



EDITORIAL

Dans le N° 72 de notre journal je suis revenu sur l'attribution de la Légion d'Honneur à des individus dont les mérites étaient pour le moins discutables. Pour ne pas renouveler de telles erreurs, il a été créé une médaille spécifique pour « récompenser » les victimes des attentats, incontournable hommage de la nation. On ne peut que saluer cette initiative.

En revanche cette médaille aura le cinquième rang protocolaire avant la Croix de guerre 1914-1918, la Croix de guerre 1939-1945, la Croix de guerre des Théâtres d'opérations extérieurs, la Croix de la Valeur militaire et la Médaille de la Résistance.

Pour le pouvoir il est donc plus valorisant de mourir en buvant une bière à la terrasse d'un bistrot que de mourir au combat pour la grandeur de la France !!!

Dans le précédent N° d'AP 5 New's, je vous avais parlé de Gérard Bouillon Perron et j'avais évoqué le Pentathlon International Militaire. Malgré les précautions prises, j'ai fait une erreur que je corrige ci-dessous. Pour les internautes j'ai déjà publié un AP5 Mail info, que je reproduis ci-dessous pour les non internautes.

Dans le dernier N° de notre revue j'ai écrit quelques mots sur Gérard Bouillon Perron et j'ai cité les équipiers qui avaient participé à ce PAIM en Grèce, fatal à Gérard. J'avais à cette occasion demandé l'aval de Roger Mathieu comme témoin....

Nous avons fait une erreur en limitant les équipiers de Gérard à P. Brenneur, Gilbert Navarro et Roger Mathieu. J'ai reçu un correctif de Michel Vautier accompagné d'une photo superbe que je veux vous faire partager.

On peut y voir de droite à gauche



Le colonel Charles, commandant la BA 115, superbe chasseur ancien commandant de la « 5 », Bouillon Perron, Navarro, Peiffer (qui n'était pas affecté à la « 5 » mais qui avait rejoint l'équipe superbe de la « 5 »), Brenneur, Vautier et Mathieu (remplaçant).

La « 5 » avait également à cette époque participé aux PAIM en Suède et en Norvège, mais surtout avec H Risch comme capitaine et les mêmes équipiers elle avait ravi à la « 9 » (sur F84 F à Metz) la domination du PAM pendant plusieurs années.



L'Armée de l'Air est tournée vers l'avenir, le passé se retrouve dans les faits d'armes de 14/18 ou de 39/45. En revanche l'Armée de l'Air a oublié la guerre d'Indochine et l'anniversaire de Dien Bien Phu est passé quasi inaperçu.

Dans les N° 53, 55, 64 et 67 de notre revue nous avons salué les combats et les sacrifices de nos anciens. Le Général Caubel que nous avons cité plusieurs fois rappelle dans une lettre au CEMAA datée du 1^{er} juillet 2016 cette faute contre l'esprit des anciens d'Indochine.

Général (2^{ème} S.) Pierre CAUBEL
 9, impasse Le Verger
 95620 PARMAIN
 Tel. : 01 34 69 16 57
 e-mail : pierreetsuzon@sfr.fr

Parmain, le 1^{er} juillet 2016

COPIE

Le Général Chef d'État-Major de
 l'Armée de l'Air (Cabinet)
 26, Bd Victor
 75509 PARIS Cedex 15

Mon Général,

Je viens de tomber incidemment sur cette information : "Une promotion de St-Cyr à Dien- Bien Phu". Je joins à cette lettre le détail de l'information.

J'étais heureux de cette nouvelle, mais en même temps j'avais très mal au cœur. Mal au cœur oui, parce que je sais que l'Indochine, la guerre d'Indochine et Dien-Bien-Phu ont été gommés de la mémoire de cette armée de l'air que j'ai aimée et servi pendant 35 ans.

Je sais ce dont je parle ; et je le prouve :

Pour son 75^{ème} anniversaire l'armée de l'air a rémunéré un "historien officiel" pour écrire "l'histoire de l'armée de l'air". L'écrivain s'est exécuté : une brique de plus de 550 pages !

Dès que j'ai eu l'ouvrage en main, j'ai sauté sur la table des matières pour trouver le chapitre consacré à la Guerre d'Indochine... Las ! Il n'y en avait pas ! La guerre d'Indochine avait tout simplement été oubliée ! Non, pas tout à fait, il y avait tout de même, dans le chapitre consacré à la montée en puissance des Escadres de la FATAC au sein de l'Otan, un sous-chapitre, quelques alinéas, intitulé "L'hypothèque indochinoise". On y montrait à quel point les effectifs et l'argent consacrés à l'Extrême-Orient contrariaient cette montée. Cette lacune effarante **n'a ému personne** !

A peu près à la même époque j'avais été convié avec mes camarades de la 2^{ème} Section à une grande réunion. L'association Nationale des Anciens Combattants de Dien-Bien-Phu m'avait même demandé de la représenter à cette occasion. Après les présentations et laïfus habituels il y avait un cocktail... J'en ai profité pour me présenter au CEMAA présent en lui précisant : "Je suis là non seulement à mon titre personnel, mais je représente aussi l'Association des Anciens de D-B.-Phu". Il m'a regardé, avec un œil éteint marqué par un ennui profond. Il m'a répondu : "Ah, bon". Il s'est aussitôt retourné vers le buffet et a repris un petit four. Je lui ai écrit le lendemain pour lui dire, très respectueusement, que son désintérêt m'avait choqué. Je n'ai pas eu de réponse.

Autre chose encore ?... La revue de l'Ecole de l'Air, "Le Piège", consacre normalement une page nécrologique lors de la disparition de l'une ou l'autre de nos grandes figures de l'AA. On y célèbre largement les mérites acquis à la tête de l'EMAA, au "Bureau Plan" ou ailleurs. La mention "s'est particulièrement distingué en Indochine où il a commandé telle ou telle unité" passe sous silence !

C'est ainsi... L'A.A. célèbre toujours la mémoire de Guynemer, et c'est très bien. La mémoire des FAFL est conservée... On a même encore en tête cette "guerre zéro-mort" dans les Balkans, dont se félicitait le CEMAA de l'époque ! Mais la guerre d'Indochine, elle, est une affaire classée.

Pourtant notre armée de l'air, pendant cette guerre et en particulier à D.-B.-Phu, P a été le lieu de véritables et purs actes d'héroïsme. Je ne pense pas tellement aux équipages de B 26 relativement à l'aise du haut de leurs 10 ou 11 000 pieds (ce qui ne m'a pas empêché de me faire descendre et de passer cinq ou six mois à faire du tourisme à pied à travers le Haut-Tonkin). Je pense surtout à ces équipages de Dakota exécutant de nuit, à faible vitesse, des parachutages hasardeux sous les feux nourris de la DCA Viet. Qui pense encore à eux aujourd'hui, ainsi qu'à ceux qui sont restés là-bas pour toujours ?

Ne m'en veuillez, mon Général, de vous adresser cette lettre. Elle n'exprime que mon souci et ma tristesse de voir l'oubli s'installer non seulement dans notre pays, mais même au sein de l'armée. C'est pourquoi la présence à D.-B.-Phu D quelques saint-cyriens m'a tellement touché. Que pourrait-on faire pour que l'A.A. puisse se réveiller à son tour ?

Très respectueusement



Copie (pour information) :

- ANTAM B. A. 107 - 78129 VILLACOUBLAY – Air
- ANFAS Cmdt FAS - BA 921 TAVERNY Cedex Ta

J'ai récemment eu un contact avec Jean Hauviller qui avait écrit un article pour notre journal sur la première bulle de D.A. au-dessus d'Evian lors des accords avec le FLN dans le cadre de la fin de la guerre d'Algérie. Il nous conte une « aventure » des années 68. Elle est très très loin de ce que l'on peut vivre aujourd'hui et j'en donne un exemple récent que j'ai vécu sur la Base.

Une autre raison pour laquelle j'aime bien la 5

Jean hauviller - 15 aout 1968

Je suis affecté à l'EM ZAD Sud Aix les Milles ; avec ma famille nous «remontons» en voiture passer des vacances en Alsace.

Sur la N 7, au travers d'Orange, il y a un monde fou et j'ai plus de 600 kilomètres devant moi.

Je tente un dépassement qui se traduit par une inter en face à face (mal transformée, bien sûr, en 1968 !) Chocs presque frontal et arrière : mon épouse est blessée à une jambe, nos garçons (11 et 5 ans) sont indemnes, la voiture est détruite (6000km) et moi, je suis choqué.

De la station-service proche, je téléphone à l'officier de garde de la Base d'Orange et dans les minutes qui suivent je suis relié avec le commandant B... (il est Chef des Ops, nous nous connaissons). Je lui explique l'événement et lui demande si on peut m'aider car ici personne ne bouge et je suis à moitié abruti. Il me répond de patienter et qu'il s'en occupe....

Alors tout s'enchaîne :

- une ambulance de la Base arrive et emmène mon épouse à l'hôpital d'Orange où elle sera immédiatement opérée : on lui recoud un tendon d'Achille,
- une autre voiture m'amène à la base avec nos fils et les bagages,
- un toubib nous examine ; les garçons sont embarqués par un couple, leurs jeunes filles les dorloteront jusqu'au lendemain,
- on m'entoure, on m'emmène au mess et au lit...
- Et puis, chance extraordinaire, le lendemain matin :
- un N 2501, en retour vers Villacoublay après une évase en Corse, est détourné et nous emporte vers Strasbourg-Enzeim (vol à sensations : des orages continus !)
- une ambulance militaire d'Enzeim nous transporte à Sélestat où ma femme présente sa jolie petite botte en plâtre à ses parents ; mes talents de chauffeur en prennent un coup. Pas volé !

En résumé, tout s'est passé heureusement :

- la petite botte blanche n'a été qu'une épreuve momentanée, sans séquelle,
- SIMCA m'a remplacée (gracieusement, mais sans sourire) ma voiture détruite prématurément – clause d'appel du contrat de vente –
- j'ai pu (je crois) récupérer raisonnablement ma cervelle et continuer de m'entraîner aux inters....et à d'autres choses.
- Nous avons rencontré beaucoup d'amis avec lesquels nous avons longtemps correspondu ; mais les mutations... et c'était hier !:

Et enfin pour conclure : Merci à la 5 ! Merci à l'Armée de l'Air !

Jean Hauviller (juillet 2016)

Autres temps autres mœurs. Il y a quelques temps j'ai rencontré dans mon village un jeune garçon de 16 ans. Il était intéressé par l'Armée de l'Air et je l'ai emmené visiter la Base. Cela lui a tellement plus qu'il s'oriente maintenant vers le métier de pilote.

Comme chaque fois en la matière je lui ai précisé que les conditions physiques étaient un point clef de sa future carrière, et sur des souvenirs vieux de 20 ans je lui ai proposé une visite médicale PN à l'infirmerie. Naturellement je pose la question au colonel qui me fait une réponse dilatoire car il faut demander l'accord du médecin Chef et du médecin PN qui sont indépendants sur le plan professionnel du Colonel Commandant la Base et sans lien de subordination !!!

Quelques jours après le colonel me confirme que, tout à fait exceptionnellement, le médecin PN pourra faire passer cette visite, car cela ne rentre pas dans les missions du service de santé (re !!!) mais il le prend sur lui.

Rassurez-vous tout s'est bien passé et le Toubib PN a été parfait, mais nous ne sommes plus dans le monde que nous avons connu (re !!!)



CONVOYAGE VERS ISRAËL

***René Sansilvestri, Sansil pour les copains, était à la « 12 »
cette escadre rivale et sœur de la « 5 » dans les années 60 sur SMB2.
D'une personnalité forte et d'une grande expérience aérienne
il était reconnu par tous.***

***Lui aussi nous a quitté en ce début du mois d'août.
Il nous raconte aujourd'hui une mission un peu particulière en Israël.
Il a été à la « 5 » après la « 12 ».***

Il a volé sur plus de trente avions depuis l'Ouragan jusqu'au MIII

L'Armée de l'air ayant pris des accords avec Israël pour faire réviser ses *Super Mystère B2* en Israël, j'ai été désigné ainsi que 5 autres chefs de patrouille pour emmener les 6 premiers SM-B2 sur place. Le *Super Mystère* est un intercepteur de jour, il monte vite, est rapide pour l'époque (1300 km/h) mais n'est pas fait pour aller loin ni pour voler longtemps. Une mission normale dure entre 30 et 45 min et se passe dans un rayon de 200 à 300 km de sa base.

Il y avait une escadre de SM-B2 à Creil (la 10ème escadre) une à Orange (la 5ème Escadre) et une à Cambrai (la 12ème Escadre). Cet avion, très bon intercepteur, emportait 2100 kg (2600 litres) de carburant en interne, c'est à dire en version intercepteur, 3100 kg (3900 litres) avec 2 réservoirs supplémentaires de 625 litres chacun pour les missions basse altitude et 4100 kg (5200 litres) pour les voyages avec 2 réservoirs supplémentaires de 1300 litres chacun.

Mon escadre, la 12ème devait convoier 3 avions, la 10ème, 2 avions et la 5ème 1 avion. C'était la première livraison, aussi avant le départ nous avons été convoqués tous les 6 à l'Ambassade d'Israël pour plus amples renseignements. L'ambassadeur nous reçut avec champagne et petits gâteaux, puis à notre grande surprise, nous remit l'équivalent de 1000 fr. en dollars pour nos petits frais de route et nous indiqua la procédure à appliquer pour ce voyage.

La France avait obtenu l'autorisation d'un atterrissage à Eleusis, la base militaire d'Athènes, à condition que nous ne soyons pas armés, ainsi que la possibilité de dormir sur la base pour nous, nos mécaniciens, qui devaient assurer la remise en œuvre des avions et l'équipage du Nord 2501 qui les transportait et qui devait nous ramener après la livraison. Il faut savoir que le SM-B2 ainsi que les premiers *Mirage III C* ne pouvaient pas démarrer seuls, une grosse bouteille d'air comprimé très lourde montée sur chariot était nécessaire pour lancer le réacteur. La plupart des bases françaises en étaient équipées, mais pour tous atterrissages à l'étranger il fallait les faire venir.

Le départ devait se faire le lendemain et, alors que nous demandions où nous devions atterrir, on nous répondit que c'était sur une base secrète et qu'on ne pouvait pas nous le dire. Sur ce, nous faisons remarquer que nous ne pouvions pas aller quelque part sans savoir où, on nous répondit que les radars nous dirigeront sur la bonne base. Lorsque nous avons émis l'idée qu'il pouvait arriver que l'on tombe en panne radio et donc ne pas recevoir les ordres que le radar devait nous donner, l'ambassadeur nous répliqua que des *Mirage III* viendraient de toutes façons à notre rencontre pour nous protéger étant donné que nous n'étions pas armés et que par la même occasion ils nous dirigeraient. Il est toujours délicat pour un pilote de ne pas être complètement maître de sa mission, surtout pour un voyage où nous savions que nous arriverions à court de carburant, et le fait de ne pas savoir où nous allions et en plus ne pas pouvoir se défendre au besoin ne nous enthousiasmait pas beaucoup.

L'ambassadeur continua à nous inquiéter en nous signalant que nous devons nous méfier car tout ce qui est visible, militairement parlant, est factice. Les pistes d'atterrissages visibles sont des fausses, les vraies sont peintes en camouflées et les taxiways ressemblent à des routes et sont plantés d'arbres de chaque côté comme sur nos routes nationales, les radars sont en bois et les tours de contrôle sont fictives, les vrais sont camouflés sur des collines à proximité. Il nous indiqua les fréquences radio et les codes IFF à utiliser à l'approche d'Israël.

Le rendez-vous avec les 6 avions est prévu pour le 19 Avril à Solenzara, le départ pour Athènes le 20 et pour Israël le 21. Bien sûr les 6 avions seront équipés en bidons de 1300 litres. Le 20 au matin nous sommes tous à Solenzara et nous préparons notre mission qui n'était pas simple car nous devons voyager comme un avion de ligne, avec un plan de vol IFR sous contrôle des organismes de la navigation aérienne d'Italie et de Grèce et nous ne sommes pas très entraînés à ce genre de chose car théoriquement nos avions ne le permettent pas. En effet pour un plan de vol IFR vous devez pouvoir rejoindre votre terrain de destination, plus pouvoir vous dérouter sur un terrain de dégagement, plus tenir encore 30 minutes de vol. (Normes de cette époque), ce qui pour tout avion de chasse du moment était absolument impossible. En fait, nous avions de quoi aller à Athènes et rester 15 minutes maximum en attente. Mais nous avions l'habitude de ce genre de chose, nous partions toujours en nous disant : on verra bien sur-place.

Nous déposons donc notre plan de vol pour un décollage à 16 h 00, et à 15 h 50 nous mettons nos réacteurs en route, et demandons l'autorisation de rouler. Pendant que nous roulons vers la piste 36, un *Broussard* faisait des parachutages et un des parachutistes s'était retrouvé accroché à la roulette de queue du *Broussard*. L'avion traînait donc ce pauvre homme et demandait du secours. Nous ne pouvions pas grand-chose pour lui et je pensais que le seul fait de décoller rapidement afin de dégager la fréquence radio pouvait faciliter les choses ; malheureusement la tour ne pensait pas comme moi et nous mis en attente au point de manœuvre. Même au ralenti, nous consommions du carburant et cela ne nous arrangeait pas.

Heureusement un hélicoptère décolla rapidement, demanda au pilote du *Broussard* d'aller au-dessus de la mer à très basse altitude, se mit en patrouille serrée avec lui et fit signe au parachutiste de déboucler son harnais et de se laisser tomber dans l'eau afin de le récupérer. Par chance, ce brave garçon n'avait pas perdu connaissance et tout se passa comme prévu

Nous avons enfin pu décoller mais en ayant perdu 7 à 8 minutes de vol en carburant.

Le voyage commença très bien, il faisait un temps magnifique sur l'Italie et à 38.000 pieds on pouvait voir toute la botte et même l'Adriatique au loin. Malheureusement, dès la fin de la botte, tout le reste du voyage se fit au-dessus d'une couche de nuages et on ne vit rien de la Grèce ni d'Athènes. Je vous rappelle que nous n'avions sur cet avion que le radiocompas comme moyen de navigation et immédiatement je me mis à repenser à ce pauvre Guers-Neyraud et à ses 6 *Mystère IV* qui sont partis à Séville avec comme nous un simple radio compas et qui ont dû s'éjecter suite entre autre au manque de précision de ce matériel.

Par chance Athènes-Contrôle nous répond, et nous demande de descendre au niveau 240 (soit 24.000 pieds, altimètre réglé sur 1013mb.) et de nous mettre en circuit d'attente au-dessus de la balise "HN" 294 kcs. Dans ces cas-là, nous nous séparons en patrouille de 2 avions espacé de 20 secondes l'une de l'autre. Nous avons donc le n°1 et 2 en patrouille serré devant, moi n°3 avec mon équipier n°4 en second et derrière le n°5 et 6.

Il faut savoir qu'un circuit d'attente dure 8 min et consomme environ 200 kg. de carburant et en général le contrôle nous fait descendre de 1000 pieds à chaque circuit, autant dire que même avec les pleins complets nous ne pourrions pas faire ce genre de chose. Je demande la météo et comme on m'annonce un plafond de 2.000 pieds je demande un cap pour descendre en dehors des voies aériennes et bien sûr, n'ayant pas de réponse, j'annonce que je vois le sol et que j'annule mon plan de vol et continu à vue. Bien sûr, ce n'était pas vrai.

Je prends un cap qui m'éloigne de la zone de contrôle et des voies aériennes, je m'aligne dans l'axe de la piste d'Eleusis, c'est-à-dire au cap 360° gisement zéro sur la balise d'Eleusis 418 kcs. Sachant que la balise se trouve sur le terrain, en me disant qu'il m'étonnerait fort qu'il y ait un *parpaing* (montagne) dans l'axe de la piste et je commence à descendre dans les nuages avec mon équipier en patrouille serrée.

En effet, nous sommes sortis des nuages à 2.000 pieds au-dessus de la mer avec une montagne à droite et une montagne à gauche dont les sommets étaient toujours dans les nuages. Dans ce métier, il faut bien avoir la *baraka* de temps en temps.

Pendant la descente j'avais bien essayé de contacter Eleusis-Approche sur 119.10 et la tour sur 122.10 mais comme d'habitude sans résultat. (Comme à Séville !) et au bout de 2 min environ la piste était devant moi. J'ai fait un passage en battant des plans pour faire signe que je n'ai pas de contact radio et après un *break* nous nous posons sans problème. Arrivé au sol j'ai la surprise de voir la patrouille qui était devant moi *leadée* par mon copain Nicolas et son équipier arriver sur le parking et qui avait fait le même genre de manœuvre. Le 5 et 6 arrivant quelques minutes plus tard.

L'aventure des 6 *Mystère* m'avait fait comprendre que par mauvais temps on ne pouvait pas travailler avec les civils compte tenu de nos types d'appareils. De plus, en circulation aérienne générale, dès qu'un avion militaire étranger annonce une situation critique, soit par « *Mayday, Mayday, Mayday* » ou « *Panne, Panne, Panne* » les civils font la sourde oreille de peur de ne pas réussir à le sortir de sa mauvaise position et que l'on puisse leur reprocher quelque chose. Sans aller jusqu'au *Mayday* ou au *Panne*, par deux fois, une fois en Espagne et une fois en Italie ou j'avais simplement demandé un information capitale, les deux fois ils sont tombés en panne radio, par contre dès que vous annoncez « *Terrain en vue* » bizarrement leur radio remarque.

Notre vol a duré 1 h 55 et l'autonomie du SM-B2 est au grand maximum de 2 h 00 et encore, j'ai effectué 2.000 h. de vol sur ce type d'avion et je n'ai jamais réussi à aller jusque là. Le Nord 2501 était déjà là et nous nous garons à coté de lui. La première étape était terminée mais les mécaniciens nous confirment qu'il restait à peine 3 à 4 minutes de vol dans chaque avion, on a eu chaud, heureusement que l'on a abandonné la procédure normale, mais tout est bien qui finit bien.

Un officier grec vient vers nous et nous signale que la base fermant à 17 h 00 c'est la raison pour laquelle nous n'avons pas eu de contact avec la tour et l'approche. On se demande à quoi servent les plans de vol. En fait, après 17 h 00 n'importe qui peut venir en avion sur la base, personne ne vous embêtera. Mais ne nous réjouissons pas, les problèmes ne font que commencer. Le lendemain matin, au moment de sortir de nos chambres, un soldat en arme était devant chacune de nos chambres et nous fait comprendre que nous ne pouvions pas sortir. Bien sûr, personne ne parlait le Grec et aucun de ces soldats ne parlait l'Anglais. Nous étions dans l'expectative !

Vers 9 h 00 un officier est arrivé et nous annonce que dans la nuit a eu lieu un coup d'état fomenté par une bande de colonels rebelles et, comme toujours dans ce genre de situation, tout est bloqué : plus de téléphone, plus d'avions de ligne, fermeture des frontières et la ville est envahie par l'armée avec chars, automitrailleuses etc. Il nous demande de rester dans nos chambres car ils ne savent pas quoi faire de nous, nous sommes devenus un colis encombrant.

Nous sommes restés là le 21 et le 22. L'officier que nous avons vu, étant célibataire logeait sur la base, et comme toute circulation était interdite les autres n'ont pas pu venir et de ce fait il se retrouvait commandant de la base avec 6 avions de chasse étrangers, plus un avion de transport, plus les équipages sur les bras. La base n'étant pas ravitaillé, le soir du deuxième jour il est venu nous dire qu'il n'avait plus de quoi nous nourrir, aussi il décida que le lendemain matin au lever du soleil il ferait faire une manœuvre à ses chars qui bloquent la piste afin de la libérer pendant quelques minutes le temps que l'on décolle et disparaisse à tout jamais.

Bien sûr nous acceptâmes sa proposition. Heureusement que l'on n'a pas attendu la fin de la crise car le régime dictatorial des colonels a duré une dizaine d'année. Nous avons toute la nuit pour penser. En fait, nous devons décoller pour partir vers une destination inconnue, sans plan de vol, sans connaître la météo, sans pouvoir prévenir Israël de notre arrivée. Il y avait deux gros problèmes dans cette situation, le premier concernait les vents en altitude, le second était le risque de passer pour des envahisseurs aux yeux des Israéliens.

Il faut savoir qu'aux altitudes où nous naviguons, c'est-à-dire celles où nous consommons le moins, existe parfois des *jet-streams*, vents d'une force de 150 à 300 km/h, que nous ne ressentons pas mais qu'il faut corriger selon leurs forces et leurs directions. Lorsque l'on a la vue du sol, on peut vérifier sa dérive, son avance ou son retard, et faire une correction, mais au dessus de la mer et sans aucune balise le long du trajet !

Si nous avons un *jet-stream* venant de droite, nous risquons de nous retrouver en Syrie, si nous avons un vent de gauche, nous risquons de nous retrouver en Égypte, si ce vent vient de l'arrière et qu'Israël soit recouvert par les nuages, et comme nous ne pourrons travailler qu'à la montre, au TOP estimé d'arrivée nous risquons de nous retrouver en Jordanie car à cette époque Israël ne faisait que 60 km de large soit 3 min 30 de vol et je vous rappelle que ces 3 pays sont en guerre contre Israël. Par contre si nous avons un *jet-stream* de face, nous n'arriverons jamais à notre destination et les bateaux prévus le 21 pour nous repêcher en cas d'accident ne seront sûrement plus là. Les problèmes étaient posés, mais il n'y avait pas de réponse. Malgré cela nous décidâmes de continuer.

Le lendemain matin, dès l'aurore, nous étions dans nos avions prêts à mettre nos réacteurs en route et attendions que les chars dégagent la piste. Il pleuvait, le ciel était complètement couvert, le plafond était très bas, enfin tout pour plaire. Nous aurions aimé partir tous les 6 ensemble mais avec cette météo c'était impossible, surtout que nous ne savions pas jusqu'où montaient les nuages.

Nous décidâmes de partir 2 avions par 2 avions, en patrouille serrée à 20 secondes d'intervalle les uns des autres. Dès 6 h 00 la piste fut libre, aussitôt, démarrage, roulage, alignement, décollage en postcombustion, prise de vitesse jusqu'à 380 kt, coupure de la PC, montée au cap 117°, rentrée dans les nuages à 200 pieds et nous n'en sommes jamais sortis. À 40.000 pieds nous étions toujours dans les nuages. Je plaignais les pauvres équipiers qui ont dû *morpionner* pendant 2 h 00 en ayant comme seul point de vue le saumon de bout d'aile de leur leader. Bien sûr le SM-B2 n'a pas de pilote automatique aussi je peux vous assurer que 2 heures de VSV sans aucun point de repère et en plus avec un équipier en patrouille serrée sur vous, ce qui vous oblige à avoir un pilotage souple, n'est pas non plus de tout repos.

Au bout de 1 h 20 de vol j'ai essayé de faire un travers sur la balise de Larnaca à Chypre afin d'avoir une idée d'un vent quelconque, mais pour ce genre de méthode il faut chronométrer un déplacement de l'aiguille du radiocompas pendant 10° et avec notre matériel dont l'aiguille n'arrête pas de battre de 3 à 5 degrés ça ne m'a pas donné grand-chose. Les numéros 5 et 6 n'en pouvant plus enclenchent la postcombustion pour monter au dessus de la couche et sont arrivés en ciel clair à 43.000 pieds mais avec 200 kg de carburant en moins. Les 2 autres patrouilles n'ont pas voulu tenter cette expérience. Au bout de 1 h 30 de vol nous passons sur la fréquence que l'ambassade nous avait donnée et nous branchons le code IFF demandé.

Mon attention était complètement accaparée par le contrôle continu de l'horizon artificiel, de l'altimètre et du badin le tout dans un silence de mort entre coupé de temps en temps par un rappel à tous les avions de contrôler les transferts de carburant, l'oxygène, les pressions, les températures et la demande à chacun du carburant restant afin de comparer nos consommations

Soudain une voie bien française semblant venir de l'au-delà vient rompre ce silence en annonçant notre indicatif et en demandant si nous l'entendions ; ma réponse fut rapide et affirmative. Un organisme de contrôle militaire nous signala qu'il avait contact radar sur nous, que nous étions sur la bonne route à 200 km de la cote et nous demanda de continuer au même cap tout en commençant une descente économique vers 5.000 pieds. Il est difficile d'imaginer le soulagement que nous a procuré cette annonce. Nous sommes sortis de la couche à 6.000 pieds, en vue de la côte au loin. Le radar a continué à nous diriger et au bout d'un moment nous avons aperçu une piste devant nous, mais comme l'ambassadeur avait tellement insisté sur le fait que tout ce qui se voyait était faux que je n'arrêtais pas, au grand étonnement du contrôleur, de demander confirmation à savoir si j'étais bien en finale sur la bonne piste.

L'ambassadeur avait un peu exagéré en ce qui concerne la piste, mais il est vrai qu'à peine atterri nous avons pu voir un grand nombre d'avions en position d'alerte, mais ils étaient tous en bois posés sur des pieux, et j'ai pu apercevoir également le radar et la fausse tour de contrôle en bois. Cette mystification pouvait se voir en passant à 20 kmh. à 50 m mais de loin cela était très trompeur. Par contre en regardant mieux, on pouvait voir dans un emplacement souterrain et bien camouflés 2 vrais *Mirages III* en alerte et prêt à décoller.

En bout de piste une Jeep *Follow me* nous attendait et après avoir roulé sur des taxiways bordés d'arbres et avoir effectué 2 ou 3 virages nous nous sommes retrouvés sous terre parmi une dizaine de SM-B2 et de *Mirages III*. À peine le réacteur coupé qu'une échelle était mise en place et un pilote israélien montait, coupe de champagne à la main, pour nous accueillir. Je n'ai jamais tant apprécié le champagne. Un buffet nous attendait avec toutes les huiles de l'aviation israélienne et, alors que nous demandions comment ils avaient été au courant de notre arrivée, ils nous ont signalé que des espions étaient planqués dans un caniveau en bout de piste à Eleusis depuis 2 jours et les ont prévenus de notre décollage par je ne sais quel moyen.

Nous avons passé 3 jours invités par les Israéliens qui nous ont fait visiter Nazareth, le lac de Tibériade, Haïfa et Tel Aviv. Nous n'avons pas pu voir ni Jérusalem ni Bethléem qui à cette époque étaient encore en territoire jordanien. Nous sommes rentrés avec le Nord 2501 à 14.000 pieds d'altitude, sans oxygène afin de pouvoir faire le trajet Tel Aviv – Brindisi (Italie) direct car Athènes était toujours dans la même situation et devait le rester encore un bon moment.

Seul l'équipage avait des masques à oxygène et de temps en temps nous allions emprunter le masque d'un des membres de l'équipage pendant quelques minutes afin de reprendre notre souffle.

Bizarrement le reste du vol Brindisi – Orange – Creil – Cambrai s'est passé anormalement sans problème.



Un peu de lecture

Plein badin pour badineries à l'escadron de chasse 2/11 Vosges

Trois anciens pilotes de Chasse ont essayé de raconter au travers d'anecdotes souvent drôles mais aussi dramatiques l'ambiance qu'ils avaient connue au sein de leur escadron de Chasse le 2/11 Vosges dans les années 1960/1970.

Ils se sont rendus compte en quittant l'Armée de l'Air qu'à leur époque tous les éléments étaient réunis pour en faire une époque bénie : beaucoup de pilotes officiers et sous-officiers dans les escadrons, beaucoup de mécanos, beaucoup d'heures de vol sur des avions variés que l'on pilotait sans pilote automatique. Donc, comme on dit dans notre métier, à la main !

Partis tôt à la retraite ou dans une seconde carrière dans le civil, ils y ont découvert par leurs enfants, leurs amis, leurs familles ou leurs collègues un monde différent de ce qu'ils avaient connu : les difficultés pour trouver un métier, les petits chefs souvent arrogants et parfois incompetents, le stress dans les entreprises, le harcèlement, le mal de vivre, le suicide, la nécessité de mettre dans les entreprises des syndicats, des directeurs des ressources humaines, des cellules de crise, des ergonomes, des consultants...

Ils se sont rendu compte de la chance qu'ils avaient eu de vivre cette « époque bénie » et ont donc voulu la partager, un peu, avec leurs lecteurs.

pour commander le livre "Plein badin pour badineries à l'escadron de chasse 2/11 Vosges"

URL :

https://www.chapitre.com/CHAPITRE/fr/search/Default.aspx?cleanparam=&titre=&ne=&n=0&auteur=&peopleId=&quicksearch=-Plein+badin&editeur=&reference=&plng=&optSearch=BOOKS&beginDate=&endDate=&mot_cl=&prix=&themeId=&collection=&subquicksearch=&page=1



Début juillet, nous avons perdu Christian Deriviere.

Il a été un mécano de très grande qualité, dont la gentillesse et la camaraderie étaient reconnues par tous.