'armements il est intéressant de faire
le point des promesses passées et des cibles actualisées.***

	Cible	Cible actualisée	Pourcentage de réalisation
RAFALE	320	180	56 %
SNLE	4	4	100 %
FREMM	17	11	64%
SNA	6	6	100%
VBCI	700	630	90%
NH 90	220	160	72 %
MARINE 88 %	TERRE 81%	AIR 56 %	

Cherchez l'erreur

A noter que dans le cadre de la réactualisation de la loi de programmation militaire couvrant la période 2014-2019, notre cher MinDef a décidé d'avancer le programme des frégates de taille intermédiaire. La livraison de la tête de série à la Marine nationale est désormais prévue en 2023, soit deux bonnes années d'avance par rapport au planning envisagé jusqu'ici), et la construction d'un quatrième bâtiment multi-missions a été confirmée, On n'est pas élu de Bretagne pour rien.



Dans les années 60 la « 5 » était une des rares escadres à quitter chaque mois le territoire national. Elle était leader dans deux exercices nommés Navipar et Sextius.

Navipar consistait en un échange avec l'AAir espagnole chaque mois. Au début nous allions à Palma de Majorque pendant 3 jours puis nous sommes allés à Manises base de la Ala de Caza N°1 à Valencia. Nos adversaires étaient des Sabre F 86 redoutables chasseurs dont je parlerai dans un prochain AP 5 New's.

Sextius consistait en un échange identique avec les italiens sur le terrain de Malpensa proche de Milan.

Outre le plaisir de quitter le ciel français, ces manips nous permettaient de mettre au bon niveau les bars personnels à base de pastis et d'anis en Espagne, de martini et cinzano en Italie.

Ces facilités restaient à un niveau bien inférieur à ce que l'on peut ramener aujourd'hui de ces contrées tout en restant dans les clous de la douane mais elles étaient suffisantes pour exciter la jalousie de certains. L'histoire racontée par Louis Dumontaux en est l'exemple type. Certains disent même que c'est du côté du PC escadre que les informations ont fuitées. Comment un commandant d'escadre peut-il trahir ses subordonnés ? Encore que, cela dépend de l'époque...

Dans la même veine je vous ai raconté dans le N° 47 le retour de Gibraltar en B26 de Lulu Lussagnet.

UN RETOUR DE « NAVIPAR » HISTORIQUE UNE HISTOIRE LIEE AU 02/005 AU DEBUT DES ANNEES 80

Dans ces années, l'exercice « NAVIPAR » en parallèle aux missions aériennes servait au ravitaillement en boissons dites « anisées » au profit des bars escadrons ainsi que pour les besoins familiaux des personnels. Donc cette année, la mission affectée au 2/5 qui va se dérouler en ESPAGNE à MANISES près de VALENCIA se prépare comme toutes les autres avec en plus la collecte des deniers afin d'effectuer les achats en liquide.

Je laisse le souvenir des missions aériennes au personnel navigant et vous conte l'aventure qui n'a rien à voir avec leurs spécialités subie par les mécanos.

A l'issue d'une semaine durant laquelle les espagnols nous ont très bien accueillis notamment en s'occupant du ravitaillement de « l'or jaune » par la venue sur la base du groupe « Espania bébida » (le « France boisson » local) et en nous faisant démarrer le matin à grand coup de « carajillos » (café + cognac et je ne parle pas ni des « avant repas » ni des soirées endurées suite aux après-midi assez oisives question technique mais bien remplies du côté réceptions donc un vrai calvaire) arriva donc l'heure des préparatifs du retour. Dans un premier temps : renfermer le matériel qui au fond des caisses passa du solide au liquide et enfin au dernier moment « armer les F1 » (c.à.d. remplacer dans les caissons à munitions les obus de 30 mm par ceux de 100 cl et en positionner d'autres dans des recoins assez propices à la forme de ces munitions spéciales) et vogue la galère.

Nous faisons donc partir les F1 dans la matinée et chargeons le transporteur pour un retour en début d'après-midi. Donc, c'est connu : moteurs, roulage vers bout de bande et accroc : la tour prévient le Cdt de bord qu'il faut que le responsable du détachement contacte l'escadron à Orange pour raison grave. Retour au parking, attente, l'off mécano reviens avec la terrible nouvelle : « Les pilotes arrivés à Orange nous avertissent de la présence des douanes sur la base sûrement en vue de notre retour ». Conciliabule d'urgence, que faire ? laisser la cargaison sur place = risque de grosse perte,

détournement sur Istres = autant de risques de douane donc on coupe la poire en deux et laissons la moitié des bouteilles sur place avec en prévision une mission F1 pour leur rapatriement et positionnons stratégiquement 2 bouteilles dans chaque sac personnel sauf pour notre off mécano zélé qui (mal lui en pris) en a pris 6 et complétons le dispositif par 2 caisses (24 bouteilles) mal cachées dans l'avion pour appâter un peu nos braves fonctionnaires d'état. Déchargement du matériel, dépose des encombrants, rechargement et décollage (le «timing» étant tellement étroit que nous n'avons fini de tout rattacher que pendant le roulage). Au cours du voyage nous avons été informés des mouvements douaniers sur la base (disparition puis réapparition) et avons donc envisagé une halte à la «PO» afin de nous soulager des caisses un peu trop vulnérables. Un ultime message nous appris la présence d'une petite «armada» avec même un hélico. Donc, ces gentils gens tenaient à nous rencontrer à tout prix.

Atterrissage à Orange en fin d'après-midi où le véhicule des douanes a suivi notre avion depuis le posé des roues jusqu'au parking ce qui a supprimé l'option «arrêt à la PO». Descente d'avion, le comité d'accueil était au complet : douaniers, gendarmes, le commandant et quelques membres de l'escadron venus nous soutenir pour ce contrôle complètement inhabituel de mémoire d'anciens. Le chef douanier dans une grande complaisance a laissé passer les 2 bouteilles par sac sauf celles du chef mécano qui écopa d'une amende très salée avec confiscation des 4 bouteilles en trop.

Et là arriva l'ordre qui nous glaça quelque peu : «on fouille l'avion» ! Les portes de celui-ci étant ouvertes nous regardons les douaniers évoluer élégamment autour de nos caisses à matériels tout en soulevant quelques capitonnages de l'avion sans lorgner sur les dites caisses (la nuit commençant à tomber, ils ne pouvaient voir la pâleur de certains). Au bout d'un moment l'un des douaniers vint prévenir leur chef qu'ils avaient fait bingo, nos deux caisses de produit illicite étaient de sortie. A cet instant il prononça une phrase qui redonna des couleurs à tout le monde : «On arrête, y'en a assez (ça voulait tout dire), passons aux formalités». Le Cdt d'escadron eut beau leur expliquer que ces bouteilles n'étaient destinées qu'à une conso au cours des arrosages (autorisés à cette époque) au sein de l'unité, rien n'y a fait et nous avons subit en plus de la disparition de nos deux cartons une amende très conséquente. Innocemment ou ironiquement, le chef des douaniers demanda si nous réglions la somme immédiatement ou s'il faisait suivre par la voie hiérarchique la procédure du paiement de cette contribution à la «SS». Entendant cela le commandant pris ses jambes à son cou pour aller chercher son carnet de chèques perso afin de court-circuiter rapidement la dite voie hiérarchique. L'affaire était close mais une forte odeur de «mouchardage extérieur» a longtemps trainé dans l'escadron.

Restait le fameux reliquat en dépôt en Espagne, on en parlait souvent et une mission sauvetage fut tout de même programmée (cela diminuerait nettement les frais). La dite mission s'effectua quelques temps plus tard et à notre grande surprise lors du retour des avions, nos amis de la douane étaient encore présents ravivant de mauvais souvenirs. Mais ce jour là, une fée «Ile de France» aidée par St Eloi devenu Saint ravitailleur a bien conseillé les douaniers en les envoyant vérifier des avions de retour de la permanence opérationnelle au lieu de ceux rentrant d'Espagne que les pistards se sont empressés de planquer dans des alvéoles au fin fond de la zone car à leur approche le doux parfum du kérosène s'était transformé en une senteur qui n'émanait pas d'un rase motte des pilotes au milieu d'un champ de fenouil.

Toute histoire ayant une morale, je vous livre la mienne.

« Mécano échaudé ne craint pas l'eau chaude car personne ne jura que l'on ne l'y reprendrait plus ».

Et : A LA CHASSE, BORDEL.

Ndlr : les caisses noires des bars ont évidemment remboursé le Commandant et celle des mécanos à fait du social en indemnisant leur officier. (Ça lui a coûté plus cher en tournées)

Louis Dumontaux

SONDAGE pour une prochaine sortie

Nous vous proposons une visite au MuCEM de Marseille avec un repas au cercle mixte de Garnison du Fort Ganteaume et un transport en autocar afin de réduire les frais.

C' est pourquoi nous vous demandons de nous informer par tous moyens **avant le 15 septembre** si vous êtes intéressés par cette sortie qui pourrait se faire fin octobre ou début novembre à :

- Annie : foixannie@gmail.com, ou tél. 06 74 57 60 05
- Jacques : j.dieu@orange.fr, ou tél. 06 62 56 65 89

Prix approximatif de la sortie par personne :

- le prix du transport: 18 € par personne, (sur la base de 45 personnes)
- le prix du repas : 25 €
- le MuCEM : tarif visite guidée (1 heure) : 9,6 €



Ami,

Notre prochaine sortie "**sans les conjoints**" nous permettra de visiter
la distillerie Manguin sur l'Ile de la Barthelasse
le vendredi 18 septembre 2015

Rendez vous à 18 h 15 pour la visite à la Distillerie (plan au verso)

Ensuite nous nous rendrons dans un restaurant des environs qui vous sera communiqué lors de la visite.

Le prix du repas est de 25 € par personne. La visite est gratuite.

Les réservations sont à adresser pour le 11 septembre dernier délai à :

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

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 :

Il y a des panneaux indicateurs de la distillerie à partir du 1^{er} carrefour

