



New's... N° 73



EDITORIAL

Ne cédez jamais, ne cédez jamais, jamais, jamais, jamais.
En rien, grand ou petit, important ou insignifiant. Ne cédez
jamais, sauf aux convictions d'honneur et de bon sens.

Winston Churchill

Voilà un axe directeur pour tous ceux qui pensent et vivent
entre deux eaux, se soumettent trop volontiers, ont peur de
contredire, cultivent le conformisme même le plus niais et
cherchent le consensus même le plus artificiel.

La visite du Président de la République dans l'Armée de l'Air en Jordanie

Le président de la République lors d'un voyage au Moyen Orient a consenti à faire une escale rapide sur la base de l'Armée de l'Air projetée en Jordanie depuis laquelle, jours après jours sans croisière et sans visite périodique, sans accompagnement de frégates anti aériennes, sans frégates anti sous-marines, sans sous-marin de protection, sans ravitailleurs et avec seulement 500 hommes nous assurons entre autre le travail du groupe aéronaval.

Une courte visite était le moins que le PR pouvait faire. Arpenter un parking ne vaut pas le plaisir de fouler le pont d'envol du PA Salon de Thé, les cheveux dans le vent, avec photos et vidéos guerrières, sans compter le thé dans le carré du pacha. Sur la base projetée les journalistes ne pouvaient pas publier leurs quelques clichés c'était «top secret oblige». Cependant on a vu, outre quelques politiques dont la présence nous a étonnés, au moins un officier général, non, pas le CEMAA, mais le contre-amiral Alindien, dont la présence aurait pu nous surprendre si nous n'avions appris qu'il était le commandant des forces déployées. Heureusement et c'est l'objet de ce mot, cet amiral va revenir dans son domaine privilégié, il va faire des ronds dans l'eau travers Djibouti. Dans la responsabilité des opérations Chammal au-dessus de l'Irak et de la Syrie son successeur sera un aviateur. Enfin on redevient sérieux.



La réforme Armée 2000 et la réforme des soutiens !!!

Depuis la fin des années 80 nous avons subi de nombreuses restructurations. Grace au général D. Mercier l'Armée de l'Air a été mise sur de nouveaux rails pérennes. Je voudrais cependant aborder deux évolutions sous les règnes de JP Chevènement et de H Morin, fruits des idées coupables de quelques énarques et/ou contrôleurs généraux et pour la première réorganisation, d'un commissaire de l'Armée de l'Air (comme quoi on peut être trahi par les siens !). Ces deux réorganisations ont en commun une négation du passé mais surtout une négation de l'expérience, et elles ont entraîné des difficultés de fonctionnement, ce qui était loin du but recherché ! Il a donc fallu mettre en place des palliatifs pour tenter une remise en état de fonctionner harmonieusement des ensembles désorganisés.

Sous l'impulsion de JP Chevènement vers la fin des années 80 /début 90 le Ministère de la défense a mis sur pied le plan Armées 2000 dont l'essentiel était de redonner leur indépendance aux Directions du Commissariat et aux Directions Techniques (vieilles revendications des services qui ne supportaient pas de rester sous les ordres des opérationnels) en créant quatre grandes chaînes de commandements verticales, les chaînes opérationnelles, territoriales, techniques et commissariat. A chaque niveau de responsabilité les quatre chaînes indépendantes devaient coexister chacune souveraine dans son domaine. On était revenu à l'organisation des armées en 1870, organisation porteuse du désastre de Sedan, et pourtant il ne manquait aucun bouton de guêtre !!! On abandonnait donc de fait l'organisation autour d'une mission un chef des moyens.

Très rapidement le fonctionnement s'est complexifié, les arbitrages remontant aux plus hauts niveaux et comme le chef ne dispose que de 24h00, les décisions d'arbitrages étaient déléguées à des niveaux irresponsables. Ainsi, prenant en compte cette problématique, il a été créé à chaque niveau une autorité de coordination qui était chargée non de commander mais d'arbitrer... Armée 2000 n'a pas tenu très longtemps et on est revenu, Dieu merci, à des principes plus sains, (pardonnez la majuscule à Dieu mais je suis d'une autre époque)..

Il a fallu attendre la fin des années 2010 pour voir le phénix renaître de ses cendres et avec les mêmes théories on a créé un soutien interarmées organisme multiformes multicolores multi métiers (commissariat, infra, transmissions...) qui rassemble des aviateurs des terriens et parfois (mais c'est rare) quelques marins qui ont compris que la Marine est trop spécifique pour être métissée. Le commandement opérationnel est un client comme un autre et comme je l'ai dit dans un précédent éditorial, quand on réussit à fédérer tous les intervenants autour d'un grand projet on remercie tout le monde de ne pas avoir mis de « bâtons dans les roues ».

Hormis les difficultés inhérentes à une chaîne du soutien, indépendante de ses «clients opérationnels» mais qui satisfait nos ministres y compris celui qui est responsable de cette faute, un problème est apparu.

Comment entretenir l'esprit d'une armée et organiser les rattachements administratifs de ces militaires détachés dans ces organismes interarmées. Élémentaires mon cher Watson il suffit de créer des

Référents Air pour maintenir le lien entre tous les aviateurs qui sont les plus isolés (25% des effectifs de l'Armée de l'Air hors Armée de l'Air !!!). Cette initiative est louable et nul ne peut la contester, mais quand même, une organisation technocratique oublieuse de la mission rattachée à un objectif qu'il faut s'approprier, oublieuse de l'homme et de ses liens viscéraux avec notre communauté et qui contraint la hiérarchie à recourir à des ersatz de recettes, je pense que même un militaire (!!!) peut faire mieux... C'est vrai qu'il n'est pas nécessaire de faire simple quand on peut faire compliqué...



Le premier pilote du Concorde a rejoint le paradis des pilotes perdus. Notre journal lui rend hommage pour cette carrière toute entière consacrée à l'aviation.

André Turcat, est né le 23 octobre 1921 à Marseille, il est mort le 4 janvier 2016 à Beaucueil au sud de la Sainte Victoire, à l'âge de 94 ans.

Il est diplômé de l'École polytechnique (promotion 1940). Pendant la Guerre 39/45, Il rejoint les forces aériennes de la France libre et il restera dans l'Armée de l'Air à la fin des hostilités et il participera à la guerre d'Indochine. Il est admis, en 1950, à l'École du personnel navigant d'essais et de réception il suit sa formation et est breveté pilote d'essai n° 131 en 1951. Il quitte le Centre d'essais en vol de Brétigny-sur-Orge en 1954 et devient chef pilote d'essais à Nord-Aviation prend la campagne d'essai du Nord 1500 Griffon II, un des premiers avions au monde à propulsion mixte par turboréacteur et statoréacteur et établit divers records du monde (en vitesse ascensionnelle et en vitesse sur circuit fermé de 100 kilomètres à la vitesse de 1643 km/h.

Il quitte Nord-Aviation et rejoint Sud-Aviation, qui deviendra la Société nationale industrielle aérospatiale en 1970, où il est directeur adjoint puis directeur des essais en vol de 1962 à 1976. Le programme Concorde débute en 1962. André Turcat devient ainsi le pilote d'essai en chef du Concorde. Le 2 mars 1969, il effectue le premier vol et le 1^{er} octobre 1969, il est aux commandes pour le premier vol supersonique. Il poursuit sa carrière au sein de la SNIAS jusqu'à sa mise à la retraite.

IL est docteur ès lettres, professeur libre d'histoire de l'art chrétien, fondateur de l'Académie nationale de l'air et de l'espace.



***Le stade des sports de la Base Aérienne De Seynes porte le nom de Bouillon Perron.
Un retour en arrière pour connaître l'origine de ce nom***

Nous avons perdu Madame Bouillon Perron. Elle était l'épouse du lieutenant Gérard Bouillon Perron Elle était à l'écart de notre association mais je ne peux m'empêcher de rendre hommage à elle-même très effacée et à son mari. Je ne connais pas les détails de la vie de Gérard mais je veux témoigner de sa personnalité. Quand je suis arrivé à la « 5 » en août 60 il y avait au 1/5 deux «vieux soldats» chefs de patrouille, le lieutenant Hautin et le Lieutenant Bouillon Perron. Je raconterai peut-être un jour la richesse de cet escadron avec des personnalités d'exception en positif mais aussi en négatif. Henri Hautin était la bonté même très compétent mais avec un humanisme fou. J'avais beaucoup d'affection pour lui. Après avoir quitté l'Armée de l'Air il a eu une carrière superbe de dirigeant d'entreprise. Quand nous avons créé notre association il en a été notre trésorier. Il a quitté la région et il est parti pour la région parisienne, il est décédé il y a maintenant de longues années.

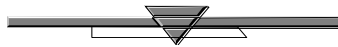
Le second CP de poids était Gérard Bouillon Perron. Massif, un physique de Taras Boulba plus rude que Hautin, moins chaleureux mais une amitié fidèle et un cœur sur la main. C'était un très grand sportif. Il est devenu naturellement le leader de l'équipe du PAM de la « 5 » (Pentathlon Aéronautique militaire) Il s'était donné dans cette épreuve avec quelques « gamins » de qualité, Pierre Brenneur (qui a quitté l'Armée de l'Air et s'est retiré à Langon), Gilbert Navarro (devenu ensuite pilote de C135 avec une belle carrière dans le civil ensuite et membre actif de l'AP 5) et Roger Mathieu (ancien patron des FAS). Cette équipe a amené de grands succès à la « 5 » dans différents PAM nationaux et elle a concouru au PAIM, I pour international.

La dernière prestation de cette équipe s'est déroulée en Août en Grèce. BP, comme nous l'appelions amicalement, est parti pour l'épreuve du parcours orientation en plein «djebel» sous le soleil, il a trébuché et il est tombé assommé en contre bas du sentier. A l'arrivée l'alerte a été donnée mais il n'a été retrouvé que dans la soirée après avoir passé toute la journée au soleil, il était décédé. Nous avons tous pleuré cet homme digne de notre admiration.

Pour célébrer sa mémoire il y a eu plusieurs tentatives pour donner son nom à des équipements sportifs de la BA 115 qui n'avait pas encore, le nom de "Base Aérienne de Seynes" et même de donner le nom à une promotion d'ORSA. Les patrons de l'époque avec un pusillanime désolant ont reculé car le père de Gérard « aurait été soupçonné » de ne pas avoir eu une attitude sans reproche pendant la seconde guerre mondiale.

Quand, avec Jean Nicolas et Michel Brugnon, nous avons créé le Challenge de rugby entre les bases aériennes de la 4eme RA, Jean a suggéré de prendre le nom de Bouillon Perron. A cette époque le commandant de base était le colonel Charton, un homme de caractère qui ne s'embarrassait pas de craintes ridicules. C'est ainsi qu'il a donné le nom de Bouillon Perron au stade de la base. A cette occasion il avait convié Madame Bouillon Perron c'est la dernière fois que je l'ai vu.

Nous lui souhaitons bon vent avec Gérard dans le paradis des pilotes perdus.



***Denis Turina avec sa plume alerte nous fait le récit de sa troisième éjection.
Les deux précédentes ont été publiés dans AP 5 New's n° 65 & 68***

Et que ça saute. Troisième.

Escadron de chasse 2/11 «Vosges» - F-100 n° 42122 – 11-MC
26 mai 1975, région de Waldkirch (Forêt Noire, Allemagne).

La piste de Toul est en réfection et, pour quelques semaines, notre escadron « campe » à Nancy-Ochey sur la marguerite, la zone de desserrement, Nord-Est.

Ce 26 mai, je décolle pour un vol de navigation à très basse altitude au profit d'un jeune pilote à l'instruction. Pour sortir des sentiers battus et augmenter un peu la difficulté, nous avons programmé de survoler la République Fédérale d'Allemagne (R.F.A.) sans, bien sûr, nous approcher du «rideau de fer» qui est toujours actif et bien présent.

Ayant eu la chance d'être « vacciné » très tôt contre les aléas du vol, à chaque installation dans un avion je pars du principe que je serai peut-être amené à rentrer à pieds ou par un autre moyen de transport que celui dans lequel je m'assied. Comme d'habitude, je prends donc le temps de mettre en bonne position et de bien caler le paquetage qui sert de coussin pour le siège éjectable. Ce paquetage, qui contient les moyens de survie du pilote, est prévu pour les survols maritimes. Il équipe en permanence cet avion qui, comme tous les avions ravitaillables en vol, peut être désigné pour partir en Afrique sur « coup de sifflet ». Les autres F-100 sont généralement équipés du paquetage prévu pour les survols terrestres, plus confortable et mieux adapté au baquet du siège éjectable sur lequel nous sommes assis.

C'est parti. Le jeune pilote est en position de «leader» et, chacun dans son avion, nous survolons ensemble la France à 600 pieds, 420 nœuds (180 mètres d'altitude, 780 Km/h de vitesse). Je dois assurer la surveillance du ciel pour éviter une collision avec un des nombreux aéronefs qui survolent l'Est de la France et l'Allemagne, surveiller la navigation pour respecter les zones réglementées, et être en mesure de restituer avec précision le trajet que nous allons suivre. De quoi rester vigilant.

Passage du Rhin, contact avec l'organisme de contrôle français pour lui signaler que nous franchissons la frontière, changement de carte, et nous commençons à «escalader» la Forêt Noire.

Un «coup de canon» éclate à l'arrière. Je pars dans les bretelles du harnais qui me tient à l'avion. C'est un vrai coup de frein. Des bruits et des vibrations, très forts, arrivent de partout. L'adrénaline coule à flots...

Instinctivement je tire sur le manche pour prendre de l'altitude, je réduis le régime du moteur et vire vers le Nord en direction de la base aérienne de Lahr, qui est à moins de 5 minutes de vol. Je pense être entré en collision avec un planeur ou avec un autre avion et j'essaie, sans succès, de prévenir mon équipier par la radio qui me semble hors service.

Dans la cabine, les alarmes des circuits électriques, l'alternatif et le continu, sont allumées. La température tuyère est très au-dessus de la normale et la lampe «feu tuyère» est allumée. Contre toute raison je décide que, compte tenu des problèmes électriques, les indications de feu et de température ne sont pas fiables, que mes soucis viennent de la régulation du moteur qui continue de «chanter» et de vibrer, comme un marteau-piqueur. Mon souci devient alors de «recycler» le réacteur pour qu'il fonctionne à nouveau normalement.

Quelque part, au fond de moi, une petite voix me dit que je me trompe, mais j'ai tellement envie de rejoindre la piste de Lahr, que je ne veux rien entendre qui pourrait contrecarrer mes projets.

Pendant ce temps, l'altitude que j'avais atteinte sur mon élan commence à diminuer. La vitesse diminue elle aussi, et le bruit de canon du compresseur qui a décroché est toujours là. Je réduis les gaz à fond, passe le régulateur moteur sur «secours» et avance la manette des gaz, doucement, très doucement, dans l'espoir que le moteur va reprendre son fonctionnement normal. Aucune amélioration.

Ni la base de Lahr, ni mon équipier, ni personne d'autre n'a répondu à mes appels sur la fréquence de détresse. Je commence à me sentir bien seul, au moment où les sapins de la Forêt Noire grossissent dans la verrière. Je décide alors de couper le réacteur et d'essayer de le rallumer pendant que l'altitude restante le permet. La petite voix me dit que je suis devenu fou, que l'avion aurait déjà du exploser, mais je ne veux pas l'entendre.

Je coupe le réacteur en espérant que la température tuyère va descendre pour me permettre de rallumer sans trop de risque, mais de la fumée sort sous le tableau de bord. Je ne peux plus lire les instruments. C'est à cet instant seulement que je réalise la gravité de la situation et la bêtise de mon aveuglement.

Un rapide coup d'œil vers le bas me montre de la forêt. Aucune habitation n'est dans mon champ de vision, il n'y a donc aucun risque de faire de gros dégâts au sol. Je relève les accoudoirs du siège éjectable et actionne les détentes de mise à feu. Départ stressé, en catastrophe, avec le sentiment d'avoir outrepassé les consignes et de partir trop tard. Je sentais les morceaux de ferraille de l'avion qui explose, me rentrer dans les fesses.

La sortie se fait sans rideau devant les yeux. Je vois l'avion qui s'éloigne en rétrécissant, spectacle rassurant. Il est suivi par des gerbes d'étincelles de métal en fusion et par une grosse fumée noire.

« Je n'ai pas été transformé en chaleur et en lumière, et le moteur avait bien un gros problème ».

Coup d'œil en bas, c'est la Forêt Noire. Je ne vois ni signe de vie, ni habitation à proximité. Je me sens rassuré quant aux dégâts au sol.

Coup d'œil en haut, j'ai un coup au moral. Le siège est emmaillotté dans le parachute qui n'est ouvert qu'à moitié. La voile est brûlée et déchirée par endroits. Une double coupole presque symétrique ne me pousse pas non plus à l'optimisme. Il va falloir faire quelque chose.

Je jette un coup d'œil rapide en bas. Je m'estime à environ 500 mètres du sol et c'est mal pavé. Je vois de la forêt, des zones un peu déboisées, des souches, de la pente, un chemin forestier.

«Où est mon avion ?». Je le vois. Il plonge vers le sol et s'écrase dans la forêt. Pas de bobo de ce côté là. Le vent est très faible, comme le montre la fumée qui monte de l'épave.

Un gros sentiment de colère et de ras-le-bol m'envahit.

«Encore une fois» avec, en plus, le sentiment de ne pas avoir bien compris tout ce qui m'arrive.

Je pense au débriefing. Je n'aurai pas grand-chose à dire. «Aurait pu mieux faire !».

«Bof, je suis commandant en second d'escadron. Si on me cherche des poux je saurai me défendre. Pourvu que mon équipier n'ait pas de problèmes au-dessus de l'Allemagne et rentre à la maison normalement ».

«Ce n'est pas tout, mais la journée n'est pas finie». J'ai en mémoire des histoires de pilotes que l'on a retrouvés blessés ou tués par leur siège qui ne s'était pas séparé correctement du parachute.

«Il faut que je vires ce siège». Je commence à grimper dans les suspentes, le siège ne bouge pas. Il semble avoir traversé la voile et paraît bien ficelé. La voile est complètement déformée, la vitesse de descente me paraît forte. Je fais une deuxième tentative, puis une troisième, sans plus de succès. Je comprends qu'il me faudra «faire avec» et arriver au sol comme ça.

Une grosse colère me prend, née d'un sentiment d'injustice. «Je suis intact au bout de mes suspentes et je vais probablement me casser en arrivant au sol. Peut-être que, si je prends le siège sur la tête, je vais même y laisser ma peau. C'est trop injuste».

J'ai une pensée éclair pour ma famille. Nous attendons notre troisième enfant. Une pensée pour le ciel, qui m'abandonne. J'ai l'impression d'être un peu «faux cul», si je fais une prière maintenant.

Une pensée plus pragmatique arrive. «L'heure n'est ni à la philosophie, ni à l'attendrissement, mais à l'action».

«Où me poser? Dans les sapins qui pourront amortir l'impact au sol, mais aussi servir d'entonnoir pour amener le siège sur ma tête? Dans les zones un peu déboisées, mais où les souches, que je commence à bien distinguer, peuvent faire très mal? Sur le chemin forestier, là où le sol est à peu près plat et où on pourra me secourir plus facilement?» J'en oublie de larguer le paquetage de survie.

Je jette un coup d'œil en bas, tractionne pour contrôler le parachute et essayer encore de libérer le siège. La descente est vraiment très rapide et je n'arrive pas à me diriger. Dans les 100 derniers mètres, le sol me saute littéralement dessus. Je comprends et j'ai le pressentiment que c'est probablement la fin de la partie. A cette vitesse là, je ne peux pas m'en sortir.

La résignation fait place à la colère. Avec ou sans le siège sur la tête, c'est fichu.

Je deviens très calme. Je cherche ce que je peux faire de ces dernières secondes. Je pense très vite :

«Je n'ai que 35 ans, il me restait encore beaucoup de choses à faire ...

C'est trop c... Je ne vais même pas me planter sur le sol français...». Puis :

«Tout d'abord, le pire n'est jamais sûr et j'ai environ 350 sauts en parachute à mon actif...

Je peux amortir le coup. J'ai peur... Je vais avoir mal.

Je suis prêt à tout, mais je ne veux pas finir comme un légume...

Je dois prendre la position d'atterrissage que je connais bien et la tenir jusqu'à l'impact. Serrer les jambes et, au besoin, casser le bas de mon corps pour essayer de préserver le haut. Je ne vois rien d'autre à faire. Mais je vais avoir très mal. »

En « courte finale », je vois que je vais arriver en bordure du chemin forestier et que ce n'est peut-être pas si mauvais que ça pour les secours. Le sol arrive très vite. C'est la fin. Je me concentre sur la position et j'attends. Instants très désagréables que je cherche à positiver.

«A la vitesse à laquelle j'arrive, ça ne sera pas long».

«Où est-ce que je vais avoir mal?».

«Qu'est ce que je peux emporter? - Une dernière vision de la terre.»

«C'est maintenant. J'y suis... Peut-être que je vais bientôt SAVOIR».

J'ai toujours en mémoire l'image du chemin et des cailloux qui ont «accueilli» mes chaussures.

Une douleur, énorme, dans le dos. Une douleur, très vive, à la main droite. Une douleur sourde à la cheville gauche, une douleur et du sang sur le genou droit. Du sang qui tombe, goutte à goutte, de ma tête sur mon pantalon anti-g.

Mon casque a été arraché. Je vois et je respire. Je suis «empilé», en boule, recouvert par mon parachute. Une première pensée consciente émerge doucement : «J'ai mal, donc je suis vivant».

J'ai l'impression d'être plus ou moins conscient et que mon cerveau fonctionne comme s'il devait entraîner un énorme volant d'inertie. Les pensées se forment lentement et se précisent, après.

Toujours cette douleur, partout, mais surtout dans le dos. «Depuis combien de temps suis-je ici? Je suis vivant, mais dans quel état? Est-ce que je suis paralysé?»

Je me souviens d'histoires que l'on raconte. Des blessés amputés qui se plaignent de douleurs aux membres qu'ils n'ont plus.

«Je vais essayer de bouger». «Non, car j'ai la colonne vertébrale cassée. Oui, car je suis en Allemagne. Si les secours arrivent je ne les verrai pas et comme, en plus, je ne parle pas leur langue, je ne pourrai pas leur faire comprendre qu'il ne faut pas me toucher. Quand ils enlèveront le parachute qui me recouvre et me «déplieront», là, je serai paralysé, même si je ne le suis pas encore ».

De mon bras valide je dégage doucement le parachute et je vois des arbres. Une grosse bouffée de plaisir me calme et me rassure. Je me dégage un peu plus du parachute sans trop bouger mon buste et je vois que je suis au bord du chemin. Puis, JE ME REPOSE. Je ressens toujours cette douleur dans la colonne et à la main.

«Et si je m'allongeais sur le chemin, ce serait plus facile pour les secours».

«Les secours? Je n'ai pas entendu repasser l'avion de mon équipier. Il était devant moi, sans doute n'a-t-il rien vu, ni pu alerter qui que ce soit. Heureusement, l'épave fume. Elle est assez loin mais les habitants du coin savent qu'il y a eu un accident.».

«Nous sommes en début d'après midi, je ne passerai pas la nuit dehors».

Je réfléchis : «Il faut que je m'approche du chemin pour que l'on me voie du ciel».

Je commence à bouger le buste et à envisager de me traîner au milieu du chemin pour pouvoir être vu et pour me signaler. Je bascule doucement sur le côté. La douleur est très forte.

Je prends un fumigène et cache, à même ma peau, les fréquences confidentielles et codées que nous utilisons. J'attrape un morceau du parachute et, en m'appuyant sur mon coude valide, je commence à ramper comme je peux, sur le chemin. Je fais deux ou trois mètres. La douleur est forte mais pas plus que quand je reste immobile.

Arrivé au milieu du chemin, je m'allonge complètement sur le dos. Un morceau du parachute est visible du ciel. J'essaie de remuer les jambes, pour voir. Je n'y arrive pas, c'est trop douloureux, mais j'arrive à remuer un peu les pieds. Je reprends confiance.

«Je ne peux pas être paralysé car j'ai trop mal aux jambes et je bouge mes pieds».

J'ai l'impression d'avoir fait ce que je devais faire. JE ME REPOSE et j'attends.

Un bruit de moteur de voiture, un peu lointain. Des oiseaux qui chantent.

Si ce n'est la douleur, très forte, qui me tord le corps, la situation n'est pas trop mauvaise.

J'entends le bruit du moteur qui se rapproche.

J'actionne le fumigène et je respire un grand coup. Les secours arrivent.

Deux forestiers s'approchent, à pied, à travers bois. Ils avaient vu le parachute et s'étaient mis en marche. Ils viennent de voir le fumigène rouge. Ils ont une trousse de premier secours très bien équipée. Dans un anglais approximatif, je leur explique qu'il ne faut pas me bouger. Ils me répondent qu'ils ont une formation de secouriste et savent relever leurs camarades qui chutent des arbres. Ils me semblent compétents et commencent à panser les plaies de la tête et du genou. Ils me tiennent compagnie, avec gentillesse et sourires.

Rapidement arrive une voiture de police qui, par radio, guide une ambulance. Je me sens entre de bonnes mains, en confiance et JE ME REPOSE.

Embarquement dans l'ambulance, radios et coutures de mes plaies à l'hôpital de Waldkirch.

Un médecin, qui avait probablement appris le français au début des années 40, m'explique que je ne suis pas transportable et que je vais être hospitalisé sur place, probablement pour quelques semaines. Tout ça me paraît secondaire.

Je lui demande que l'on prévienne les autorités françaises et ma famille. Il me répond que c'est déjà fait. Un médecin militaire, aviateur français des F.F.A., arrive bientôt. Il m'explique qu'un hélicoptère équipé pour le transport des grands blessés va arriver. Puis il va négocier mon départ pour la France avec le

toubib allemand qui veut vérifier dans quelles conditions je serai transporté. Pour ma part, depuis l'arrivée des forestiers, je ne me sens plus guère concerné par cette affaire. Je suis fatigué et confiant.

Pendant le trajet en hélicoptère le médecin me tient compagnie me surveille et discute un peu. Je prends conscience que, pendant la descente en parachute, je n'ai pas dégrafé le paquetage de survie. Aurait pu mieux faire... Le reste, le débriefing, l'enquête, viendront en leur temps.

L'arrivée se fait de nuit à l'hôpital militaire de Nancy où m'attend le commandant en second d'escadre. Accompagné de l'épouse du commandant de la base, il va ensuite rejoindre ma famille pour lui préciser quelques détails. Les premières informations ont besoin d'être actualisées, car il avait été annoncé que tout allait bien et que j'étais monté tout seul dans l'ambulance.

Quelques jours plus tard, je demande à un camarade de récupérer la poignée de mon parachute.

Les enquêteurs, sans trop me fatiguer ni trop me faire souffrir, ont fait leur travail. C'est le président de la commission d'enquête qui a recueilli mon rapport oral à l'hôpital et l'a écrit lui-même, très fidèlement. Merci à lui.

Trois mois de plâtre, six mois d'état-major, dont deux comme chef de centre à Val d'Isère, un mois à Aulnat pour découvrir et apprendre les bases du métier de moniteur, avant de rejoindre l'Ecole de l'air à Salon de Provence comme commandant d'escadron sur Fouga, sans siège éjectable (*of course*).



Jean Adias, fils d'un tailleur renommé de Pau, loin d'être découragé dans son désir de voler, en fut renforcé dans sa vocation. Et c'est sur ce type d'avion, le Potez 25, qu'il passa son brevet de pilote de guerre alors qu'il n'était encore que caporal-chef. Sa carrière le conduisit en divers lieux de fondation aéronautique, notamment pour le transport, et en beaucoup de lieux où sévirent la deuxième guerre mondiale, les opérations en Indochine (il fut l'un des derniers à poser plusieurs fois son Dakota à Dien Bien Phu pour, entre autres missions, des évacuations sanitaires) et en Algérie. C'est avec le grade de Colonel qu'il prend sa retraite, et avec un état de services impressionnant: plus de 35 000 heures de vol sur 126 types d'avions différents, du plus petit jusqu'au Constellation, et le record mondial absolu de missions de guerre : 1241. Il sera, durant plusieurs années, pilote-largueur au para-club de Pau-Idron : certains d'entre nous s'en souviennent

L'AS DES AS ALGÉRIEN

Récit d'un Béarnais....

Je vais vous parler du premier as de guerre algérien.

Vous savez que le terme "*As de guerre*" a été créé au cours de la guerre 14-18. Pour avoir droit au titre "*As de guerre*", il fallait avoir abattu au moins 5 avions ennemis. Cette réglementation a été maintenue pendant la seconde guerre mondiale et je crois qu'il y a pas mal de pays qui l'ont également adoptée. Si vous avez 5 victoires officielles, vous êtes classé "*As de guerre*".

Alors voici l'histoire du premier as de guerre algérien.

C'était, bien sûr, après l'indépendance de l'Algérie. Nous sommes restés 2 ou 3 ans avec nos *Constellation* de sauvetage en Algérie pour assurer le sauvetage dans la zone méditerranéenne de responsabilité de l'Algérie et surtout également du Sahara parce que, du fait du départ des troupes françaises du Sahara, les gens, en particulier les pétroliers, partaient imprudemment à la chasse à la gazelle, se perdaient, et souvent, il fallait qu'on aille à leur recherche. On les a heureusement, la plupart du temps, retrouvés et sauvés. Nous attendons d'ailleurs toujours un mot de remerciement. Mais ça, ce n'est pas grave, c'était notre boulot.



Lockheed 749 "Constellation" SAR (DR)

Nous étions donc stationnés avec notre *Constellation* dans ce qui avait été la grande Base 149 de Maison-Blanche qui, bien sûr, avait été évacuée par les Français. Il n'y avait plus que nous. Comme nous avions un statut international dans le cadre du sauvetage, nous étions basés là. Et la toute naissante aviation militaire algérienne s'était installée à l'ancienne base aéronavale qui était à côté de nos bâtiments, base toute neuve, avec de beaux bâtiments, avec un beau hangar et, comme disaient les marins un *plan d'eau* magnifique, c'est à dire un parking magnifique.

L'aviation algérienne comprenait à ce moment-là 5 chasseurs de type *Mig-15* soviétiques, qui avaient été offerts au président Ben-Bella par le colonel Nasser, le président de l'Egypte. Ces avions monoplaces de chasse qui étaient redoutables à l'époque avaient fait pas mal de misère aux avions américains en Corée. Ils étaient stationnés dans l'ancien hangar de la marine . Et on ne les voyait jamais voler.

Un jour il y a quand même un gradé haut placé qui a dû se dire :

- « *Il faudrait quand même faire tourner un peu nos avions.* »

Ils ont sorti un *Mig-15* et l'ont mis en route. Je suppose que c'est un pilote qui est monté dedans et qui a mis le moteur en route.

À un moment donné, on l'a vu descendre pour aller chercher des cales : il s'était aperçu qu'il n'en avait pas mis.

Le *Mig-15* ne devait pas comprendre l'arabe. Ils l'avaient mis face au hangar ;

Il est parti plein régime tel un taureau dans les arènes de Mont-de-Marsan pour les fêtes de La Madeleine. Il est parti comme un boulet de canon, il est rentré dans le hangar et a démolé tout ce qui se trouvait à l'intérieur. Autrement dit, tous les *Mig* se sont retrouvés en pièces détachées. C'est pour cela que je dis que le premier as de guerre algérien a détruit 5 avions, 5 *Mig-15*, il avait donc droit au titre d' "*As de guerre*".

Je dois ajouter que, pas loin de là, il y avait l'équipage du *Constellation*, avec à sa tête un certain capitaine que je connais bien et qui était plié de rire.

Pour terminer je dirais que ce brave Algérien a battu le record mondial qu'avait battu en juin 1940, le fameux Adj Le Gloan, le grand as de guerre français tombé ensuite en 1943 en Afrique du Nord. Lorsque les Italiens de Mussolini nous ont lâchement attaqués vers le 15 juin, alors que la France était déjà exsangue et à moitié occupée, Le Gloan était sur le tout nouveau et magnifique Dewoitine 520. Je crois qu'il était basé au Luc. Il a décollé pour intercepter des avions italiens qui venaient bombarder Toulon et en 50 min, à l'époque c'était le record du monde, il a abattu 5 avions italiens.

Je peux dire que l'as algérien a battu, et de loin, le record puisque lui, c' est en 5 sec qu'il a mis 5 avions au tapis.

Il faut dire que cela, c'était il y a près de 50 ans et d'après ce que j'ai entendu à la radio ou lu sur des revues militaires, l'Algérie, maintenant, grâce à l'argent du pétrole et du gaz, dispose d'une Armée de l'air ultramoderne et redoutable. Ce n'est, hélas, pas le cas chez nous où l'on entend sans arrêt parler de dissolution d'unités de combat et de fermetures de bases.

Et puisque je parle des Algériens, je profite de l'occasion pour saluer la mémoire d'un petit Algérien, le Sgt Saharaoui, qui était pilote de chasse dans l'Armée de l'air française. Il participait à la bataille de Diên-Biên-Phù comme pilote de chasse sur *Bearcat*. Il fut abattu, s'en est sorti vivant, mais mourut par la suite dans la marche de la mort qui les amenait vers les camps Viet-Minh.

Et mon navigateur de Diên-Biên-Phù, Pierre Duchenoy, qui est à Pau, que je vois presque tous les jours, l'a très bien connu et m'a dit :

- « *C'était un garçon absolument délicieux et profondément français.* »

C'est la raison pour laquelle, comme il est totalement oublié maintenant le pauvre garçon, j'ai tenu à rappeler sa mémoire. Il le méritait bien.

Jean ADIAS



A défaut de reprendre la dernière pique de rappel du général Robineau voici quelques expressions que nous ne devrions plus utiliser ce qui nous permettra d'être subventionnés par le ministre de l'Education Nationale (Soyez rassuré c'est un Joke, le ministre ne subventionne pas des associations d'anciens militaires, le budget ne le permet pas, mais surtout l'éducation ne supporte pas les amateurs fussent-ils éclairés)

PERISSOLOGIES : Les expressions suivantes sont des périssologies ou des pléonasmes (les redondances sont entre parenthèses)

(A haute) altitude	Des phases (successives)
A (très) bientôt	Descendre (en bas)
A l'unanimité (générale)	Différer (à une date ultérieure)
Le statut quo (actuel)	Donner (gratuitement)
Ajouter (en plus)	Emmener (avec soi)
Allumer (la lumière)	En une heure (de temps)
Applaudir (des deux mains)	Etre solidaires (les un des autres)
(Assez) satisfaisant	Exporter (à l'étranger)
Au (maximum de) son apogée	Faire un (mauvais) cauchemar
Avoir le monopole (exclusif)	Hurler
Avoir un bel avenir (devant soi)	Il neige (dehors)
Brûler un feu (rouge)	Importer (de l'étranger)
Claquer (bruyamment) la porte	Le (tout premier) prototype
Collaborer (ensemble)	La conjoncture (actuelle)
Commémorer (un anniversaire)	La marche (à pied)
(complètement) achevé	La (première) priorité
Construire un bâtiment (neuf)	La topographie (des lieux)
Des dégâts (conséquents)	L'apparence (extérieure)
Des frais (onéreux)	Le bip (sonore)
Des paroles (verbales)	Le but (final)
Des perspectives (d'avenir)	

PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE L'ASSOCIATION DES PERSONNELS DE LA 5° ESCADRE DE CHASSE

Le 10 juin 2016 à 12 h 15 au musée Européen de l'Aviation de Chasse situé sur l'aérodrome d'Ancône, à Montélimar.

Le Président ouvre la séance en souhaitant la bienvenue aux 26 adhérents présents.

A ce jour, l'Association compte 197 adhérents.

FINANCES

En l'absence du trésorier le vice-président donne lecture du bilan ci-dessous. Le bilan est accepté par l'assemblée présente.

La cotisation annuelle est maintenue à 10 €, celle-ci est exigible en juin de chaque année (date de création de l'Association).

Pour diminuer les frais d'affranchissement les titulaires d'une adresse mail voudront bien la communiquer, sans aucune obligation,

à Annie Foix : foixannie@gmail.com ou à Jacques Dieu : jacdieu@gmail.com

RENOUVELLEMENT DU BUREAU – Aucun changement

LE MOT DU PRESIDENT :

Le Général Lartigau nous informe des derniers changements quant à l'organisation de l'Armée de l'Air et nous retrace les principales missions en cours.

Puis il donne la parole au Lieutenant-colonel CHANUT, commandant du 2/5 et représentant le commandant de la Base aérienne CNE de Seynes. Celui-ci nous informe du déroulement de la cérémonie pour les 75 ans du 2/5 qui aura lieu **le 6 octobre prochain**.

Tous les adhérents de l'AP 5 sont cordialement invités à la cérémonie qui sera suivi d'une démonstration aérienne et d'un rafraichissement.

Le soir, un repas sera organisé par l'Escadron mais pour le moment, cette soirée est uniquement réservée aux personnels ayant servi au 2/5.

Si vous désirez participer à la cérémonie et/ou à la soirée, vous devez contacter dès à présent le 02.005 soit par mail : idf75ans@gmail.com ou par téléphone au 0490115723. Dès que les modalités en seront définies, le 02.005 recontactera les personnes inscrites afin de leur préciser le déroulement.

A 12 h 45, le Président clôt l'Assemblée générale.

Le Général d'armée aérienne J.C. LARTIGAU
Président de l'A.P. 5

Signé : J.C Lartigau

M. SOUFFLET Michel
Trésorier

Signé : M. Soufflet

M. DIEU Jacques
Vice-Président

Signé : J. Dieu

Mme FOIX Annie
Secrétaire

Signé : A. Foix

EXERCICE 2015 – 2016

Avoir au 19 juin 2015 = + 6776.58 €

RECETTES		DEPENSES	
46 Cotisations	780,00	Affranchissements	580,71
7 adhésions	70,00	Fournitures de bureau	361,19
Dons	540,00	Participations sorties	782,5
Intérêts	57,07	Décès	150,90
TOTAL	1447,07		1875,30

Balance : - 428,23 €

AVOIR AU 01 juin 2016 : + 6348,35 €

COMPTE EPARGNE	COMPTE COURANT	CAISSE
6149,73 €	181,15 €	17,47 €