



## EDITORIAL

J'ai été frappé par trois évènements qui marquent une évolution dans les rapports entre les armées et le pouvoir politique.

Trois évènements (je n'en citerai que deux) qui ont montré la pusillanimité de la hiérarchie abandonnant les devoirs du chef garant de l'honneur et de la défense de ses hommes.

Le premier dans le cas du général Piquemal qui a été jugé et relaxé par le tribunal civil mais radié des cadres sur avis du conseil supérieur de l'armée de terre, condamné par ses pairs !!

Le second traduit la même dérive, le 11 novembre à Millau le 13ème DBLE n'a pas pu défiler sur ordre de sa hiérarchie par crainte de manifestations antimilitaristes (dix militants) qui auraient troublées l'ordre public...

Alors on peut toujours méditer au moins cette phrase du cardinal Mercier :

***"Quand la prudence est partout, le courage n'est nulle part !"***

**En complément de l'éditorial, je veux citer Alexandre Soljenitsyne  
dans cet extrait du discours prophétique qu'il a prononcé  
le 8 juin 1978 à Harvard**

*"Il y a trois ans, aux Etats-Unis, j'ai été amené à dire des choses que l'on a rejetées, qui ont parues inacceptables. Aujourd'hui, nombreux sont ceux qui acquiescent à mes propos d'alors..."*

*Le déclin du courage est peut-être le trait le plus saillant de l'Ouest aujourd'hui pour un observateur extérieur. Le monde occidental a perdu son courage civique, à la fois dans son ensemble et singulièrement, dans chaque pays, dans chaque gouvernement, et bien sûr, aux Nations Unies. Ce déclin du courage est particulièrement sensible dans la couche dirigeante et dans la couche intellectuelle dominante, d'où l'impression que le courage a déserté la société toute entière. Bien sûr, il y a encore beaucoup de courage individuel mais ce ne sont pas ces gens-là qui donnent sa direction à la vie de la société. Les fonctionnaires politiques et intellectuels manifestent ce déclin, cette faiblesse, cette irrésolution dans leurs actes, leurs discours et plus encore, dans les considérations théoriques qu'ils fournissent complaisamment pour prouver que cette manière d'agir, qui fonde la politique d'un Etat sur la lâcheté et la servilité, est pragmatique, rationnelle et justifiée, à quelque hauteur intellectuelle et même morale qu'on se place. Ce déclin du courage, qui semble aller ici ou là jusqu'à la perte de toute trace de virilité, se trouve souligné avec une ironie toute particulière dans les cas où les mêmes fonctionnaires sont pris d'un accès subit de vaillance et d'intransigeance, à l'égard de gouvernements sans force, de pays faibles que personne ne soutient ou de courants condamnés par tous et manifestement incapables de rendre un seul coup. Alors que leurs langues sèchent et que leurs mains se paralysent face aux gouvernements puissants et aux forces menaçantes, face aux agresseurs et à l'Internationale de la terreur. **Faut-il rappeler que le déclin du courage a toujours été considéré comme le signe avant-coureur de la fin ?**"*



**Savez-vous que les Russes n'appellent pas le bâtiment Amiral Kouznetsov un porte-avion ? Sa désignation officielle est «croiseur lourd de transport d'avion». C'est important de comprendre pourquoi.**

**Le « croiseur amiral lourd de la flotte soviétique Kouznetsov »**

Pourquoi les États-Unis maintiennent-ils une force de 10 à 12 porte-avions lourds ? Si vous en croyez Ronald Reagan, c'est pour un «déploiement futur» et faire la guerre aux Soviétiques (c'était alors, la raison d'une marine de 600 navires et de PA américains dans l'Atlantique Nord). La réalité est que les PA étasuniens, britanniques, français sont un **instrument de domination coloniale**. Vous postez un ou deux groupes tactiques de porte-avions à quelques centaines de miles d'un pays désobéissant, et vous l'agressez à coups de bombes jusqu'à ce qu'il change. C'est, la seule raison de ces immenses structures. Ainsi vous pouvez menacer la plus grande partie de la planète en toute indépendance. Donc nous pouvons dire que les porte-avions américains et ceux des autres pays sont une capacité de projection à longue distance utilisable contre des pays faibles et peu défendus.

Pourquoi seulement faibles et peu défendus ?

C'est le vilain secret que tout le monde connaît : les porte-avions ne peuvent pas être défendus contre un ennemi sophistiqué. Si la guerre froide était devenue chaude, les Soviétiques auraient attaqué simultanément tous les PA américains dans l'Atlantique Nord avec une combinaison de :

- Missiles de croisières lancés depuis les airs.
- Missiles de croisières lancés depuis des sous-marins.
- Missiles de croisière lancés depuis des navires en surface.
- Torpilles à lanceur sous-marin.
- Raids aériens saturant.

Et ce d'autant plus que les PA en contraste avec le milieu marin sont particulièrement vulnérables.

N'importe quel analyste novice de la menace sait que les PA américains ne survivraient jamais à une attaque de saturation et que, dans le cas d'une guerre réelle, ils auraient été maintenus éloignés des côtes soviétiques. A noter en outre que les Chinois ont développé des missiles balistiques spécialement conçus pour détruire les groupes aéronavals et aujourd'hui même des pays comme l'Iran commencent à développer des capacités pour affronter et détruire avec succès les PA.

Les Soviétiques n'ont jamais construit de véritables porte-avions. Ce qu'ils avaient, étaient des croiseurs avec une quantité très limitée d'avions à décollage vertical, et, bien sûr, des hélicoptères. Ces croiseurs avaient deux buts principaux : étendre la portée des défenses aériennes soviétiques et soutenir le recueil d'un appareil depuis la mer. Une caractéristique très particulière de ces croiseurs soviétiques transportant des avions est qu'ils avaient de très gros missiles de croisière (4, 5 à 7 tonnes) conçus pour attaquer à très grande intensité les navires ennemis, y compris un porte-avion US. Une autre caractéristique essentielle de ces croiseurs porte-avions soviétiques est qu'ils transportaient un avion plutôt faible, le Yak-38, qui était assailli de problèmes et aurait été une cible très facile pour les F-14, F-15, F-16 ou F-18 américains. Pour cette raison, les défenses aériennes de classe Kiev étaient centrées sur leurs missiles air-surface et non sur leur complément d'avions. À l'époque où le Kouznetsov a été construit, les Soviétiques avaient développé des avions qui étaient au moins égaux, sinon supérieurs, à leurs contreparties occidentales : le MiG-29 et en particulier le SU-27. Et cela a donné à certains d'entre eux l'idée de construire un véritable porte-avions.

La décision de construire le Kouznetsov a été très controversée et s'est heurtée à beaucoup d'opposition. Les "arguments de vente" du Kouznetsov étaient qu'il était une plateforme de défense aérienne bien supérieure, qu'il pouvait transporter des avions largement supérieurs et, enfin, qu'il pouvait rivaliser en prestige avec les porte-avions étasuniens. La Russie n'a pas besoin de porte-avions de style américain, et si elle en avait besoin, ils seraient conçus pour répondre aux exigences d'une mission russe et pas seulement pour copier les Américains comme le revendique la Marine Française. La grenouille ?

***En complément de cet article qui pose mille questions mais une seule réponse qu'avons-nous à faire d'une nouvelle canonnière pour une guerre coloniale même s'il s'agit du PA CC pour Canonnière Coloniale !!! Les commentaires politiques sont intéressants sur ce sujet....***

***Mais mieux encore un commentaire objectif sur le dernier déploiement du PA***

Après le retour du PACOSTA à Toulon l'amiral a naturellement tiré quelques enseignements de ce « combat de géant » que le PACDG avait mené en fin 2016.

Tout a été parfait, au départ quelle volonté, la France triple la capacité aérienne pour réduire Daesh. Au retour, même le Président a tenu à féliciter le groupe Aéronaval pour le poids exceptionnel qu'il a pesé dans ce combat et sa contribution décisive à la bataille de Mossoul.

Domage pour les discours lénifiants et faux. Selon l'amiral durant le déplacement du PACDG 500 vols ont été effectués. Si je fais un calcul simple  $500/3\text{mois}/30\text{jours}=5,5$  sorties par jour/24avions = 0.27sorties par avion et par jour. **Donc moins d'une sortie tous les 3 jours pour chaque Rafale...**

Est-ce cela la contribution essentielle du PAFLEURON à la guerre contre Daech ?

Surement pas mais promener 3000 marins sur la mer jolie, c'est bon pour le moral. On gagne des euros pour les cadeaux à la famille. On fait des ronds dans l'eau, on fait 5 sorties par jour pour ne pas fatiguer les équipages avant les fêtes, on place un cocktail de temps en temps on fait plaisir au Président et trois mois, c'est vite passé.

***Dans la même veine un Rafale Marine a tiré un ASMP A lors d'un tir d'évaluation des Forces. Il s'agissait de conduire une mission nucléaire avec ravitaillement, pénétration à basse altitude, tir, et retour. L'ensemble à été nominal, bravo, avec cependant un bémol et même trois bémol. Le rafale a décollé d'Avord, bien connue comme base aérienne de l'Armée de l'Air. Jamais cette mission de Tir d'évaluation des forces n'a été exécutée depuis le fameux PA CDG.***

***Nous sommes toujours dans la tromperie et la fumisterie la plus éclatante.***



### ***27 MAI 1966 : SIX Mystère IV à SÉVILLE***

***Il y a 50 ans, 6 Mystère IV de la 8<sup>ème</sup> EC décollaient de la base de Cazaux pour aller à Séville ; ils ne s'y sont jamais posés et cela se termina par 6 éjections. Nous avons lu le récit de ce vol par Denis Turina, voici l'histoire racontée par JJ Brie autre élève, équipier de la patrouille.***

En ce mois de mars 1966, nous voici donc, le premier tiers de la promotion, sur la base aérienne de Cazaux, en OTU, à l'escadron de chasse 2/8 « Nice », équipé de Mystère IV, pour poursuivre notre cycle de formation au difficile mais si beau métier de pilote de chasse.

Là, pour la première fois, nous volions avec une combinaison « anti-g », pleine de lacets partout, ancêtre de l'actuel pantalon du même nom et qui nous faisait plus ressembler à ces prédécesseurs de Patrick Baudry tirés d'un livre de Jules Verne, qu'à des pilotes de Mirage 2000 (1).

Cazaux. Bien que lieutenants, nous n'étions encore que des poussins. Une base magnifique au bord d'un lac, une escadre de chasse, un avion d'homme, monoplace, des instructeurs, chefs et sous-chefs de patrouille expérimentés, qu'il n'aurait pas fallu appeler « monit » depuis le macaronage à Tours ; nous n'étions plus élèves pilotes, mais pilotes de chasse à l'instruction. La transmission du savoir avait un je ne sais quoi de magique, fait, pour ceux qui le transmettaient, de rigueur et de fermeté mais aussi de compréhension et de complicité, et pour nous, d'humilité, de confiance et d'obéissance presque aveugle.

Le matin, tous les avions étaient en ligne impeccable sur le parking devant l'escadron, et nous allions bavarder avec les mécanos qui s'affairaient à la préparation pour le vol : pleins de kérosène et d'oxygène, petits dépannages, et changements de configuration (avion lisse ou bidons de 625 litres, paniers roquettes, bombes ou armement des canons ou encore équipement en « biroutier » suivant la mission).

Et puis, un jour, la nouvelle tombe : l'escadron est désigné pour effectuer un voyage de fin de stage à l'étranger. De telles missions étaient parfois déclenchées afin d'accoutumer les pilotes aux procédures internationales de navigation. C'est ainsi que des patrouilles simples (4 avions) s'étaient déjà rendues en Espagne et en Italie. Le fait que la promo soit exceptionnelle n'était probablement pas étranger au fait que, pour la première fois, il avait été décidé de porter l'effectif de ce huitième voyage à six avions. Objectif : Séville, à l'occasion des célèbres fêtes saintes de Pentecôte (la « Romeria » d'El Rocio).

Inutile de décrire l'exaltation et la fébrilité qui régnaient dans la salle d'opérations de l'escadron quand, de sa blanche main innocente, le sergent-chef marqueur martiniquais tira au sort, dans un calot bien entendu, les noms des trois stagiaires privilégiés (Tonton, Jean-Joseph et Pépé), puis celui d'un remplaçant (Pierrot) qui devait rejoindre Séville par avion de transport avec l'échelon technique.

Difficile de décrire les nombreuses pressions et les propositions plus ou moins honnêtes dont les heureux désignés furent l'objet pour céder leur place. Pierrot, le remplaçant, n'était pas le seul à s'enquérir tous les matins sur l'état de notre santé ; en bons chasseurs, il nous a fallu d'ailleurs mettre en application l'un des principaux préceptes du métier : la surveillance de nos arrières.

Pendant plusieurs jours, le chef de la future patrouille, le capitaine Paul, commandant de l'une des deux escadrilles, aidé de ses deux autres leaders, le capitaine Olivier et le sergent-chef Michel, collectent les divers documents et autorisations nécessaires et préparent la mission.

La veille du départ, le jeudi 26 mai, nous traçons l'itinéraire sur la carte de radionavigation au 1/2.000.000 et sur la carte au 1/1.000.000 de l'Espagne qui nous avait été distribuée (édition 1952, la seule disponible à l'escadre). Puis, je vais passer la soirée chez mes parents, en région bordelaise, où j'en profite pour récupérer le magnifique costume que j'ai fait confectionner chez le tailleur du village (il ne faut pas plaisanter avec l'image de marque de l'Armée de l'air à l'étranger, ni avec celle de pilotes de chasse français face aux petites Sévillanes). Ce brave tailleur, qui n'avait pas eu le temps de préparer la facture de son œuvre me dit qu'il n'est pas inquiet : je paierai à mon retour...

Le 27 mai au matin, dernier regard scrutateur des copains... et surtout de Pierrot. La santé et le moral sont de fer. Nous peaufinons la préparation de la mission. Avant d'aller déjeuner, nous amenons nos petites valises au bureau de piste pour que les mécanos les installent dans le compartiment ad hoc derrière la verrière. Repas au premier service. Au mess, un collègue me rembourse une belle somme d'argent que je lui avais prêtée quelques semaines auparavant. Voilà qui fera mon affaire pour acheter en Espagne la belle veste en daim dont je rêve depuis longtemps. De retour à l'escadron, je fais récupérer ma valise qui contient mon portefeuille. Autant mettre les billets à l'abri et leur éviter la sueur de la combinaison de vol.

Il est 12 h 30. La patrouille des « Riquet noir » est réunie en salle d'opérations pour le briefing.

Appel : « Leader, capitaine Paul, n°2 lieutenant Tonton, n°3 et deputy-leader, capitaine Olivier, n°4 lieutenant Jean-Joseph, n°5 sergent-chef Michel, n°6 lieutenant Pépé ». Nous étudions la mission en détail. Les tâches et les responsabilités sont définies. Nous aurons un temps de curée sur le trajet et à l'arrivée. La patrouille adoptera la formation défensive rapprochée pour garder la cohésion dans les voies aériennes. Le leader est ferme. Pas de complaisance. Les équipiers seront fidèles à la devise affichée en salle d'opérations, à côté des panneaux de sécurité des vols : « L'équipier tient sa place ou crève ». Ils se tiendront en formation intégrée sur leurs leaders, à 50 mètres, surveilleront le ciel et suivront la navigation. Des questions leur seront posées en vol. Les fréquences des balises de radionavigation qui matérialisent la voie aérienne, ainsi que celle du terrain de Séville San Pablo (au cas où une percée au radiocompas serait nécessaire), sont évoquées une dernière fois; nous connaissons déjà par cœur les fréquences et les indicatifs en morse. Nous n'ignorons pas que les seules aides à la navigation sur le Mystère IV sont le radiocompas, le crayon gras et le calculateur (pour paraphraser certaines affirmations bien établies). Les balises qui jalonnent l'itinéraire tracé sur nos cartes sont répertoriées à côté des fréquences radio, principales et secondaires des différents organismes de contrôle, sur le bloc note qui sera fixé sur la cuisse gauche.

Les procédures de secours et les modalités d'un éventuel déroutement sont rappelées en détail. Le pétrole restant au début de la descente, donné par le computer, sera d'environ 1000 kg, soit 150 kg de plus que la sécurité « terrain jaune » en vigueur : le pied ! Je me dis que l'arrivée au break en patrouille à six devrait décoiffer. La percée radiocompas est révisée. Il est 13 h 35. Nous allons aux avions. Celui qui aura des problèmes à la mise en route restera au parking.

Les Mystère IV, avec leurs réservoirs de 600 kg sous les ailes et l'éclair rouge tracé sur le fuselage sont vraiment beaux.

Je dépose ma petite valise au pied de l'avion et, après avoir fait le tour de vérification, je m'installe. J'attends que le mécano monte à l'échelle pour m'aider à me brêler, car, avec la mae-west en plus, il faut avoir fait un stage de contorsionniste pour réussir à enfiler seul le parachute. Je n'aperçois pas mon homme ; il doit être affairé au compartiment valise. Mes collègues à droite et à gauche sont déjà prêts et les réacteurs commencent à tourner. Cela signifie que le check radio a été fait sans moi et que la mise en route a été ordonnée. Paniquant à l'idée de rester à Cazaux pour avoir été trop lent, j'essaie, toujours en vain, d'enfiler le parachute, les sangles ne voulant pas remonter jusqu'aux épaules. Je parviens enfin à le boucler tant bien que mal (ce serait bien le diable que nous ayons à l'utiliser) et à me brêler.

Au moment où les autres avions commencent à rouler, les différents indicateurs du tableau de bord m'indiquent que le groupe électrogène est branché sur mon avion; j'aperçois enfin mon mécano, auquel je fais signe d'une rotation de l'index particulièrement rapide qui traduit une nervosité non dissimulée que je vais mettre en route. Une impulsion sur le démarreur. La turbine tourne. Les pressions se stabilisent. Le poste de radio est enfin chaud ; le mécano finit le tour de l'avion, monte à l'échelle pour ôter les sécurités de verrière et de siège. Les cales ne sont pas encore enlevées lorsque j'annonce, comme si je renaissais à la vie, « Riquet Noir 4 sur la fréquence – prêt à rouler ». Le leader me demande de les rattraper et de reprendre ma place au point de manœuvre : Ouf ! Je serai du voyage, mais il s'en est fallu de peu !

Nous décollons individuellement à 10 secondes. Il est 13 h 45 ; dans 1 h 15 environ, nous serons sur le sol de Séville.

Stable au niveau 290 (le 310 nous ayant été refusé), rivé dans les 50 mètres de mon leader que je maintiens légèrement au-dessus de l'horizon, je me livre, malgré l'étroitesse de l'habitacle, à une gymnastique savante pour essayer de remonter les sangles du parachute vers les épaules. Après tout, on ne sait jamais. Je parviens enfin tant bien que mal à les glisser sous le col du gilet de sauvetage. Il fait beau. Les contacts radio avec les organismes de contrôle sont clairs. La procédure anglaise passe bien. Les timings sont respectés. Les balises sont musclées et faciles à prendre, et je regarde avec une satisfaction bien légitime l'aiguille du radiocompas basculer franchement à leur verticale. A chaque check radio après changement de fréquence, il manque bien toujours quelqu'un, problème bien connu avec les postes UHF de l'époque (je m'expliquerai plus en détail dans la suite de ce récit) :

- allez chercher le 6 sur la fréquence précédente,
- 5, reçu,

et un moment après :

- Riquet noir 6, de 5, check radio,
- numéro 6, 5 sur 5,
- leader, numéros 5 et 6 sur la fréquence.
- De temps en temps, comme prévu au briefing, le leader teste notre attention :
- Noir 2, quelle est la rivière à neuf heures ?
- 6, le nom de la ville à midi ?
- Après un coup d'œil rapide sur les cartes dépliées sur nos genoux, nos réponses ne se font pas attendre.

• Aussi, comprendra-t-on la vague d'orgueil qui m'envahit aux diverses occasions où je fus concerné, telles par exemple :

- Noir 4, quel est le nom de la rivière que l'on vient de franchir
- l'Henares, ou bien
- Noir 4, quel est le terrain à trois heures bas ?
- Madrid Barajas !

Après tout, ce n'est pas si difficile que cela de naviguer en CAG à l'étranger. Un peu moins d'une heure après le décollage, nous arrivons à la verticale de la dernière balise de notre trajet dans la voie aérienne, Hinojosa. Dans un quart d'heure si tout va bien, nous serons posés. Les aiguilles basculent et nous prenons le cap sur Séville San Pablo. Nous préparons sur nos radiocompas la balise du terrain. Il nous reste 1000 kg, un peu moins que ce qu'avait donné le calculateur, mais compte tenu de la marge qui avait été prévue, il n'y a pas de raison particulière de s'inquiéter.

Devant, nous apercevons une importante couche nuageuse ; elle n'avait pas été prévue au programme. Si nous restons à cette altitude, nous y avons droit. Mais jusqu'où descend-elle ?

Le leader demande l'autorisation de descendre au niveau 230. Madrid contrôle nous donne son accord et nous fait passer sur Séville contrôle. La fréquence est très encombrée. Plusieurs personnes parlent en même temps, tant en anglais qu'en espagnol. Il nous faut attendre assez longtemps pour pouvoir enfin faire le check radio au sein de la patrouille. Bien sûr, comme à tout changement de fréquence, il manque quelqu'un à l'appel et il faut aller le rechercher sur la fréquence précédente.

La balise de San Pablo (260 kHz) est difficile à accrocher. Elle n'a pas la puissance de celles que nous venons d'utiliser. Je ne parviens pas à recevoir l'indicatif et mon aiguille a plus tendance à s'orienter vers l'ouest que droit devant comme cela devrait être le cas. L'histoire nous dira plus tard qu'elle avait des problèmes de fonctionnement et qu'une balise de fréquence proche (262 kHz), installée au Portugal, avait plus de vitalité. Le leader semble également avoir des difficultés pour la sélectionner. Il demande si quelqu'un a un gisement; les réponses divergent. Profitant d'un créneau de silence, il cherche à établir le contact avec Séville. Mais les autres communications radio interfèrent et couvrent la sienne.

Pendant ce temps-là, nous avançons, et la visibilité diminue.

Nous repassons sur Madrid contrôle pour demander une autre fréquence. Course habituelle après les équipiers... mais je n'en parlerai plus car ce sera à chaque fois la même chose. Madrid ne répond plus, et nous revenons sur Séville contrôle. Le scénario n'a pas changé.

Nous sommes pratiquement dans les nuages. Le leader nous a demandé de resserrer la formation. Je pose ma carte et je viens « sucer le saumon » du numéro 3, à droite. Tonton est en patrouille à gauche et le 5 et le 6 sont sur moi. Profitant d'un créneau, le leader annonce qu'il est en descente vers le niveau 230. Pas de réponse de l'organisme de contrôle. La visibilité horizontale est nulle, et nous ne voyons qu'épisodiquement le sol. Nous continuons à chercher à établir le contact avec Séville ; le n° 3 et le n°5 essaient à leur tour. La couche étant plus épaisse que prévue, nous demandons à poursuivre la descente vers le niveau 170. Un moment après, Séville répond enfin « *Stand-by* », puis, « remontez au niveau 230 ». Le dialogue de sourd s'installe ; nous sommes coupés sans cesse. Le leader tente d'expliquer que nous sommes six avions en formation serrée et qu'il préfère garder la vue du sol. Il lui faut répéter plusieurs fois. Dans l'enchevêtrement des voix, nous comprenons que Séville accorde le niveau 170 en VMC et nous demande de contacter la tour de contrôle de Séville (l'histoire nous dira que le contrôle avait compris que, dès lors que nous passions en vol à vue en espace inférieur, nous clôturons de facto notre plan de vol). Nous sommes toujours en patrouille serrée. Je fixe mon attention sur le n° 3, trop préoccupé de ne pas le perdre de vue et d'éviter de « pomper » pour me faire « remonter les bretelles » par le n° 5. Je n'ose pas imaginer ce qui se passerait si, en plus des difficultés auxquelles nous commençons à être confrontés, j'étais amené à annoncer : « Leader, perdu de vue ! », et à me retrouver tout seul en plein ciel de gloire ! Nous ne parvenons pas à établir le contact sur Séville tour. Le même enfer continue. Impossible d'en placer une. Une voix ininterrompue égrène des informations météorologiques. Pas moyen de communiquer. En double fond, nous entendons la tour qui nous appelle, mais elle semble ne pas nous recevoir. Bref, c'est laborieux. Mais je me sens serein. J'ai déjà une petite habitude des aléas de la radio. Ça nous arrive souvent d'avoir des problèmes de contact avec le sol sur certaines fréquences et il faut en essayer d'autres. Je ne m'en fais pas trop; j'ai un chef; il sait ce qu'il fait et il doit avoir plus d'un tour dans son sac. Je lui fais confiance.

Et puis, il y a deux autres leaders ! Je n'aurai par la suite aucune notion du temps passé ni de notre position dans l'espace. Je suis préoccupé par la tenue de ma place, et je n'ai pas encore l'aisance nécessaire pour, à la fois, mettre la tête dans la cabine, surveiller le chronomètre, l'horizon artificiel ou les caps, et mémoriser.

Si je relate avec un peu plus de précisions nos différentes évolutions, c'est grâce à la restitution que nous avons pu en faire plus tard. Nous faisons environ dix minutes au cap 215 sur Séville, puis nous ouvrons à droite vers un lac qui ne figure pas sur la carte. L'histoire nous dira que le leader pense avoir passé le travers est de Séville. Ne voulant pas pénétrer dans la zone sans contact radio, il nous fait faire demi-tour par la gauche jusqu'au cap 010. Nous sommes à 14 000 pieds. Je saurai plus tard qu'il essayait de garder le contact visuel avec le sol, mais, compte tenu de la visibilité

Il reste 730 kg. Dans mon for intérieur, je me dis que la sécurité carburant étant de 850 kg par terrain « jaune », s'il ne fait pas beau en bas, il serait grand temps que quelqu'un nous prenne en charge pour nous amener rapidement en finale; et je réalise que nous n'avons plus les 800 kg nécessaires au déroutement sur Madrid. Une certitude : il faudra bien se poser à Séville. Un sentiment étrange m'envahit alors. Espérons qu'il fait beau en bas, et que le terrain est au pire en condition « vert ». Dans ce cas, la sécurité carburant pour percer et se poser est de 650 kg; nous n'y sommes pas encore.

On sent comme un flottement dans l'air. Le leader nous demande si nous avons un gisement sur San Pablo et Moron. Les commandes du radiocompas se trouvant sur la banquette droite, je me livre à l'exercice délicat qui consiste à piloter de la main gauche afin de pouvoir sélectionner les indicatifs sur les deux postes avec la main droite, regarder les tambours de fréquences sombres et mal placés, tourner les manivelles et trouver des indicatifs morses qui se chevauchent les uns les autres, sans réussir à trouver le bon, puis sélectionner la fonction « compas » et affiner la position des manivelles pour trouver un gisement qui se stabilise. Puis recommencer l'opération car il est rare d'accrocher une balise à la première tentative et généralement rien d'exploitable ne s'entend. Pendant ce temps-là, il faut continuer à tenir la patrouille serrée avec la main gauche, avec la souplesse que cet exercice de style comporte, sans attarder le regard à l'intérieur car un écart est vite fait. Et bien sûr, la manette des gaz étant momentanément abandonnée, on a tendance à doubler ou à prendre du retrait. Toute cette gesticulation prend, on le comprendra, du temps et de l'énergie.

Personne n'obtient de renseignement exploitable. J'avais bien quelque chose de stable vers l'ouest (je pense maintenant que je devais être accroché sur la balise du Portugal), mais je ne parviens pas à percevoir l'indicatif.

Nous avons repris le cap initial (210) par la gauche et nous essayons de contacter le radar américain de Moron. La gesticulation des fréquences continue. On se souviendra qu'elle est aussi sportive que celle du radiocompas. Le poste UHF est sur la banquette gauche et les quatre lucarnes d'affichage des fréquences ne sont pas très lisibles. A chaque changement, il faut abandonner la manette des gaz pour afficher avec la main gauche un à un les quatre chiffres du canal. Chaque manipulation est entrecoupée d'un regard à l'extérieur et d'une reprise de la manette des gaz. C'est bien le diable si dans l'intervalle, on n'a pas « encastré » ou pris du retrait, ce qui engendre une manœuvre un peu brusque qui se répercute, amplifiée, sur ceux qui tiennent la patrouille sur vous. Et parfois, soit le poste ne positionne pas sur la fréquence sélectionnée (c'est un sifflement interminable dans les oreilles, et il faut recommencer l'opération), soit on s'est trompé d'un chiffre et on n'est pas sur la bonne fréquence. En désespoir de cause, il faut revenir sur la fréquence précédente où l'on ne tarde pas à venir vous chercher.

On imagine les poussées d'adrénaline que toutes ces opérations génèrent chez l'opérateur et les perturbations qu'elles peuvent provoquer chez celui qui conduit la patrouille.

Moron est également saturé. Pas moyen d'obtenir un contact, pas plus qu'un gisement significatif sur la balise de San Pablo. L'histoire nous dira que le leader a un gisement 50° arrière droite (confirmé par le n°3) qui le conforte dans son sentiment d'être au sud-est de Séville. Nous prenons le cap 330.

Check pétrole : 600 kg, et nous n'avons toujours pas commencé notre percée. Il ne reste plus qu'à espérer que nous allons trouver le terrain dans un trou si nous voulons avoir les 500 kg réglementaires (normes « terrain bleu ») au break. Et pourvu que personne n'éclate un pneu à l'atterrissage car la remise des gaz va être chère ! Nous repassons sur Séville contrôle. La fréquence est encombrée par un autre avion et nous ne parvenons pas plus à capter l'attention du contrôleur qu'à faire taire son interlocuteur. Le sentiment est que personne ne nous entend.

Le leader nous fait prendre le cap 270 pour annuler ce qu'il estime être son gisement sur San Pablo et demande confirmation à ses chefs de patrouilles. Le n° 3 a 20° d'écart et le n° 5 a l'indicatif, mais pas de gisement. Il nous dit alors :

– Eh bien, nous sommes dans de beaux draps !

Jusqu'à ce moment, nous étions tous persuadés qu'il connaissait sa position et savait ce qu'il faisait. Le sentiment étrange qui s'était emparé de moi peu de temps auparavant se précise ; il fait place à une brusque angoisse. C'est maintenant que je mesure l'ampleur du problème. Nous sommes perdus, et nous sommes dans une impasse. Il reste certes de quoi voler encore un peu, mais si quelqu'un arrive à nous guider vers notre terrain, nous risquons fort d'éteindre avant d'y arriver, soit sur le trajet si nous sommes loin, soit en finale radar si le terrain est « jaune » ; et en plus, il faudra dissocier les avions, donc rallonger la procédure ! Je me vois mal faire un GCA individuel réel en langue hidalgo-anglaise dans le ciel sévillan ! Plus que jamais, je me cramponne à mon leader. Il ne nous reste plus qu'à tenir notre place, à attendre que ça sèche (façon de parler) et à observer le jaugeur, qui descend inexorablement. Les leaders parlent entre eux et essaient de s'entraider. Le n° 5, qui avait pressenti quelque chose, avait depuis quelque temps déjà passé son IFF sur Emergency. Le leader admet s'être trompé et pense être à l'ouest de Séville. Mais où ?

Nous essayons de contacter Moron mais la fréquence est saturée. Séville parle en même temps et on sent que la panique a gagné le sol. Il reste 400 kg. Nous passons sur Guard (fréquence de détresse), et nous branchons nos IFF sur Emergency. On sent que l'ambiance devient tendue au sein de la patrouille. Les six IFF sur Emergency, ça va bien réveiller un contrôleur tout de même ! Et puis, sur cette sacro-sainte fréquence de détresse, ça devrait décoiffer !

Oblique médiocre, il ne trouvait pas de repères caractéristiques. Quant à nous tous, nous sommes bien en patrouille serrée sans visibilité ; et dans ces cas-là, il y a autre chose à faire qu'à chercher à regarder en bas.

Nous quittons la tour et repassons sur Séville contrôle qui nous donne pendant environ une minute sans interruption des Fréquences sur lesquelles nous pouvons contacter la tour de Séville, puis nous ignore malgré nos appels.

(A suivre)

***Sans nous glorifier comme le font les marins dès qu'ils quittent le port, nous agissons sans nous parer des plumes du paon, "Res non Verba" (agir sans parler) auraient dit les pilotes de la 11 fidèles à la devise de leur escadre. Vous trouverez ci-dessous le récit de quelques exploits récents en Libye dont nous pouvons être fiers.***

Si la présence de militaires français en Libye a été rendue inopinément publique l'été dernier, plus secrètes ont été les opérations aériennes conduites cette année depuis la France par les Rafale de l'armée de l'Air. Beaucoup de missions de renseignement et quelques missions de bombardement.

A la suite du raid perpétré la veille contre un camp d'entraînement de Daech à Sabratah (ouest de Tripoli) par trois F-15E du 492nd Fighter Squadron des USAFE partis d'Angleterre, quatre Rafale de la 30e Escadre de chasse, assistés de deux C-135FR (FAF 4041 et 4078), auraient bombardé un dépôt de munitions de Daech à Syrte. Quelques jours plus tard, le 9 mars, deux Rafale venus de Mont-de-Marsan réalisaient une reconnaissance photographique étendue de la région de Syrte. Et le 15 mars, deux autres Rafale auraient bombardé une cible terroriste identifiée dans la ville côtière.

Le plus récent en date des raids antiterroristes conduits par les Rafale s'est déroulé furtivement dans la nuit du 14 au 15 novembre quand deux Rafale de la 30e Escadre de chasse de Mont-de-Marsan, soutenus par un C-135FR, ont bombardé au cœur du Fezzan une maison abritant des chefs terroristes. Un raid qui a eu lieu dans l'oasis d'Al-Brak, au nord de la ville de Sebha, connue depuis des siècles pour être le point d'arrêt principal des routes venues du Sahara vers Tripoli, située à 400 km plus au nord.

Réalisée avec le concours d'un drone stratégique RQ-4B Block 30 Global Hawk du 412th TW de l'US Air Force, assurant la reconnaissance en temps réel de la cible à distance depuis la haute altitude, cette mission a, une fois de plus, démontré l'excellente coopération entre aviateurs français et américains, mais aussi les capacités du Rafale et de son armement.

Opérant à près de 3 000 km de leur base de départ, c'est à haute altitude et à une distance estimée à 50 km que les deux Rafale ont lancé un total de trois bombes AASM (vraisemblablement du type SBU-54), qui auraient totalement détruit les bâtiments dans lesquels se seraient réunis plusieurs émirs terroristes très recherchés : Abou Talha al-Libi (leader du Majlis choura Eshattia, un des émirs les plus importants d'AQMI et aussi appelé Abou Talha al-Hassnawi), Abderrahmane Talha (chef de la katibat Al-Fourghan d'AQMI, célèbre pour avoir ordonné la destruction des reliquaires musulmans de Tombouctou en 2013), ainsi que les Algériens Mokhtar Belmokhtar (à la tête d'Al-Mourabitoune) et Yahia Abou al-Houmam (émir d'AQMI pour tout le Sahara – dit «le Boiteux»). Tous coupables d'avoir perpétré des actions terroristes et des meurtres contre des citoyens français au Mali, en Mauritanie et en Tunisie.



### ***Deux de nos amis ont rejoint le paradis des pilotes perdus***

Marcel Vallet un ancien du 2/5, homme d'une grande gentillesse mais aussi un chasseur redoutable et un bon copain.

Gael Taburet un ancien du Normandie Niémen dont la carrière est rappelée ci-dessous.

## Le Normandie-Niemen perd son dernier pilote.

Il était le dernier pilote survivant d'une épopée qui a marqué l'Histoire de l'aviation et des relations franco-russes. Celle du régiment de chasse "Normandie-Niemen", la seule unité de la France Libre à avoir combattu aux côtés de l'Armée Rouge durant la Seconde Guerre mondiale.

Gaël Taburet fit partie de ces 99 jeunes pilotes, souvent inexpérimentés mais volontaires, envoyés par De Gaulle sur front de l'Est à partir de 1942.

A bord de Yak flanqués de l'étoile rouge, bien vite agrémentés de casseroles d'hélice tricolore, pour les distinguer, les Français du "Normandie" ont remporté plus de 273 victoires aériennes, au prix de lourdes pertes. Lors de leur retour triomphal au Bourget en juin 1945, quarante-six pilotes manquaient à l'appel.

Parmi les survivants, désormais héros tant en France qu'en Union soviétique, des as comme Pierre-Henri Clostermann et Marcel Albert. Le sous-lieutenant Gaël Taburet revint, lui, crédité de cinq victoires aériennes homologuées et une autre "probable".

Après son retour, il fut nommé commandant d'escadrille, toujours au "Neu-Neu", mais sous les cieux plus cléments de Rabat, au Maroc à partir de 1949. L'année suivante, le jeune breton rejoint l'Indochine, comme commandant des opérations à Saïgon, avant de quitter son unité pour d'autres affectations, en métropole, puis Allemagne ou encore à Tizi-Ouzou durant la guerre d'Algérie.

A son retour, en 1962, il fut nommé commandant en second de la Base aérienne d'Orange (Vaucluse), sa dernière affectation avant de retourner à la vie civile, comme directeur de l'action régionale à l'Institut de contrôle de gestion.

Commandeur de la Légion d'honneur, Croix de guerre, décoré aussi à de multiples reprises en Russie, le Colonel Gaël Taburet recevait encore, chaque année un coup de fil, sinon la visite de l'ambassadeur de Russie en personne, chez lui, près de Cannes. C'est là qu'il s'est éteint vendredi, quelques mois avoir fêté son 97<sup>ème</sup> printemps. De l'illustre groupe Normandie-Niemen, il ne subsiste désormais plus qu'un seul témoin, un mécanicien, André Peyronie, âgé de 96 ans.



### ***Quelques mots pour illustrer le texte que Jacques Ribailleur nous a envoyé ci-dessous***

Entre ce que je pense, ce que je veux dire,  
 Ce que je crois dire,  
 Ce que je dis,  
 Ce que vous avez envie d'entendre  
 Ce que vous croyez entendre,  
 Ce que vous entendez,  
 Ce que vous avez envie de comprendre  
 Ce que vous comprenez  
 Il y a dix possibilités qu'on ait des difficultés à communiquer.  
 Mais essayons quand même....

Cela me rappelle une anecdote: j'étais officier de tir à Epagny. Des Phantoms américains venaient de Ramstein faire des tirs. L'un deux arrivait en fin de créneau je lui demande de dégager. Il continue et je réitère l'ordre de dégager. Pas de réponse. A chaque fois il me balançait une rafale incompréhensible. J'appelle donc la base de Reims et leur explique mon problème. Le lendemain on m'envoie un interprète. Je vois arriver une grosse voiture américaine avec un attaché d'ambassade. Je lui explique mon problème et lui demande de me traduire. Un pilote de Phantom arrive sur la fréquence et me balance une rafale. Je me retourne vers mon hôte: qu'est-ce qu'il a dit? Réponse : je n'ai rien compris car c'est un texan !!!

Amie, Ami,

Notre prochain rendez-vous nous conduira aux Baux de Provence pour une nouvelle visite de la carrière de lumières

### Le vendredi 07 avril 2017

**PROGRAMME** : à l'imaginaire halluciné de **Bosch** et à la créativité des visages improbables d'**Arcimboldo** répond la trivialité joyeuse d'un **Brueghel** ancrant ses multiples personnages dans le réel. Produite par "Culturespaces" et réalisée par Gianfranco Iannuzzi, Renato Gatto et Massimiliano Siccardi avec la collaboration musicale de Luca Longobardi, cette nouvelle création vous invite à explorer le monde foisonnant peint par 3 artistes du XVI<sup>e</sup> siècle à l'imagination débridée.

**10 H 00** : rendez-vous à la Carrière de lumières aux Baux de Provence

(Route de Maillane 13520 Les Baux de Provence - Tél. : 04 90 54 47 37 sur la D27 route du Val d'enfer - direction Maillane)

**12 H 00** : repas au restaurant. En principe aux Baux de Provence mais celui-ci n'étant pas encore défini, il vous sera précisé lors de la sortie.

Prix par personne, la visite et le repas : 28 €.

Nous vous demandons d'adresser votre règlement, accompagné du coupon ci-dessous, avant le 31 mars 2017 à :

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

*Le Général d'armée aérienne Jean-Claude LARTIGAU*

*Président de l'AP5*

*Signé : J.C. Lartigau,*

Coupon à joindre à votre chèque de réservation

NOM – Prénom : .....

Merci de bien vouloir indiquer vos coordonnées téléphoniques ou adresse mail si modifications récentes.