



EDITORIAL

Dans un blog réputé le titre d'un article m'a interpellé

Haute hiérarchie militaire, mais où sont les aviateurs ?

En effet pour la première fois , nous n'occupons aucun des postes interministériels porteurs d'influence. Rien à l'Élysée, rien à Matignon, rien à l'hôtel de Brienne chez le Min DEF, ni le CEMA, ni le Major Général des armées, ni le poste de sous-chef opérations des armées, ni les poste à la Direction du renseignement militaire, aux relations internationales, à la DGSE. Le seul poste qui nous échoie est celui de sous-chef plan des armées...

A un an des élections présidentielles c'est d'autant plus grave que certains prétendants, particulièrement incompetent en matière de Défense, demandent la construction d'un second PA voire d'un troisième. Nous avons là une superbe démonstration de l'esprit interarmées de nos « amis » biffins et marins. Mais les aviateurs n'ont toujours pas compris, hormis l'ancien CEMAA le GNL Mercier.

« S'appliquer trop aux petites choses rend ordinairement incapable des grandes »

La Rochefoucauld

Dans tous les cas bonne et heureuse année.

Certains d'entre nous ont connus les objectifs d'assaut à la 1/100000 donnés en vol dans le cadre de l'épreuve de Sous-chef de patrouille.

Mes seigneurs il faut tout oublier. Vous trouverez ci-dessous les nouvelles méthodes de désignation d'objectif où les fusiliers commandos ont un rôle vital. Je me permettrai un codicille. Dans les grands élans interarmées dont nous sommes les grands spécialistes, il y a quelques années, un règlement interarmées écrit sous l'autorité d'un officier de l'Armée de l'Air, a été diffusé. On aurait pu croire que les compétences spécifiques des "FusCo" allaient être reconnues exclusivement pour cette mission Air. Eh bien non, cette tâche aérienne est partagée avec des artilleurs qui ont déjà du mal avec ce qui est en vue directe... Comprenne qui pourra et cela me ramène à l'éditorial de ce Numéro.

A l'ère du tout numérique

Une première à « Serpentex ». Lundi 14 mars 2016, une mission aérienne incluant un tir réel a été réalisée complètement en numérique entre un Mirage 20000 du centre d'expertise aérienne militaire et une équipe du commando parachutiste de l'air numéro 10.



La mission de CAS (*Close Air Support* – appui aérien rapproché) se déroule principalement grâce à la phonie (utilisation de la voix par la radio). Lorsque l'équipage arrive sur la zone, il prend contact avec le JTAC (*Joint Terminal Attack Controller* – contrôleur aérien avancé) qui décrit la situation au sol. Il lui transmet la *9-Line* (description de l'objectif, coordonnées, position des troupes amies...). Le message *9-Line* comprend neuf lignes, donc neuf champs à remplir, qu'il faut reprendre oralement.

Le personnel navigant doit les retranscrire afin de les intégrer dans son système de navigation et d'armement avec les risques d'erreurs ou d'incompréhension dus à des parasites sur la fréquence ou à l'accent des intervenants. « *Suit une description de l'objectif, sommaire si on acquiert directement la cible*, explique le capitaine Olivia, navigatrice sur Mirage 2000 D à l'escadron de chasse et d'expérimentation 5/330 « Côte d'Argent ». « *Si on a du mal à trouver l'objectif, cela peut prendre du temps !* ». Dès que l'équipage a verrouillé la cible, il demande au JTAC l'autorisation d'ouverture du feu (*clearance*).

Aujourd'hui, avec l'essor des technologies numériques, de la liaison 16 et du logiciel Alliance, les missions d'appui aérien rapproché évoluent vers le tout numérique. Il s'agit de DACAS (*Digitally Aided CAS* – CAS assisté par l'emploi d'outils numériques). Le 14 mars, un groupe du commando parachutiste de l'air n° 10 (CPA 10) a réalisé un guidage en *full DACAS* avec le soutien d'aviateurs de la cellule appui aérien numérisé (CAAN) du centre d'expertise aérienne militaire. Après le briefing à l'escadron de passage de la base aérienne 126 de Ventiseri-Solenzara, le pilote et le navigateur officier systèmes d'armes du « Côte d'Argent » prennent place à bord du Mirage 2000 D armé de bombes d'exercice. Pendant ce temps, à quelques nautiques de la base, un groupe du CPA 10 se positionne aux alentours de l'objectif : un blindé sur le champ de tir de Diane. Après un contact initial par radio, la mission de CAS démarre. Arrivé à proximité de la zone, l'équipage du 2000 D réalise les premières authentifications ou *Check in* par liaison de données. Par le biais d'un système de chat, *le free text*, le JTAC lui envoie la situation au sol. Il transmet ensuite la *9-Line* qu'il a préalablement préparée sur son ordinateur portable durci. Immédiatement, l'équipage accuse réception via sa tablette. Un bref passage en phonie permet de donner la *clearance*. En effet, conformément à la réglementation actuellement en vigueur, l'autorisation d'ouverture du feu doit impérativement être donnée par radio. Une fois le tir effectué, le JTAC renvoie le BDA (*Battle Damage Assessment* – compte rendu du tir) à l'équipage en data.

« *Le DACAS c'est un gain de temps, une fiabilité et une clarté dans les informations données !* », déclare le sergent-chef Pharell, chef de groupe du CPA 10. D'après les retours d'expérience de l'exercice « Bold Quest 2015 », le CAS numérique se révèle trois à cinq fois plus rapide que le CAS traditionnel et garantit une fiabilité et une sécurité maximale.



Lors d'une réunion sur la BA de Seyne, entre la poire et le fromage nous avons échangé avec les cadres de la Base et quelques vieux soldats. Deux thèmes ont été abordés, la FATac-1ere RA et le Mystère II. Devant l'ignorance de cette génération sur ces deux sujets je me suis décidé à les évoquer.

Pour la **FATac-1ere RA** dans l'imaginaire des officiers présents il s'agissait d'un commandement totalement paranoïaque dans lequel les missions étaient ordonnées dans des conditions quasi suicidaires sans qu'un soin ne soit accordé au personnel pourvu que la mission soit remplie et ce quels que soient les risques encourus.

Comme dernier officier général à avoir assumé les responsabilités de ce commandement, mes jeunes seigneurs, soyez rassuré, les différents patrons de la FATac-1ere RA n'ont pas été plus irresponsables que vous. Ils ont toujours eu tous la volonté de préserver la vie des personnels comme on peut le faire aujourd'hui dans les différentes missions opérationnelles sur les différents théâtres d'opérations. A cette époque nous avons un ennemi nommé, identifié, l'Empire Soviétique et toute notre action était motivée par cette menace ce qui ne nous empêchait pas d'aller en Afrique bombarder Ouadaï Doun ou au Liban pour pallier les problèmes des deux Porte-avions de l'époque (déjà deux en arrêt maladie). Pour améliorer notre préparation à cette époque il y avait de fréquents exercices globaux ou l'ensemble de la chaîne opérationnelle et logistique était testée avec un réalisme exceptionnel. C'était les EVAL Tac pour EVALuation Tactique. Ces exercices très bénéfiques ont été abandonnés dans les années 92/93 au motif que cela était lourd à monter et à réaliser !! Pour ma part je regrette cette décision faussement moderniste. La FATac -1ère RA était un outil exceptionnel d'efficacité. Son patron avait dans sa main tous les moyens opérationnels logistiques, financiers, tous les services (matériel, commissariat et médical) pour remplir les missions. Un Chef, une Mission, des Moyens, on n'a pas fait mieux depuis, en revanche on a fait beaucoup plus mal.

Cette efficacité, cette autonomie et la personnalité des patrons faisait des jaloux, au point qu'un jour un futur chef d'état-major m'avait dit « Tu vois notre travail ce sera de casser la FATac ». Il y est arrivé !! Pas plus que mes prédécesseurs à la tête de cette superbe unité je n'ai été inconséquent comme certains ont pris plaisir à le dire. Nous n'avons pas été facile, mais tous les personnels de la « FATAQUIE » étaient fiers de servir dans ce commandement car ils en percevaient la cohérence et l'efficacité.

Les notions sur le **Mystère II** ne sont pas du même ordre mais les remarques faites à Orange témoignent d'une méconnaissance des caractéristiques de cet avion. Successeur de l'Ouragan, le Mystère II était supersonique en léger piqué avec une aile plus en flèche, plus fine et un réacteur français l'ATR 101. Il a été commandé en 150 exemplaires. Il est arrivé à la « 10 » à Creil en juillet 55 et en juillet 56 à la « 5 ». A noter que les premiers Mystère IV A sont arrivés à la « 12 » à Cambrai à l'été 55 et les premiers SMB2 en mai 58 à la « 10 » !!!

Le Mystère II avait une autonomie faible (environ 40minutes), mais surtout son siège éjectable avait un défaut rédhibitoire, l'axe de départ du siège n'était pas parallèle à la colonne vertébrale du pilote. Après des accidents révélateurs qui ont entraînés la mort du pilote, l'éjection a été interdite et les avions volaient par beau temps dans un cône qui permettait de faire un atterrissage turbine coupée, ce n'est pas une légende, c'est la vérité.

Les Mystère II ont été définitivement interdits de vol en Novembre 1957 soit un peu plus de 2 ans après leur arrivée dans l'AAir!!!!

Je n'ai pas volé sur cette trapanelle, mais les récits de mes amis de la « 5 » m'ont beaucoup appris sur cette période. Mon seul souvenir de l'avion est lors d'une visite au CEV d'Istres quand j'étais à l'Ecole de l'Air en 58 ou début 59. Les avions étaient posés sur le ventre le long du parking première couche à plat et dans les intervalles les avions sur le dos pour tenir moins de place. Un vrai cimetière pour 150 avions.



Je ne sais pas si vous le savez, mais l'AAir a fermé la Base Aérienne Guynemer. Il y a eu une cérémonie discrète en très petit comité, comme si on avait honte d'effacer plus de 100 ans d'histoire. Le Général Forget nous fait l'honneur d'écrire dans notre revue sur cette fermeture sans gloire.

LA BASE AÉRIENNE 102 « CAPITAINE GEORGES GUYNEMER » IN MEMORIAM

Au cours des vingt dernières années, l'Armée de l'Air a rayé de la carte un nombre impressionnant de ses Bases aériennes, conséquence directe de la diminution tout aussi impressionnante du nombre de ses escadrons de chasse et de reconnaissance, nombre passé de trente à douze pendant la période considérée, soit une diminution des deux tiers. Parmi les bases ainsi dissoutes, sept d'entre elles étaient des bases d'une importance majeure en ce sens que sur chacune d'elles était stationnée une de nos escadres de chasse à deux, voire trois escadrons, la plupart dissoutes elles aussi. Tel a été le cas des bases - citées dans l'ordre alphabétique - de Cambrai (12ème escadre), de Colmar (13ème escadre), de Creil (10ème escadre), de Dijon (2ème escadre), de Reims (30ème escadre), de Strasbourg (33ème escadre de reconnaissance) et de Toul (11ème escadre). Encore convient-il d'ajouter la base de Metz, base majeure elle aussi du fait de l'implantation sur son site pendant près d'un demi-siècle du PC de la FATac/1ère RA puis des Forces Aériennes. Certes, certaines de ces escadres ont été redéployées ou reconstituées comme cela a été le cas de la 30ème à Mont de Marsan et de la 2 à Luxeuil, escadres certes, mais, s'agissant de cette dernière, escadre à un seul escadron couplé avec son unité de support technique...

La disparition d'une base aérienne n'est certes pas un évènement susceptible d'être marqué par de grandes festivités. C'est en effet un évènement triste, triste pour celles et ceux qui y ont servi, quelles qu'aient été leur spécialité ou leurs fonctions, triste dans la mesure où il traduit le plus souvent une diminution du potentiel de nos forces aériennes, triste enfin parce qu'il marque toujours une rupture dans l'histoire de l'armée de l'air tout en supprimant certaines occasions de regroupement pour celles et ceux, militaires et civils, qui avaient gardé jusqu'ici des attaches fortes avec la base concernée. C'est un évènement qui impose le recueillement en pensant notamment à ceux qui ont servi ces bases et ne sont plus. On peut comprendre dans ces conditions que de telles fermetures aient été entourées d'une certaine discrétion. Et pourtant, une exception à cette règle aurait dû s'imposer, beaucoup plus largement que cela ne fut le cas, lors de la fermeture, le 30 juin dernier, d'une Base aérienne dont la place dans l'histoire de l'armée de l'air a été marquante, à savoir la Base Aérienne 102 de Dijon.

D'abord, cette Base, dont l'origine remonte à 1914, portait le nom de « capitaine Guynemer ». Ce fut en effet sur le site du « centre d'aviation d'Ouges-Longvic » que le sous-lieutenant Georges Guynemer reçut le 13 mai 1916 le premier drapeau de l'aviation militaire. En juillet 1932, à la veille de la naissance officielle de l'Armée de l'Air, fut solennellement inauguré sur cette base le monument à l'effigie de Guynemer que nous connaissons tous, monument restauré en 1966 et inauguré de nouveau en présence notamment des généraux Heurtaux et d'Harcourt.

Le lien direct ainsi établi ainsi entre Guynemer, la Base aérienne de Dijon et l'Armée de l'Air s'est trouvé singulièrement renforcé par le déploiement sur la BA 102 en 1949 et ce, pour près d'un demi-siècle, de la 2ème Escadre de Chasse, escadre à trois escadrons dont le premier, l'Escadron « 1/2 Cigognes », était composé de deux escadrilles célèbres, celle précisément de Guynemer, la SPA3 et celle de Fonck, la SPA 103. Les deux autres escadrons étaient non moins célèbres – le 3/2 « Alsace », unité FAFL aux 51 victoires, Croix de la Libération et le 2/2 « Cote d'Or » avec ses deux escadrilles nées pendant la Grande Guerre, la SPA 57 « Mouette » et la SPA 65 « Chimère », celle de Nungesser. L'escadre présentait ainsi un palmarès impressionnant qui n'a pas cessé de rejallir sur l'aura de la Base « Guynemer » chargée d'en assurer le support général. Le caractère historique très fort de cette Base matérialisé par la présence de ces trois unités au passé prestigieux lui a valu de vivre périodiquement des visites émouvantes d'anciens. Ce fut le cas en 1961 lorsqu' un groupe d'as de la Grande Guerre dont le général Vuillemain et le commandant Joseph Frantz fut reçu sur la Base. En outre, périodiquement, les anciens des Cigognes et ceux de « l'Alsace » avec notamment, pour ces derniers, Pouliquen, Dupérier, Closterman, Andrieux que certains d'entre nous ont pu ainsi un moment côtoyer se retrouvaient sur la base dont l' aura s'est d'autant plus affirmée que la « 2 » est toujours restée sous les feux de la rampe. Elle a été en effet la première à être équipée en métropole d'avions de chasse à réaction, le Vampire V (1949), l'une des premières à être dotée du MD450 « Ouragan » (1953), premier chasseur de construction française, la première à recevoir l'intercepteur tous temps de la classe Mach 2, le Mirage IIIC (1960), la première également à être dotée du chasseur de nouvelle génération, le Mirage 2000C (1983). C'est aussi de la Base Guynemer qu'ont décollé pour Israël à l'occasion de la campagne de Suez (1956) les Mystère IVA de la « 2 ». C'est sur cette même Base aérienne que la Patrouille de France a été par deux fois affectée, d'abord en 1954 (patrouille de quatre « Ouragan »), puis en 1960 (patrouille de douze Mystère IVA, formation la plus lourde qu'ait connue la PAF).

Rares sont les chasseurs qui n'ont pas fait un séjour sur la BA 102. Dans les premières années 50, ce fut le cas de bien des pilotes qui, de retour d'Indochine, étaient détachés sur la Base pour être entraînés au sein de la « 2 » au brevet de chef de patrouille afin de constituer ou de renforcer l'encadrement des très nombreux nouveaux escadrons de chasse alors prévus dans le cadre des plans de l'Otan. Ce fut l'époque où la « 2 » fut appelée « l'académie de la chasse », ce qui ne manqua pas de faire grincer des dents bien des camarades des autres escadres... tout aussi valeureuses ! À partir de la fin des années 60, les détachements se sont multipliés sur la plate-forme. L'escadron 2/2 Cote d'Or reconstitué en mai 1965 après une éclipse due à la guerre d'Algérie regroupait désormais en effet tous les Mirage biplaces et recevait la mission de transformer les pilotes destinés à servir dans nos unités équipées de Mirage.

À ces pilotes – plus de 1500 ainsi formés ou contrôlés– se sont ajoutés les nombreux détachements de pilotes (et de mécaniciens) - plus de 200 - en provenance de pays étrangers. La base de Dijon prit ainsi une allure internationale, les nationalités les plus diverses étant représentées depuis les Espagnols jusqu'aux Zairois en passant par les (nombreux) Libyens, Pakistanais, Colombiens et j'en passe ! L'avenir de la Base Guynemer s'est assombri à partir de 1994, avec la suppression de la 2ème escadre de chasse, le départ pour Colmar de l'escadron 3/2 « Alsace », la dissolution quelques années plus tard (2007) du 2/2 « Cote d'Or et enfin en 2011, le départ pour Luxeuil de l'escadron des Cigognes lui-même et ce, après 62 années de présence sur le site de Dijon. En août 2012, s'installait sur la base le PC du commandant des Forces Aériennes installé jusqu'ici à Metz. Moins de deux ans plus tard en juin 2014, la décision était prise d'installer ce PC sur la base aérienne de Bordeaux. Le sort de la Base « capitaine Guynemer » était scellé.

Il ne m'appartient pas d'analyser ici les raisons d'un tel chambardement qui a conduit l'Armée de l'Air à sacrifier l'une de ses bases aériennes les plus chargées d'histoire et dont la fermeture, après 102 années d'existence, ne pouvait pas ne pas être marquée par une cérémonie solennelle. Certes, cette fermeture a donné lieu, le 30 juin, à une prise d'armes importante mais dont l'annonce a été discrète et manifestation limitée au niveau local – comme ce fut le cas d'ailleurs pour la cérémonie organisée le 13 mai dernier à l'occasion du centième anniversaire de la remise à Guynemer du premier drapeau de l'aviation militaire. Ce 30 juin, les Dijonnais sont venus nombreux. Les rangs des anciens étaient en revanche clairsemés. Ce fut remarqué - et déploré. Il faut dire qu'aucun ancien commandant de la Base, aucun ancien commandant des unités aériennes qui y furent stationnées n'avait été officiellement invité ! C'était pourtant là l'occasion de rassembler largement ceux qui avaient œuvré sur cette Base, quelles qu'aient été leurs fonctions ou leurs spécialités. C'était l'occasion d'évoquer la mémoire de ceux et de celles qui ont vécu une part de l'histoire de la Base et ne sont plus. C'était enfin une occasion de marquer notre solidarité vis à vis de leurs familles.

« Unis pour faire face » La formule est belle. Encore faut-il lui donner toute sa réalité. Le 30 juin en était une occasion. Elle a été ratée. C'est dommage... et triste !

Général Michel FORGET – le 9/9/2016.



Dans un précédent N° de notre revue Michel Giraud, trop tôt disparu, nous conté sa traversée du pacifique en voilier et son arrivée aux Marquises. Un autre membre de notre association Jean Claude Meynier, ancien commandant du 2/5, a vécu lui aussi une aventure maritime qui vaut la peine d'être contée. Je me souviens de cette phrase de JC Meynier en 77 « J'ai navigué longtemps en Bretagne je ne me suis jamais servi de mon tourmentin (voile de gros temps) eh bien depuis que je navigue en Méditerranée j'ai utilisé de nombreuses fois le tourmentin» comme quoi la méditerranée est une mer redoutable quoi qu'en disent les bretons et pour le plaisir de Michel Giraud...

Rejoindre Djibouti en voilier en 3 semaines ce n'était pas une bonne idée!!!

Pourquoi 3 semaines ?

Commandant du 2/5, en préparation d'une évaluation tactique, j'apprends ma mutation pour Djibouti le 1er juillet.

L'évaluation est fixée en juin. Mon bateau est à l'eau depuis quelques mois et il me semble évident qu'il faut que je le convoie.

Cela ne peut se faire qu'en avril pour être de retour à Orange avant la fin du mois.

Arrivé à Orange en 1976 et propriétaire d'un petit voilier de 8m50 l'idée d'en posséder un plus grand faisait son chemin. Pour contourner l'obstacle du budget, la construction en kit s'imposait.

La commande est passée: un quillard de 11m80 en polyester. Le chantier est en région parisienne, j'effectue quelques allers retours le week-end pour copier sur papier les gabarits des aménagements intérieurs. La maison que je loue à Sarriens n'as pas de terrain pour recevoir le bateau, je déménage à Camaret.

Arrivée du bateau:

- première difficulté: le camion reste bloqué sur le passage à niveau d'Orange situé dans un virage. Affolement!!!!, rapidement dégagé il arrive dans mon jardin.

- 2ème difficulté: par souci d'économie, j'avais demandé le concours d'une grue de la base. Après avoir sorti le camion des ornières, la grue commence à soulever le bateau et là!! surprise, la grue bascule vers l'avant. J'arrête tout, comment aurais-je expliqué au commandant de la base (qui n'était pas au courant) qu'une grue des services techniques était tombée sur mon bateau!!

Après l'arrivée d'une grue plus puissante le bateau est calé sur son ber.

Tous mes week-ends et mes vacances ont été consacré au chantier : aménagements intérieurs, accastillage et gréements (merci à Maurice, pilote de l'escadron voisin pour son aide précieuse)

Préparation du voyage:

- le bateau n'est pas encore équipé pour un tel voyage, la caisse de bord est vide!! La vente de ma voiture sert à acheter les voiles mais pas le GPS et le moteur hors-bord (l'absence du hors-bord se fera cruellement sentir lors du naufrage)

- l'équipage: mon épouse, un couple d'amis et une jeune équipière.

Départ:

Un 1er avril (cela ne s'invente pas) de Port Camargue, dans le brouillard, direction Port Saïd à l'embouchure du canal de Suez. Passé la Sicile, le mistral nous rattrape, mon équipier à un mal de mer épouvantable, il reste prostré dans le bateau et moi je me traîne sur le pont avec une lombalgie pour réduire la voile.

Avant l'arrivée à Port Saïd, j'avais décidé de débarquer mon équipier. Après 3 jours d'attente pour les formalités de passage du canal, il m'a fait changer d'avis et nous avons continué à 5.

Le passage du canal est captivant par les paysages traversés et par son histoire; 2 jours avec une escale à Ismaïlia et un pilote Égyptien à bord. L'arrivée de nuit dans le golfe de Suez au milieu d'une centaine de cargos, certains en mouvement fût un grand moment de stress.

Rappel: mes moyens de navigation : l'estime (le cap et la montre), le sondeur, le sextant. Les cartes de l'époque montraient de nombreuses zones non cartographiées en Mer Rouge.

Passé le détroit de JUBAL à la pointe sud du golfe nous voilà en mer rouge .Vent de secteur NW 20 à 25 kts. Dans la journée, je fais mon point au sextant et la droite de hauteur de l'après-midi ne correspond pas à mon estime. Celle-ci me situe bien au large de mon point astro. La visibilité est mauvaise et mes récentes lectures sur l'utilisation du sextant en région désertique me mettaient en garde contre un horizon faussé par l'air chaud de surface. J'en déduisis que ce point était faux et que l'estime était juste. Pendant un court moment j'ai envisagé de faire route à l'est pour m'éloigner de la côte (depuis ce jour j'écoute mon intuition) mais c'était m'éloigner de la route directe et le temps m'était compté (déjà 15jours, plus qu'une semaine avant de rejoindre Orange)

La nuit arrive, mon équipier est de nouveau malade, je lui propose de prendre son quart mais il insiste pour l'assurer.

Nous allons vite au portant, génois tangonné 8 kts .Soudain, un énorme choc .Je bondis dans le cockpit et réalise que nous sommes couchés sur un récif, que les vagues déferlent comme sur une plage des landes par mauvais temps. Le bateau cogne sur le corail .Très vite l'eau pénètre à l'intérieur. Nous nous préparons à évacuer mais je préfère attendre le lever du jour. Je lance un appel de détresse en VHF sans trop y croire. Nous sommes loin de la route des cargos qui naviguent au centre, et l'antenne VHF en tête de mât est trop basse (le bateau est couché).

La survie et l'annexe sont prêtes, quand le soleil se lève, je vois le relief à l'Ouest et j'estime être entre 10 et 15 nautiques milles de la côte.

Nous sommes au nord du Ras Banas dans le Sud de l'Égypte. Le vent toujours fort du NW crée un courant parallèle à la côte pas du tout favorable pour la rejoindre. Avec la survie nous serions repoussés au large et nous n'avons pas assez d'eau pour envisager plusieurs jours de dérive.

La solution, me semble être de tirer la survie avec l'annexe en ramant pour combattre le courant.

Les 3 femmes sont dans la survie, nous deux dans l'annexe et nous ramons à tour de rôle.

Très vite les rames cassent et nous sommes contraints de pagayer à cheval sur les boudins. Notre dérive est énorme, je vois la côte défiler, nous ne pouvons pas nous arrêter de pagayer ; les vagues nous renversent; cela a duré 10 à 12h .la côte est proche mais il y a un dernier obstacle: la barrière de corail.

Je n'ai pas eu à réfléchir longtemps à la manœuvre, une vague nous a soulevé et projeté sur la plage. Pendant toute cette journée je cogitais: comment rejoindre un lieu de vie dans ce désert ?

Mon soulagement, une fois sur la plage, fût de voir 2 hommes se diriger vers nous. Habillés en treillis ce ne pouvait-être que des soldats!

J'imagine leur surprise de voir débarquer à bord d'une annexe et d'un canot de survie, 3 femmes et 2 hommes. Notre seul échange se limita à leur demander où était leur officier? (langage des mains en montrant les galons sur les épaules)

Après quelques heures d'attente, 2 officiers en tenue sont arrivés et miracle, le lieutenant parlait anglais. J'ai raconté notre aventure et lui ai montré les documents de passage du Canal de Suez.

Arrivés à leur camp fait de tôles et de planches, nous avons été traités comme des invités : l'hospitalité des gens du désert, le métier (médecin) et la religion (copte) du lieutenant

Un repas nous a été servi et ils ont mis à notre disposition leur cabane.

Le lendemain, l'officier était en civil et se proposait de nous accompagner à Assouan, distant de 500kms. Il expliquait que nous ne passerions pas les barrages (nous n'avions pas de visa pour entrer dans le pays, le statut du canal nous en dispensait)

Nous sommes partis en car et, en effet celui-ci était arrêté tous les 50kms, pour un contrôle de police. À chaque fois, l'officier expliquait notre aventure.

Arrivés à Assouan, nous sommes passés devant toutes les autorités : police, douane, immigration, santé, administration fiscale.

Une fois nos passeports tamponnés avec un visa «notre ange gardien» nous a conduit à la gare pour nous installer dans un train type «orient-express» de l'époque coloniale, wagon-lit, restaurant avec argenterie et porcelaine ; inutile de dire qu'avec nos cirés, nos vêtements couverts de sel nous faisons tâches !!!

Après 36h de voyage, à l'arrivée au Caire, je n'avais qu'une hâte : rentrer en France par le premier avion. J'avais besoin de conseil. Nous nous sommes dirigés vers l'ambassade de France (erreur c'est au consulat qu'il fallait aller)

Mal accueilli, à la grille de l'ambassade alors que je demandais seulement des renseignements et de l'eau (vent de sable et 45°) le ton est monté entre un jeune diplomate et moi jusqu'à attirer l'attention et là, quelle surprise d'entendre mon nom : c'était l'attaché militaire (le général J...) que nous avons reçu un mois auparavant à Orange et que j'avais emmené en Mirage F1 Hasard, coïncidence ou bonne étoile. A partir de ce moment, tout s'est enchaîné: des chambres au club Med et 5 places dans l'avion Air France du lendemain.

Quelques jours plus tard j'étais de retour à Orange pour préparer l'évaluation.

Deux ans plus tard une nouvelle aventure nous attendait en mer rouge, mais c'est une autre histoire.

Enseignement : le bateau n'était pas équipé pour cette navigation (mon assurance a refusé de me couvrir jugeant la zone dangereuse) et j'étais pressé (Antoine dans ces récits recommandait de ne naviguer que de jour et à vue (le GPS et les cartes numériques n'existaient pas)

Jean Claude

Nous poursuivons les récits du Colonel BOURDILLA. Je vous parle d'un temps que les moins de 20 ans ne peuvent pas connaître. Cela voulait dire que nous étions heureux (en paraphasant C Aznavour). Nous avons eu « le pain blanc » puis « le pain gris » voici la première partie de la « croûte »

Chap.3 Le CATAC

Dés mon arrivée à Brem, j'ai pu effectivement constater que je pénétrais dans un monde nouveau. Les locaux, la Mercedes de service, le bureau... tout était neuf et beau (pas la voiture quand même) ! A peine le temps de faire quelques tours sur l'un des derniers Ouragan encore présent sur la Base (pas de doute le Mistral... c'était autre chose !) et j'ai du affronter "la bête" le F84F. Ça aussi c'était autre chose, c'était lourd, c'était gros, on avait de la place... et un plein booklet de procédures... normales et de secours. Bof, ça volait vite et loin ; en bout de piste, fallait sauter la barrière ; au retour fallait sortir le parachute de queue et poser les pieds par terre (autrement un coup de frein réflexe vous éclatait un pneu sans coup férir). Mais finalement on s'y habitait assez vite et puis... y avait tous ces moyens radios qui vous facilitaient bien la vie (rendez-vous compte : suffisait de sortir ses gants et le barillet des fréquences pour pouvoir afficher manuellement les plots d'une valeur non inscrite dans les 24 programmes enregistrés ; puis remettre le total en place... sans tordre les barrettes ! Le pied ! Dans les nuages... si on savait récupérer les chiffres ad hoc ! Mais on "pouvait" le faire !).

Bref, le Gio (Giovanagéli) ayant enfin accepté de partir, j'ai pris officiellement mes fonctions ! Et quelques jours plus tard... Rebecca (Rebecca nom code du déclenchement d'une alerte) m'a servi de réveil ! 3h00 du mat ! Le bébé qui pleure... la nuit froide et glacée *Agj bed Ali...* fonce au terrain ! Là-bas c'était la guerre ! Je prends mon fauteuil directorial, les tanoys (interphone) brailent, les téléphones crépitent et les dispos s'affichent ! Dehors, dans la nuit, les premières missions décollent ! Ouf ! C'est parti, ON est dans les temps... ya pu ka attendre que ça sèche et le calme renaît ! "A vos rangs, fixe !" C'est le Chef (le colonel Cdt la Base) qui se pointe en personne. J'entreprends de lui présenter le panel de situation...Très beau, très clair ce tableau des ordres, des objectifs, des dispos, très bien tenu (deux aspis, 5 bidasses, y avait ce ky fallait) donc j'étais content de moi (comme dab). Ouai, m'interrompt le "Charme", je vois !... Rebecca ça baigne ! Mais passons dans votre bureau... On ferme la porte et, sévèrement, le visage brusquement fermé, il me déclare : "Dites moi, vous savez que le CLA dépend de vous ? Euh ! Oui, mon Colonel ! Et bien en venant, j'ai pu constater que les chiottes n'avaient pas été faites !" . La fatigue, la surprise (je m'attendais à n'importe quoi). J'ai éclaté d'un rire nerveux, franc et massif ! "Et ça vous fait rire ? " ...Ben oui ! Mon Colonel, tout le monde est sur le pont, on fait la guerre, et vous, vous avez le temps d'aller inspecter les WC ! Je suis surpris ! Rassurez-vous, ai-je eu le culot d'ajouter, maintenant que je connais vos priorités... je ferai en sorte de... ! Il a souri ! Oui ! Qu'il a dit : "faites en sorte !" et il est reparti. J + 9, on était dans les billes, Charl's avait raison. Je venais de subir "The Test". Par la suite le "Charme" m'a foutu une paix royale, que dis-je amicale, on chassait ensemble tous les samedi et c'est lui qui, beaucoup plus tard, m'a fait entrer chez Marcel (Les Avions MDBA... Cf. Chap.8). Je me rappelle aussi le jour où, déjeunant à sa table, je lui avais déclaré (tranquille) "oh, moi, maintenant je suis clair... Ce matin vous m'avez fait grand d'Espagne... ??? !!! Si fait !... vous m'avez tutoyé!". Impossible qu'il avait répondu ! Mais si, Mon Colonel, avais-je alors expliqué : vous étiez dans la salle de conférence (de fait, il était, tout seul, à la cathèdre en train de répéter une présentation) ; j'ai entrebâillé la porte et vous m'avez chassé en criant "Fous-moi le camp !" Vous m'avez tutoyé, ergo je suis grand de votre brigade ! Cqfd ! Il a daigné hurler de rire. La chose était rare et digne d'être remarquée, on ne riait pas souvent à cette table. Il n'y avait guère que le toubib "gentil" qui déridait parfois l'assistance : c'était un morfal ahurissant qui goûtait (solidement) l'ordinaire troupe et mangeait un 1^{er} repas au mess sous-off avant de venir nous rejoindre ; il reprenait souvent des plats et restait gras comme une arête.

Le temps s'est par la suite déroulé dans un contexte qui devenait de plus en plus pesant au fil des jours et des semaines. Organisation Brigade, c'était aussi lourd que l'avion. Ambiance du Commandement Escadre, *Léon* avait laissé la place à *Jeannot*, un copain de toujours (bien que mon ancien), un pilote exceptionnel, (qui se rappelle encore le jour où, en contradiction avec tous les ordres qui lui commandaient impérativement l'éjection, il avait choisi -et réussi- l'atterrissage en électrique-électrique). C'était une force de la nature et voilà qu'il n'avait pas su prendre le virage "Charme", et celui-ci l'avait broyé et le piétinait allègrement à la moindre occasion. C'était insoutenable ! Ajoutez que la politique s'en mêlait et que l'Algérie tournait mal. L'Escadre parrainait une Escadrille et tout cela pesait aussi de plus en plus... jusqu'à virer au drame. Et le drame a éclaté. Il y a eu "l'épisode" des défilés en Croix de Lorraine (à 12 avions) de la 4 et de la 9 (sur Colombey, *remember*) qui a servi de détonateur. La chose aurait bien pu passer avec un simple profil bas (comme pour ceux de Metz), mais le *Jeannot* ignorait les compromis. Très durement sanctionné (surtout pour avoir tenu tête à la limite de l'insolence dépassée) il nous a quittés pour aller purger sa peine en AFN (en y faisant la Guerre ! Mais là encore, il a fallu qu'il ramène sa science et qu'il se mette à dos tout la Haute Strass... Inter Armes. Jusqu'à Paris... avec L'Elysée dans la danse. Rien n'a manqué). Relevé de son Commandement d'Escadre, il a été remplacé par Michaud, l'ancien patron du CEVSV. C'est alors que suis devenu second. Pauvre Michaud, le jour de sa prise de Commandement le nouveau patron du CATAC a éprouvé le besoin de lui expliquer qu'on le lui avait imposé comme Cdt d'Escadre et qu'il devait, lui le Michaud minable se considérer comme "sous surveillance étroite", car à la première erreur... ! Ce jour, qui devait être un jour de joie débordante pour Alain avait ainsi été remplacé par une déception sévère au goût très amer!

Remarquez bien, la croûte restait encore épaisse, la pêche, la chasse (au fusil), la Forêt Noire, les champignons, le ski... Il aurait été difficile de faire la fine bouche, mais la mission et l'ambiance avaient tout transformé : la Chasse était véritablement devenue Bombardière !

Oh, de temps en temps il y avait une mission sympa, avec décollage jato (encore que le largage du support basse altitude, à basse vitesse, pleine charge, de nuit et sur un champ... ça manquait de poésie). Avec le pétrole emporté on pouvait se farcir l'attaque du terrain de Pise, Italie, en profil Haut-Bas-Bas ! Descente/attaque à grande vitesse et retour en très basse altitude à vi-max jusqu'à franchir les Alpes ! Après on était pratiquement chez nous mais toute la Chasse Italienne nous courrait après ! Super ! Bien sûr j'ai ramené une photo collimatée de la tour de Pise (en faisant bien attention à ne pas l'accrocher quand même... ça aurait fait désordre !) Le refuge des Alpes, c'était une autre affaire, on se sentait véritablement poursuivis, traqués, en patrouille de combat en radada intégral... à viser le Mont Blanc, c'était très réaliste on se prenait au jeu ! 2H20 de plein bonheur. Le survol des Alpes à basse altitude, encore une splendeur... mais, en survol montagne j'ai toujours eu peur de déclencher une avalanche aux potentialités meurtrières. 2 x 84F à 350knts ça fait du bruit et ça secoue le paysage. Un de mes jeunes camarades, emporté lui aussi par le feu de l'action sur la même mission, devait un jour provoquer le drame de la Vallée Blanche. Sans aucun doute, il était pleinement responsable, mais je me suis senti moralement obligé d'aller témoigner à décharge à son procès. C'était finalement une mission à risques !

Même configuration, à 4 ou 6 avions je ne sais plus ! Attaque d'Ouargla Hassi-Messaoud depuis Boufarik en profil Bas-Bas-Haut ! 2h10 de vol avec navigation serrée sur le cours des ergs asséchés. Encore un grand moment de bonheur professionnel, ce vol à très basse altitude (vraiment très) avec des équipiers qui ne peuvent pratiquement que vous regarder et vous suivre! Le passage (en poursuite) au travers des Portes de Fer... Quelle merveille ! Au cours de ce même déplacement sur l'Algérie nous avions testé des interventions réelles, sans contact radio avec les PCA, sur des objectifs, marqués au fumigène par un Broussard quelconque, mais sans contact avec lui et en ignorant tout de l'objectif et des intentions ! On mitraillait en aveugle. Pas très convaincant ! L'avion, le 84F, n'était véritablement pas fait pour ça.



Le général Jean Paul Salini de la promotion 48 de l'École de l'Air a été en Indochine sur Bearcat, il a vécu la guerre froide à la FATac, a commandé la « 8 », les opérations en Mauritanie, Djibouti. Il raconte sa vie dans l'Armée de l'Air dans un livre " Derniers Virages ". Il a été mon patron au 3^{ème} Bureau de Sécurité des Vols et à cette époque il avait écrit un article sur l'ingérence dans le commandement qui avait fait du bruit dans notre environnement formaté, même si ma génération avait souscrit à ses idées. Il a été un amoureux de la mer, il a beaucoup navigué durant sa retraite et il a participé à cette course célèbre le "Fast Net".

Vous pourrez trouver son livre directement en le commandant à jp.salini@wanadoo.fr". Le prix (25 €). A noter que la vente est faite au profit des Ailes Brisées.

Pour vous donner l'eau à la bouche vous trouverez ci-dessous un extrait qui décrit le Bearcat.

Il n'était pas très facile à piloter ce Bearcat. A la fin de la guerre les Américains avaient décidé de construire un avion de chasse capable de surclasser tous les avions de chasse en service. Ils ont pris le plus gros moteur disponible, la plus grosse hélice et ils ont construit autour de ça l'avion le plus léger possible. Cela a donné un monstre. La marine américaine n'en a plus voulu. Il tenait trop de place dans les hangars et chaque appontage de nuit était une loterie. Et la guerre était finie et l'ère du jet commençait.

On a refile l'avion aux Français.

Nous, nous avons fait une excellente affaire. Le seul problème de cet avion, c'est son couple. L'hélice fabrique un énorme vortex. C'est à dire que l'air s'enroule en tire-bouchon autour de l'avion. Dès qu'on met les gaz ça soulève l'aile gauche. Et ça pousse la queue vers la droite. Si on réduit les gaz, c'est le contraire. Pour décoller il faut mettre plein manche à gauche et plein pied à droite. Pour contrer cette tendance on a augmenté l'incidence de l'aile gauche. Du coup, l'aile gauche freine plus que la droite. On a donc décalé le plan horizontal de la queue. Et comme ça ne suffisait pas on a aussi décalé l'axe du moteur. Le résultat c'est un avion parfaitement tordu. Chaque fois que l'on fait varier la vitesse ou la puissance il faut peser sur les commandes sans tarder.

Notre commandant d'escadrille s'est mis sur le dos en vol de nuit à la suite d'une remise des gaz. L'avion a atterri à l'envers et c'est la plaque de blindage qui lui a sauvé la peau. Elle a raclé tout le long de la piste dans une belle gerbe d'étincelles. Indemne. Deux jours d'observation à l'hôpital. Lorsqu'il est revenu, il a simplement dit : "L'infirmière avait un slip noir". Mais il était vexé. Ça peut pourtant arriver à chacun de nous. Il suffit d'un moment d'inattention. C'est arrivé à un autre gars d'un autre groupe. Je ne sais plus son nom. Mais lui il a été gravement amoché.



Amie, ami,

Mr DAMIOT nous propose une conférence sur les templiers
(de la création de l'ordre au bûcher)

Le samedi 21 janvier 2017 à 10 h 00

Cette conférence aura lieu au Mas de Bouveau (sur la route de Cairanne D8 à la sortie de Violès) et sera suivi d'un repas (maximum 36 personnes) au Restaurant "La Table du Mas" - 796, route de Cairanne 84150 Violès tél. 04 32 80 27 07 / 06 09 36 31 09.

Le repas est à 25 euros par personne. Le bon de réservation ci-dessous doit être adressé avec votre règlement, pour le 14 janvier à :

M. Michel SOUFFLET
7-380, Route de Travaillan
84850 CAMARET S/AYGUES

NOM et prénom :

Merci de mentionner les éventuelles modifications de vos coordonnées :

Tél :

Adresse internet :