



EDITORIAL

La dernière nomination dans l'ordre de la légion d'honneur (qui récompense depuis ses origines les « mérites éminents » militaires ou civils rendus à la nation) aura vu l'attribution de cette distinction à des individus dont les mérites sont, pour le moins, discutables. Le Grand Chancelier s'y est opposé sans succès. Le conseil de l'ordre aurait pu au moins pour certains membres marquer son désaccord par une démission glorieuse mais ...

De la même manière, je n'ai pas constaté une réaction de la part de la Société des Membres de la Légion d'Honneur (SMLH) pourtant indépendante du pouvoir et dont une des missions est de *Promouvoir, dans la société française, les valeurs incarnées par la Légion d'honneur et contribuer au développement de l'esprit civique et patriotique.*

Là encore il n'y a pas eu une quelconque velléité de démission de l'un des membres du conseil d'administration à commencer par son président.

Dommage.

Une très bonne nouvelle toute à la gloire de notre Web Master Henri Eisenbeis dit le Peps,

le site, Ap5escadre.free.fr est classé 482e dans le monde (parmi les 30 millions de domaines). Une station à faible numéro signifie que ce site web attire beaucoup de visiteurs. Ce site est relativement populaire parmi les utilisateurs en France. Il obtient 74,3% de son trafic à partir de la France.

Ce site est estimé à 5.413.926 \$.

Si on rémunère largement le web master on pourrait, en plus, distribuer près de 10.000 \$ pour chaque adhérent...

Nous attendons un grand nombre d'adhésion, le trésorier est à votre disposition !!!

Cessez de rêver ce n'est pas possible !!!



L'armée de l'Air a perdu René Lussagnet. Lulu est un vieux soldat. Quand je l'ai connu il avait au « moins » 8 ans de plus que moi, surtout il était chef de patrouille et il avait sûrement connu des vies que je ne pouvais même pas imaginer dans mes rêves les plus fous. Autre qualité de fond, il était lui aussi du Lot et Garonne ! le colonel Roland Aguilon qui l'a bien connu nous a écrit ces quelques mots.

Ensuite vous trouverez ci-dessous quelques histoires vécues par Lulu

ADIEU LULU, ADIEU L'AMI...



René LUSSAGNET (DR)

Quand j'ai appris, il y a quelques jours, que tu étais monté bien au-dessus des trainées, dans ce ciel que tu avais si souvent et si longtemps pourfendu, pour ne plus revenir à ton aéroport d'attache, j'ai été rempli d'une infinie tristesse ! Tristesse de perdre un Ami, Tristesse car l'Armée de l'Air, que tu as tant aimée, que tu as si bien servie, perdait une de ses icônes.

Je me souviens de t'avoir rencontré pour la première fois à Oran-la Sénia où tu volais, sur B-26N "chasse de nuit" (ne pas confondre avec un "vulgaire" B-26 du bombing qui étaient vos "voisins de parking"), puis t'avoir vu aux commandes de cette "boîte à savon" qu'on nommait Gloster-Météor NF-11...

C'était à BÔNE où les B-26N et les NF-11 formaient l'ECN 1/71. Puis enfin sur le "fleuron" de cette Chasse de nuit, le V2N "Vautour" avec radar, navigateur, train monotrace et balancelles ! Tu étais déjà "un vieux chibani".

Puis, ce fut à ORANGE, il y a plus d'un demi-siècle !

Les Vautour du 2/6 "Normandie-Niemen" (devenu 2/30), avaient pris leurs quartiers dans les locaux de "l'escale anglaise" tout au bout de la Base pour être tranquilles !

Me revient également à l'esprit cette nuit, où j'étais d'OPO, t'avoir réveillé, ainsi que ton inséparable navigateur, à 2h du mat, en tapant très fort contre la porte de l'équipage d'alerte qui jouxtait la salle d'OPS avec un tonitruant "scramble" ! ...

Mais un décollage sur alerte nécessite, quand même, auparavant, de rejoindre l'avion. Le Commandement, dans sa grande sagesse, avait prévu une 4L pour se faire ! Mais, par grand froid (même à Orange), cet animal refuse souvent de démarrer ! Alors Il faut y aller !.

Si possible en courant ! Pas très pratique, même avec vent arrière (Mistral), avec le pantalon anti-g, le casque, les carte sans oublier la "doc" Surtout lorsque l'avion est situé sur le parking à 800m de la salle d'alerte ! Sans te départir de ton inaltérable bonne humeur, tu as contacté les ops, après la mise en route (2 réacteurs quand même !), le souffle court pour t'entendre dire : "mission annulée". Je ne rapporterais pas ici ton message radio en réponse, qui pourtant était très clair !

Et puis, des années après, je t'ai retrouvé sur la BA 112 à REIMS.

Tu avais "achevé" les vautours et tu finissais ta longue carrière, à l'EEVSV. Toujours disponible pour toutes les missions, surtout avec du vol de nuit ! (on ne peut pas renier ses origines !).

Puis, comme tu n'avais nullement l'intention de rendre le manche, tu t'es reconverti dans l'enseignement de la « chose »aéronautique, puis dans le largage de paras, "sport" que tu as pratiqué pendant de longues années, du côté de Dole Tavaux.

Je n'oublierai jamais tes yeux rieurs, ta bonne humeur quasi-permanente, ton humour et tes "vannes". Notamment, à l'occasion d'une soirée, quand ta charmante "canadienne" d'épouse se préparait à dire quelque chose d'un "peu osé", tu lui lançais en riant un : "mange une olive" ce qui n'avait pas besoin de traduction complémentaire ! Et ce qui est devenu, par la suite, une formule adoptée par tous, pour signifier tu vas dire une...

Sois rassuré LULU, tes copains : pilotes , navigateurs ,tes élèves ou encore tous ces paras que tu as largués depuis ton PILATUS dans le ciel Franc-comtois, n'oublieront pas le Grand bonhomme, le pilote hors-pair que tu étais.

Alors l'Ami, bon vent jusque là-haut. Je te dis au revoir et, un jour, assis sur un gros cumulus, on pourra, en toute tranquillité, se raconter nos campagnes !

Salut LULU, adieu l'Ami...

Lulu et le retour de Gibraltar

Lulu est arrivé à Orange venant d'Oran avec le Neu Neu, après les accords d'Evian. Dans un cheminement des traditions dont l'Armée de l'Air a le secret le NN, escadron de la 6^{ème} Escadre de Chasse est devenu le 2/ 30. Dans ma tendre enfance militaire, en AFN il y avait la 8 à Rabat Salé, la 6 à Oran la Senia et la 7 à Bizerte. Ces changements de numéro d'Escadre, d'escadrons et d'escadrilles ont toujours existé dans l'AAir. Est-ce un problème ? Je ne le pense pas car, n'en déplaie à l'ex gardien des traditions, le général Dall Aglio, les traditions des escadrilles évoluent et leurs numéros d'appartenance n'ont d'autre importance que la générosité des hommes qui ont œuvrés dans ces unités

Donc le 2/30 arrive un matin de 1962/63 à Orange. Ils étaient sur Vautour N (Chasse de nuit...) avec un Navigateur (...). Nous étions sur SMB 2 et voler de nuit n'était pas notre pain béni. A la tête du NN de cette époque il y avait un patron comme on les aime. Un Polytechnicien haut en couleur et en taille, fort en gueule, branleur au sens noble du terme, pardonnez-moi de ce jugement, mais c'est celui d'un jeune lieutenant du 1/5 qui voyait cette bande de chasseurs (de nuit) en action.

Le 2/30 NN était installé dans «l'escale anglaise» située au bout des hangars de la 5 dans ce lieu minable que nos amis anglais avaient su, comme à leur habitude transformer en havre d'accueil paisible avec gazon, bassin à poissons, saule-pleureur et tables de jardin... Le patron de cette escale à l'époque s'appelait le Major de Maisonpierre. Il était plus anglais que la «Queen» mais il faisait valoir ses origines françaises, et c'est comme cela que je l'avais connu, moi jeune sous-bit arrivant en escadre. A cette époque nous voyons arriver les Lithning, Buccaner, Hunter, et surtout d'énormes avions de transport dont le nom m'échappe (Hasting's ???) dont l'envergure était telle que le mécanicien au roulage sortait de l'échine du monstre avec un casque pour guider le pilote. Orange était l'escale vers le Moyen Orient et la Crète pour toute la RAF.

Or, un jour le général de Gaulle est venu sur la Base d'Orange. Il a aperçu un drapeau anglais qui flottait sur le camp retranché du major de Maisonpierre et il a exigé que cette escale anglaise, sur une base qui allait devenir nucléaire en abritant le futur 2/93 sur Mirage IV, soit déplacée et l'escale est partie à Istres. Le 1/5 de l'époque a acheté dans la liquidation 4 superbes tabourets de bar de bois noir gainés de cuir rouge qui depuis ont disparus mais qui ont beaucoup servis.

Donc cette escale étant libre elle a été affectée au NN rentrant d'Oran. Et c'est là que j'ai rencontré Lulu et quelques autres vedettes de notre époque. Il y avait dans cette bande, des personnalités d'exception. Je pense aux Lussagnet, bien sûr, aux Bedin, Ayundo, Baron, Antzenberger, Villenave Ganivet et autres : Prezeau Simon Vuillemot pilotes et navigateurs confondus. Et il y avait le «capitaine Bonnière». C'était un personnage... navigateur, roux de chevelure ondulée, une moustache fournie, il cultivait avec bonheur le style «Royal Air Force». Il était le maître de la caisse (blanche) de l'escadron. On pouvait aller dans son «PX» et on y trouvait tout ce qui pouvait faire défaut dans les magasins d'Orange à cette époque. Son stock était sis dans la partie nord de le fillod du NN et nous allions tous nous ravitailler chez eux.

A cette époque notre mess était d'une grande tristesse que seul notre gérant, le S/C Mérieux, était capable d'égayer par ses menus exceptionnels alors que le commissariat n'avait pas encore la main mise sur la restauration (Dieu merci). Le colonel de l'époque, le colonel Charles, avait confié à Bonnière la mission de rénover le mess officiers.

Une parenthèse sur le colonel Charles. Il avait commandé la 5 après avoir été le second de Fabry, seigneur parmi les seigneurs qui ont commandé l'escadre à cette époque. Il était revenu pour commander la base. Ce colonel qui succédait à Brillaut (inquiet et préoccupé) était un grand patron. Beau gosse, mince, relax et exigeant, venant voler dans les escadrons avec une élégance et une efficacité qui nous faisait rêver. C'était un homme avec lequel nous aurions été au diable. Donc ce patron confie à Bonnière la rénovation du mess. Ce que je vous raconte est un détail mais ce sont eux qui font notre histoire. Bonnière nous fait un mess en teck rehaussé d'acajou foncé style pub anglais d'une élégance et d'un style fabuleux. C'était en 1963, il a fallu attendre 1982 pour que mon camarade Richalet, commandant la BA 115, supprime ce décor superbe pour retomber dans le «plan plan» des aménagements d'aujourd'hui. Même Charton que j'admire, mais pas seulement pour cela, n'avait pas osé toucher à la décoration du mess des officiers quand il commandait la base.

Je vous ai parlé du PX du NN. Cette caverne d'Ali Baba était alimentée entre autre par des missions à Gibraltar. Elles se faisaient en B 26 dont taille de la soute permettait de limiter le nombre de missions. C'est là que nous retrouvons Lulu

J'étais officier de permanence opérationnelle et nous prenions le service aux opérations de l'Escadre de midi à midi. Dans l'après-midi vers 16h00, je reçois un coup de fil de Lulu.

J'étais officier de permanence opérationnelle et nous prenions le service aux opérations de l'Escadre de midi à midi. Dans l'après-midi vers 16h00, je reçois un coup de fil de Lulu. Le commandant du NN était l'homme que j'ai décrit plus haut. Pour la petite histoire il avait un second charmant très policé, compétent, valeureux et excellent pilote. Nous le connaissions tous sur la base car il voulait avoir un garçon et il avait fait 6 tentatives, au moins, et il avait eu 6 filles !!! Je contacte donc le commandant d'escadron, avec quelques doutes sur la capacité du NN d'armer un B 26, de faire l'aller et retour à Bousfer pour être en place à Orange avant 8 h00. C'était mal connaître cet escadron qui regorgeait de vieux pilotes n'ayant pas froid aux yeux.

Toujours est-il que dans la soirée, un B 26 piloté par Guy Zimmer, un ancien du 1/5, décollait d'Orange pour Bousfer. Arrivé sur place il a fallu vider la cargaison, démonter le plancher amovible, le remonter sur le second B 26, charger et Lulu a décollé sur la lancée pour Orange, dans la nuit, Guy Zimmer restant sur place.

L'affaire aurait été simple si un grain de sable n'était venu se placer dans les rouages. A cette époque, il y avait beaucoup moins de brouillard dans la vallée du Rhône qu'aujourd'hui (pollution oblige) et pourtant quand Lulu a voulu atterrir il y avait QGO complet. Après deux tentatives en pleine nuit sans voir les balises le B26 a été dérouté sur Istres, sur cet aérodrome où les douaniers avaient pignon sur rue, mais où ils ne reprenaient le service qu'à 7 h du matin, tout comme les personnels de la soute à carburant !!!

Donc Lulu se pose et nous restons pendus au téléphone en quête d'une éclaircie et de la livraison d'essence «aviation 100/130». Finalement vers 7h00 le camion-citerne arrive les pleins sont expédiés et en même temps un semblant d'amélioration peut être décelé. A 7h30 le B 26 décolle se pose sur un GCA délicat (on avait rameuté les contrôleurs de GCA les plus moustachus) après 3 h 30 de nuit et 30 minutes de jour. 10 minutes après l'atterrissage tout le matériel était en sécurité dans l'escadron. On a bien ri et on a bien arrosé après.

** La base de Bousfer avait été construite à l'ouest d'Oran à environ 20 nautiques pour permettre, dans cette enclave française décidée lors des accords d'Evian, de conserver une escale vers l'Afrique noire. Le premier commandant de base s'appelait Cavaroz surnommé Cravatos, un chasseur haut en couleur. Les premiers avions à réaction qui se sont posés sur cette piste étaient des SMB2 du 1/5 dans le cadre d'une manœuvre qui avait le doux nom de Myosotis. J'étais dans cette patrouille avec Claude Folmard devenu pilote de ligne et Titou Chrétien que chacun connaît. Il y a eu d'autres Myosotis sur Bousfer et des aventures qui ne peuvent pas toujours être racontées...

JC Lartigau

Le colonel Roland Aguilon nous raconte maintenant une histoire qu'il a vécu avec Lulu. Cette contribution est suivie par le récit d'une mission en AFN qui avait fait beaucoup de bruit à l'époque et celui d'une interception à la verticale de l'usine d'enrichissement d'uranium de Pierrelatte.

**CHRONIQUE DU TEMPS PASSE
«DES DESSOUS DANS LE VENT»**

A l'époque, c'était en 64 ou 65, la 5ème EC, voisinait avec le NEU-NEU. Le parking des VII N était situé à l'ancienne escale anglaise et les équipages avaient investi les locaux de sa très gracieuse Majesté.

Nous entretenions avec les navigants d'excellentes relations et nous nous connaissions bien. C'est à cette époque que le petit aéroclub de Valence (26) organisa son 1^{er} meeting aérien.

Le terrain comportait une piste en herbe d'environ 800 m où la principale infrastructure était la «manche à air» ou «biroute», qui, étant donné la position géographique du terrain, était «souventement» à l'horizontale et raide... comme un passe-lacet !

Les organisateurs du meeting n'avaient pas de gros moyens, ni de moyen du tout, pour attirer les foules drômoises. Aussi, firent-ils appel à ce qui n'est pas cher mais peut rapporter gros... l'Armée de l'Air. La B.A. 115 fut donc sollicitée pour renforcer les moyens au sol et fournir les moyens aériens.

Le lieutenant que j'étais fut donc désigné (tout à fait au hasard !!!) comme chef de détachement et «directeur des vols».

Le dimanche matin, dès potron minet, un camion Citroën P45 fut chargé de quelques matériels indispensables aux communications, transmissions et autres radios. On attela derrière une adorable remorque avec un «minaret» (déjà !) en vitres, qui lorsqu'elles étaient propres, permettaient de voir dehors sur 360°. Ce petit bijou servait de starter ou de «tour de contrôle» en campagne ! Un chauffeur, deux mécanos et moi prîrent place dans la cabine, un peu serrés je dois dire... Le convoi s'ébranla aussitôt pour rallier Valence (26).

Dès l'arrivée, notre escouade se mit au travail et en quelques heures, l'antenne était dressée, la sono installée, les postes branchés, les essais effectués et les liaisons prêtes. On pouvait attendre le public...

L'heure de la méridienne étant aux agapes, les mécanos sortirent le «panier qui va bien» : les rillettes, le jambon cru du sud-ouest, le Camembert (de Normandie) et... trouvèrent alors une délicieuse réplique dans les délicates saveurs épicées d'un vieux Châteauneuf du Pape !

Le soleil aidant, la foule commençait à investir le gazon, prenant place derrière les cordes disposées pour contenir les mouvements...

Le programme prévoyait entre autre, une démo classique d'un CM 170 (mais magister quand même !) et les acrobaties d'un VII N Vautour du Normandie-Niemen...

Tout était prêt. Dehors les vendeurs de tee-shirts et de barbe à papa faisaient recettes. Des stands de maquettistes, de livres, de photos... s'étaient installés. La musique diffusée dans notre sono donnait un air de kermesse tout à fait sympathique !

La radio crachotât... le Fouga s'annonçait... Il était pile à l'heure. Il effectua sa présentation «classique» en toute sécurité, mais reçu une ovation de la foule (standing ovation off course !). La barbe à papa reprit ses droits. Je regardais la foule par les petites vitres de mon minaret et j'attendais le voutour !

La radio crachotât à nouveau... Je reconnu la voix de LUSSAGNET, mon ami.

- "ici, Machin 21, demande autorisation de rentrer dans le circuit
- Bien sûr mon brave, on n'est pas à Orly...
- Je me présente dans 2' pour une présentation basse altitude
- bien compris, vous êtes attendu... et autorisé"

Le Voutour, énorme oiseau par rapport au CM170, commença une série tout à fait remarquable, un avec un point bas... bien bas mais jugé dans la norme ! Tonneaux, boucles, retournements... Un grand classique quoi ! L'oiseau étincelait dans l'azur avec un grondement d'apocalypse qui remplissait les spectateurs d'admiration...

Dernière figure, un retournement lent, avec «sortie des éléments» et voilà le VIIN qui se présente en configuration d'atterrissage sur la piste... en herbe !

Alors il remet les gaz ? Il les remet ces gaz ? B... !

Ben, non... ! Lulu effectue un superbe "touch and go" avant de s'enfuir dans un fracas dantesque !... Les spectateurs applaudissent...

Je vois leurs mains s'agiter depuis mon observatoire. Je saisis alors le micro protégé par la confidentialité des ondes aéronautiques, je lance : - « bravo LULU ! La foule est en délire ! Toutes les nanas ont leur petite culotte à la main et l'agitent dans ta direction !... »

- «Sacré Gus va ! Tchao, je rentre...» répondit LULU.

La phrase à peine terminée, la petite porte de notre cahute s'ouvre violemment pour laisser le passage à un Colonel de l'Armée de l'Air... rubicond (de colère ou de soleil)

- «quel est le connard qui s'est permis ces propos à la radio ? demanda-t-il en connaissant bien sûr la réponse.

- «Je demande immédiatement votre mise aux arrêts au commandant de Base. Et la porte reclaque... Que s'est-il passé ?

J'interroge du regard et du menton le mécano radio... qui penaud, me montre la clé de basculement radio/sono, qu'il avait, malencontreusement tournée sur sono, ce qui avait eu pour effet, de diffuser sur les haut-parleurs extérieurs, les conversations «top-secret » de la chasse française !...

Voilà comment, par ce beau dimanche d'été, un lieutenant (désigné d'office) voulant rendre hommage à son ancien et traduire ainsi la ferveur des spectateurs, s'est chopé 4 perles !

Epilogue : mais le Colonel, commandant la BA 115, ayant été informé par le même (et par la ZADS) réprima un sourire en fermant les yeux... et déchira la feuille de punition !

Le Bazooka du « Neu-Neu »

Arraînement d'un D.C. 4 dans la nuit du 21 Décembre 1961

L'équipage : - René LUSSAGNET, *sergent-chef* (1) Pilote, Commandant de bord - Léon SEBAN, lieutenant de l'Ecole militaire de l'Air, Navigateur-radariste. Mort deux ans plus tard dans un accident de la route. Léon était gentil. Ce qualificatif peut paraître anodin, mais appliqué à Léon, il avait un sens profond, très étendu, englobant la sympathie, la bonne humeur permanente et la générosité.

Il était véritablement l'ami de tous, et particulièrement le mien. Sportif, puissant, d'un sang-froid exceptionnel en vol, c'était un bon navigateur-radariste. Par contre, distrait en voiture, il conduisait «comme un pied» et c'est probablement ce qui l'a tué, un soir, tout seul près d'Arcis-sur-Aube, peut-être n'avons-nous pas su l'en empêcher ?

L'avion : Le Vautour 2N n° 315, de l'Escadron « Normandie-Niemen » en configuration pleins maxi, 4 canons de 30 mm approvisionnés en munitions de guerre.

Les moyens de détection et d'interception :

- Le C.D.C. d'Oran : indicatif MASCARA, portée radar 100 à 150 NM.

- Un bâtiment de la marine : l'escorteur Le NORMAND, en mer, également équipé d'un radar.

La mission : interception, identification et arraisonnement éventuel d'un avion civil de transport, susceptible de contenir des armes destinées aux rebelles d'Algérie. Les Services de renseignements militaires connaissaient l'existence d'une filière de trafic d'armes, achetées en Suède par le FLN, et transportées à Casablanca par avion, avant de passer en Algérie par la frontière marocaine. A partir du 19 décembre, ces mêmes services suivent les préparatifs d'un avion qui dépose, puis annule, un plan de vol de Stockholm à Casablanca par les voies aériennes habituelles. Le 21, probablement pour donner le change, un appareil établit un plan de vol de Stockholm à Naples. Les rusés du «renseignement» pensent qu'il repartira vraisemblablement plus tard pour Casablanca et, persuadés qu'il s'agit du transport d'armes, ils obtiennent la mise en alerte du « N.N. » à Oran.

La nuit tombée, dans l'attente de nouvelles informations, trois vautours sont maintenus en alerte, un 15 mn, deux à 30 mn. Dans la salle d'OPS de la 6èmes EC : l'attente habituelle. Le Cdt Claude PAYEN, pilote d'une alerte à 30 mn, en profite pour piquer de l'argent au jeu de tarots, à votre narrateur, pilote de l'alerte à 15 mn. Très immoral à mon sens, malgré la raison justificative du vainqueur : «Lulu, vous jouez comme une pompe !... (Peut-être, mais je me mare !...)».

Peu après minuit : décollage de l'alerte. En moins de 15 minutes nous sommes en l'air, dans une nuit noire, sans lune mais sans nuage. Stable à un cap nord-est, sur la mer, à 15.000' en recherche, guidés par MASCARA qui n'a pas le contact avec l'objectif, mais des informations sur sa position. A environ 150 km d'Oran, MASCARA nous transfère aux ordres de l'escorteur qui a le contact radar et débute l'interception. Contact parfois difficile, qui ne permet pas une présentation ni classique ni rapide. La procédure des marins s'avère excellente, et au cours d'une présentation plein arrière, (l'objectif est lent), Léon obtient un contact 12 NM (performance honnête pour un radar de l'époque), plus bas. On réduit à fond, aérofrenes sortis, en descente et on s'écarte de l'axe, la vitesse de rapprochement s'avérant excessive (150kt). Léon perd le contact, le retrouve avec l'aide de l'escorteur, me fait reprendre un cap d'interception, accroche l'antenne en position de poursuite automatique. J'ai la reproduction de plot sur mon écran.

A 10.000' nous remontons plein arrière. Moi, excité, Léon paisible. Il en sera de même pendant presque tout le vol. A quelque kilomètres, j'obtiens le visuel sur les feux de position (fixes) : vitesse de rapprochement toujours élevée malgré une vitesse de 200 kt. On sort les volets, puis le train (il n'y a de phares que sur le train, et ils n'éclairent que vers l'avant !). Dans cette configuration nous approchons à 175 kt (vitesse de circuit) tout sorti, pas très agréable. J'abandonne l'écran radar et je prépare, à vue, la mise en formation serrée. Léon contrôle le rapprochement et annonce les distances (toujours paisibles). Je commence à mouiller la chemise. Réduction à 160 kts pour tenir la formation. Pas confortable, c'est le moins que l'on puisse dire. Les phares du train sont inutiles : je rentre le train et conserve pleins volets. Pendant tout l'interception, nous avons tenu l'escorteur et MASCARA informés. En retour les instructions sont : se placer en formation serrée pour reconnaître le type de l'avion et lire son immatriculation. De nuit... près de la vitesse de décrochage... Placés très près, derrière l'aile droite, nous identifions un D.C.4.

Quant à l'immatriculation, elle est inscrite sur le plan fixe vertical. Ce n'est pas gros. Léon : «Recule un peu que je puisse lire». A quelques mètres de la queue du D.C.4, je «morpionne», heureux mais les muscles lombaires contractés... chemise bien mouillée.

Léon ne peut lire et dit : «approche-toi encore un peu, je sors ma lampe de poche» (authentique). Les avions n'ont été équipés de phares d'identification qu'après cette interception !. Léon, d'une voix plus paisible que jamais, doit me répéter trois fois l'immatriculation avant que je puisse la retenir et la transmettre sur les ondes. Je crois même qu'il a rigolé, Léon, en me disant : «ne t'énerve pas, on s'éloigne un peu. C'est un D.C.4 immatriculé OD-ADK, au Liban».

Les instructions suivantes : se mettre bien en vue, en patrouille à droite, et clignoter des feux selon la procédure d'arraisonnement internationale ; le D.C.4 doit passer sur la fréquence prévue.

Jusqu'à ce moment, il nous a complètement ignorés, maintenant sa route au cap (vers le sud de l'Espagne) et à l'altitude de 10.000'. Pas de réaction au signal des feux. On se rapproche très près en clignotant toujours. Dans la cabine du D.C.4, un phare orientable s'allume, s'oriente vers nous et nous éblouit sévèrement. On s'éloigne, on récupère la vision, on se rapproche : le D.C. 4 commence à évoluer en virage. Nous revoyant tout contre lui : nouveau coup de phare et il descend. Inquiet, je me demande jusqu'où il descendra et jusqu'où j'oserai le suivre sans QNH. Nous suivons ses évolutions en descente jusqu'aux environs de 4.500' il stabilise, face aux côtes d'Espagne dont on aperçoit les lumières.

J'ai déjà signalé à la radio qu'il n'obtempère pas et demandé l'autorisation d'effectuer un tir de semonce. A Oran, personne ne peut en prendre la responsabilité, on téléphone à l'Etat-major d'Alger !!!

Cela dure, je m'impatiente, le carburant diminue, bien contrôlé par Léon en fonction du minimum nécessaire pour le retour. Je rage de voir approcher l'Espagne et l'abandon de la mission. Tout à coup, sur la fréquence d'interception, j'entends très faible mais très claire le message assez inhabituel suivant : « (mon indicatif) ici Colonel (un nom que je connais), si vous me recevez, vous êtes autorisé à effectuer un tir de semonce ». Le message est répété, je le communique à MASCARA en me positionnant à 20 mètres à droite, de front avec le D.C.4 (le message venait d'Alger).

Première rafale, le libanais incline à gauche en voyant les lueurs de départs. Moi, je me fais peur en voyant un feu d'artifice, droit devant. Je n'avais jamais tiré de munitions bonnes de guerre, la nuit, et les obus s'autodétruisent à 2 500 m. Ma chemise ne séchera plus. On se rapproche très près mais toujours de front, en tirant de très courtes rafales. A la onzième, MASCARA me demande de revenir sur la fréquence internationale que le pilote du D.C.4 a enfin affichée, et sur laquelle il (dixit MASCARA) : «Monsieur, Monsieur, ne tirez plus, je vais vous suivre».

L'attention trop concentrée pour toucher à la radio, je demande à MASCARA d'effectuer le relais, en ordonnant au Libanais (qui prétend ne pas savoir où est Oran) de nous suivre. Nous passons devant en maintenant 160 kt, le carburant devient une préoccupation sérieuse. Léon et moi arrivons à la même conclusion : il nous restera 400 kg verticale terrain. (Une approche aux instruments = 200 kg, une remise des gaz = 150 kg).

Ce n'est pas la détente en place avant. En place arrière Léon assure «que nous devrions pas avoir à nager, ... si tout va bien. Il dit aussi ne plus voir les feux du D.C.4. derrière nous. M... ! Il est en train de défiler par la droite. Nous nous replaçons devant, en lui offrant un grand coup de turbulence dans le souffle des réacteurs, ce qui, paraît-il, l'a affolé. Toujours par l'intermédiaire de MASCARA, nous lui faisons allumer ses phares, le prévenant que le prochain écart entraînera un tir au but (je n'y suis pas autorisé). Les deux autres Vautour ont décollé d'Oran, pour nous relever, mais le trajet retour reste à faire et 160 kts n'est pas une vitesse économique.

En vue de la base, la relève est au-dessus de nous, le D.C.4 est pris en compte par l'approche. Pour assurer le coup, il se posera le premier. Tout se passe bien, mais nous atterrissons après 2h20 de vol, avec 200 kg de carburant, chiffre à partir duquel les jaugeurs ne sont plus fiables. Nous ne nagerons pas cette nuit !

Du D.C.4 immobilisé au parking, la section de protection voit sortir le pilote qui annonce fermement, en français et sans détour, qu'il est anglais, que son copilote et lui travaillent en toute légalité pour une compagnie libanaise et qu'il n'est en aucun cas responsable de la nature de son chargement. Il ajoute qu'en l'occurrence, il s'agit de cinq tonnes d'armes, mais que si c'était de la merde, il n'y aurait aucune différence en ce qui le concerne.

Effectivement, cinq tonnes de bazookas et d'obus antichars se trouvent à bord.

L'équipage et l'appareil ont été libérés par la suite sans chargement ni passager. Depuis cette date, un bazooka est exposé dans la salle d'honneur du « Normandie-Niemen ».

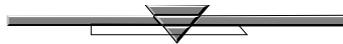
Quelques jours plus tard, un officier de l'escadron "Le NORMAND" se présente à l'escadron, porteur d'une invitation de son commandant me conviant à dîner Réponse souriante de mon camarade Magnenot : « pas possible, il est en ce moment au bout d'un parachute, après une éjection en vol ». Le marin, incrédule, est parti vexé.

Il a eu tort... mais c'est une autre histoire... vraie.

(1) Lieutenant au tableau de capitaine trois mois plus tôt dans le corps des Officiers de Réserve en situation d'activité. Pour devenir officier d'active, un ORSA devait abandonner son grade, redevenir sous-officier et remonter la hiérarchie en régime accéléré (1 an). Ma position de sergent-chef, avec la Légion d'Honneur, etc... m'a valu quelques moments pas tristes

Comme quoi...

NDLR : ne riez pas nous avons eu des Directeurs du Personnel qui ont eu le « courage » de proposer cette procédure et de la faire appliquer sans que la hiérarchie soit émue !!!



Le "Voodoo" de Pierrelatte

Décollage de Nîmes, où nous sommes provisoirement basés, en début d'après-midi du 17 juillet 1965 sur le Vautour 2N n°345 pour recherches et interceptions d'opportunités sous le contrôle de *Rambert-radar*.

Pilote : Lt Lussagnet

Navigateur-radariste : Sgt Bichelberger

Nous volons paisiblement à 30 000 ft sur un axe Lyon-Orange par temps beau et clair quand j'aperçois, à très basse altitude, un réacteur non identifié dont *Rambert radar* n'a pas connaissance. Intrigué par ses évolutions dans une zone formellement interdite de survol (l'usine nucléaire de Pierrelatte) je demande l'autorisation d'aller le reconnaître à vue. Aérofreins sortis, nous sommes derrière lui en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire.



Etonnement de ma part : l'appareil, un RF 101 *Voodoo* de reconnaissance de l'US Air Force, effectue des allers et retours à 30 ft sur l'usine de Pierrelatte. Nous nous approchons en formation serrée et, stupéfaction visible du pilote qui met pleins gaz et dégage vers le nord à 550 kt, suivi du *Vautour*. Après une minute, estimant sans doute avoir semé "le petit français", il revient sur l'usine, toujours à 300 ft.

Et que découvre t-il, au deuxième passage proche de son aile droite ? Lulu et BB en train de relever son identité ! Apparemment fâché, il allume des deux post-combustions et nous quitte (sans saluer) en montée vers Montélimar.

Nous rendons compte à *Ramber radar*, rentrons à Nîmes et nous retrouvons le lendemain presque impliqués dans un incident diplomatique. Et les copains : "on te visitera, on t'apportera des oranges, etc..."



Les cameras dans le nez du Voodoo (DR)

Plus sérieux : le Général Ezzanno, commandant la Défense aérienne a obtenu, suite à mon compte-rendu, la remise par les autorités américaines des 175 photos de l'usine de Pierrelatte.

Et les journaux : "La France accuse les USA d'espionnage atomique", "Washington récuise" etc, etc...

Le lendemain convoqué à Taverny, je m'explique, me fais féliciter (oui, oui, c'est vrai !) et rentre à Nîmes parmi mes camarades déçus : pas d'oranges, pas de visites au parloir...

L'épilogue appartient au général Ezzanno, un grand bonhomme (si je puis me le permettre) qui alliait la "classe" à l'humour. Il me téléphone quelques jours plus tard disant : "Merci, Lussagnet, il y a longtemps que nous attendions cette preuve. Sachez que vous avez été récompensé, comme d'habitude en la personne de vos chefs : le Ministre m'a attribué une lettre de satisfaction !"



Finalement, nous, au Neu-Neu, on a bien ri. Après.

René LUSSAGNET;



Amie, ami,

Notre prochaine rencontre avec les conjoints nous permettra de visiter :
Le Château de Grignan
Le vendredi 01 avril 2016

Le rendez-vous est fixé à 10 h 30 devant l'entrée du Château voir croix rouge sur le plan au verso.

Ensuite, nous nous retrouvons à 13 h 00 au Restaurant "Le Garlaban, 15, rue des remparts à Suze la rousse – tél. 04 75 04 04 74

Le prix de cette journée, visite et restaurant est de 25 € par personne.

Pour la visite guidée (1 guide pour 30 personnes), nous devons prévoir le deuxième guide 15 jours à l'avance. C'est pourquoi, nous vous demandons d'adresser vos réservations accompagnées de votre règlement pour le 18 mars dernier délai à :

M. DIEU Jacques
Résidence « 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,

NOM et prénom :

Merci de mentionner d'éventuelles modifications de vos coordonnées :

Adresse :

Tél :

Adresse internet :

Pour les personnes désirant se faire déposer devant l'entrée du Château (croix rouge), suivre :

- Avenue de Grillon puis rue sous les remparts, prendre la Montée du Tricot, puis Grande Rue, rue Saint Sauveur et enfin rue de la Montée du Château.

Ensuite, il faut redescendre les voitures aux parkings "gratuits et sans "zone bleu" sur le pourtour de la ville, ils sont indiqués ci-dessous sur le plan. (Rue Salle verte, Rue de l'hôpital, Avenue Chapon, Place Castellane) de façon à être au plus proche de l'entrée.

Prévoir des chaussures adaptées aux rues pavées.



2 arrivées possibles
en provenance
d'Orange

Entrée du Château