

le piège

Revue des anciens élèves
de l'École de l'air



Verdun 1916: Tricornot de Rose
créé l'aviation de chasse

BASE ARRIÈRE

Parce que protéger ne s'improvise pas,

Unéo facilite, pour ses adhérents, l'accès à des soins de qualité à des coûts maîtrisés : des réseaux de soins regroupant des professionnels de santé qui pratiquent le tiers payant mais aussi des tarifs encadrés et négociés.

Des services, notamment en optique et en dentaire, qui limitent le reste à charge et permettent ainsi à chacun de se soigner près de chez lui, au juste prix.

Parce qu'entre militaires, nous nous protégeons les uns les autres.

La protection mutuelle qui nous rend fiers

SANTÉ • PRÉVENTION • ACCOMPAGNEMENT SOCIAL

Mutuelle
Référéncée
Ministère
De la Défense

Unéo, la mutuelle
des forces armées

TERRE - MER - AIR - GENDARMERIE
DIRECTIONS & SERVICES



LA DÉFENSE DE VOTRE SANTÉ

Pour nous contacter : 0970 809 709 (appel non surtaxé) - www.groupe-uneo.fr

Éditorial



« *De Rose, balayez-moi le ciel de Verdun !* »

Quelles questions pouvait bien se poser Charles Tricornot de Rose au moment de lancer son escadrille dans la première bataille aérienne de l'histoire ? Était-il sûr de la solution nouvelle qu'il prônait pour acquérir la supériorité aérienne sur le champ de bataille ? Doutait-il de la puissance d'une aviation militaire balbutiante ? Lui qui s'était si tôt investi dans la modernisation des appareils ; lui qui avait recommandé d'armer les avions pour le combat et avait compris l'importance de la concentration des feux ; lui, le père de l'aviation de chasse, réputé avoir instauré l'esprit de la chasse dans l'aéronautique militaire naissante.

S'il a théorisé la doctrine d'emploi de l'aviation de combat, il n'a pas donné la recette de cet esprit chasse qui transcende les générations d'aviateurs. Sans doute trouve-t-on parmi les ingrédients qui le composent le besoin d'avancer toujours, puisque les ailes qui nous portent sont inutiles sans mouvement ; le besoin de se dépasser et de conquérir de nouveaux espaces ; le besoin d'adrénaline qui repousse la peur et forge les exploits ; le besoin de s'élever au-dessus de la mêlée pour voir le monde différemment - s'élever, oui, bien sûr, mais pas sans la cohésion, la solidarité et la confiance mutuelle d'une équipe.

Un esprit qui anime à coup sûr tous les équipages qui participent si brillamment aux opérations actuelles. Un esprit qui reste aussi chevillé au corps des plus anciens et qu'ils ont plaisir à partager, notamment au travers des pages du *Piège*. Ce nouveau numéro en est un peu le reflet, avec des articles aussi divers que l'évocation de la bataille aérienne de Verdun où de Rose et son escadrille surent s'élever au-dessus de la mêlée, les premières conquêtes technologiques de l'histoire de la construction aéronautique nationale, l'intégration réussie des commissaires de l'Air dans l'équipe de l'Armée de l'air, les limites de l'espace repoussées par la fusée Diamant qui lança le premier satellite français, le récit d'un vol à haute teneur d'adrénaline sur Nord 2508 dont se souvient André Turcat, premier pilote du Concorde, ou encore la suite de la réflexion de Laurent Labaye (73-Marchal) sur la puissance aérienne.

Il faut remercier tous les contributeurs de cette nouvelle parution et des précédentes, car c'est aussi un peu grâce à eux que l'esprit se perpétue et qu'il en restera demain une trace des plus authentiques. Je me fais l'interprète du comité de rédaction pour vous encourager, si tout cela vous inspire, à prendre la plume à votre tour et à participer à l'écriture d'une grande histoire de l'aéronautique plus intime en contant de petites histoires vécues. Cette invitation s'adresse tout particulièrement aux plus jeunes promotions pour lesquelles nous organisons le Trophée du "meilleur article d'un jeune piègeard".

Bonne lecture ! ■

Jean-Marc Denuel (77-Rougier)

Association des anciens élèves de l'École de l'air

Fondée en 1946,
reconnue d'utilité publique

Adresse postale :
3, rue Nationale
92100 Boulogne-Billancourt
Tél. : 01 46 05 96 77 / 01 84 19 11 59
www.aea.asso.fr-contact@aea.asso.fr
Cotisation : hors abonnement à la revue
Le Piège : 46 euros

Abonnement :

France et UE (un an) : 19 euros
Étranger (un an) : 21 euros

Rédaction :

Directeur de la publication :
Jean-Marc Denuel (77)

Rédacteur en chef :
Jean-Pierre Casamayou (70)

Comité de rédaction :
Alain Delahodde (65)
Hubert Tryer (67)
René de Gaudemaris (71)
Jérôme Blanc (92)

Réalisation :

Maquette & mise en page :
Calligrammes - 92100 Boulogne
Impression : Leclerc - 80000 Abbeville

Publicité :

Pégase Media - 40, rue Michel Bléré
60260 Lamorlaye - Tél. : 06 82 58 58 07

Dépôt légal

Deuxième trimestre 2016
N° de commission
paritaire : 0312G88848
ISSN : 01 52-0016

Couverture © SHD-Air

Sommaire



p.7



p.20



p.38

Éditorial Actualités

4 - Agenda de l'AEA
Brèves

5 - Courrier des lecteurs

Histoire

7 - Verdun 1916, Charles Tricornot
de Rose et l'aviation de combat
G. Chaber (65)

13 - Trois avionneurs sur le terrain
d'Issy-les-Moulineaux
J. Primault (75)

16 - 1953 : un tournant historique
pour le service du commissariat
de l'Air
J. Bajard (54)

20 - Il y a 50 ans... la fusée Diamant
D. Bastien (71)

Récits

24 - Pièges dans l'Elbourz
A. Turcat (X-40)

28 - Une journée ordinaire
C. Guéguen (53)
Piqûre de rappel n° 40
L. Robineau (51)

30 - Une aventure extraordinaire :
la traversée de l'Himalaya en
moto (2/3)
A. Esmilaire (63)

33 - De pilote de chasse à oléiculture
B. Foron (71)
On l'appelait "La Grise"
A. Romby (63)

36 - Maintenance au sommet
P. Ouvrard (71)
Ma première pilote féminine
G. Dreyssé (65)

38 - Le piège
J-F. Bacherot (75)
Mots croisés
P. Platel (49)





40 - Ma mission "Tournesol"
M. Bénard (70)

Idées

42 - La France
J-P. Salini (48)

46 - Que signifie la puissance
aérienne aujourd'hui ?
L. Labaye (73)

50 - Évolution politique, salafiste
et djihadiste de l'islam
H. Béard (53)

56 - Le tourisme spatial, intox
ou réalité
M. Alban (64)

58 - Conserver la mémoire de
l'aviation embarquée
R. Feuillo (EN64)

Vie des promotions

59 - Quand la vieille garde piègearde
enfourche le pont d'Avignon
M. Duval (53)

Vie des régions

60 - Ces noms de famille difficiles
à porter
D. Bastien (71)

Vie de l'école

62 - L'École de l'air fait décoller
son MOOC
L. Baratin (02)

Vie de l'AEA

63 - La journée CAP2C, Cap vers
une deuxième carrière
D. Clavier (81)

Notes de lecture

64 - Les livres

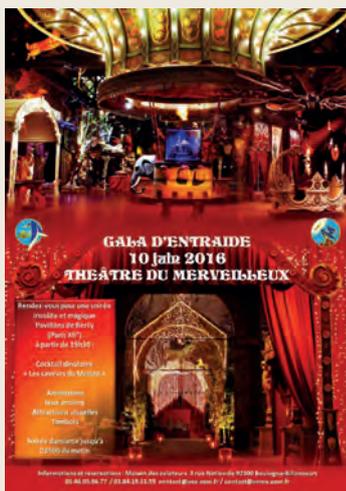
Entre nous

66 - Carnet

67 - Présentation du gala 2016
et bulletin d'inscription



Agenda



9 au 14 mai: semaine Guynemer sur la base aérienne 102 de Dijon-Longvic.

11 mai: à l'occasion du centenaire de la disparition de son parrain, le commandant Charles de Tricornot de Rose, la promotion 65 se réunira à Jonchery-sur-Vesle (cf. p. 7).

24 mai: assemblée générale AEA à 17 h 30 en amphithéâtre Des Vallières à l'École militaire (Paris VII). À l'issue de cette assemblée, les membres qui le désireront pourront partager le pot de l'amitié pour poursuivre les échanges. La convocation, l'ordre du jour ainsi qu'un pouvoir sont joints à ce numéro. Ces documents feront également l'objet d'une diffusion par mail. Pour ceux qui ne disposent pas d'adresse électronique et qui ne sont pas abonnés au *Piège*, un courrier leur sera adressé.

28 mai: le CIET 340 fête ses 70 ans sur la base d'Orléans en présence du CEMA. Une belle occasion de réunir un maximum d'anciens du transport aérien militaire.

28 mai: meeting national de l'air sur la BA 110 de Creil.

4 au 5 juin: meeting national de l'air sur la BA 105 d'Istres et centenaire de la création de l'escadrille Lafayette.

10 juin: gala de l'AEA et de l'AEMA au théâtre du Merveilleux (Pavillons de Bercy - Paris XII) à partir de 19 h 30 (voir affiche et bulletin d'inscription en page 67). À cette occasion, le carnet de vol « 1916-2016 » intitulé *Les Aviateurs de Verdun et d'aujourd'hui* sera mis en vente (bulletin de souscription en page 67).

18 au 19 juin: meeting national de l'air sur la BA 702 d'Avord.

Brèves

Activités du 1^{er} trimestre

14 janvier: le premier conseil d'administration de l'association de l'année s'est réuni à l'École militaire. Les nouveaux membres élus ont participé à cette réunion. Il a permis la désignation des membres du bureau:

- **président**: Jean-Marc Denuel (77) est reconduit dans ses fonctions;

- **vice-président Entraide**: Philippe Leheup (72) est reconduit dans ses fonctions;

- **vice-président Reconversion**: Dominique Clavier (81) succède à Bernard Delcamp (66);

- **vice-président Vie associative**: Jean-Christophe Pastor (03) reprend le poste vacant;

- **trésorier**: en attente de remplacement de Gildas Ressayre (96);

- **secrétaire**: Francis Hubert (82) est reconduit dans ses fonctions.

Lors de cette séance, il a également été décidé la mise en œuvre d'un nouveau site Internet. Celui-ci devrait être mis en service à la fin du premier semestre 2016.

Il a été suivi de la traditionnelle galette des rois en présence d'une centaine d'anciens piégards et de leurs conjoints.

2 février: conseil de perfectionnement de l'École de l'air - chargé de donner son avis sur les questions concernant la formation des élèves, notamment les objectifs et les programmes généraux de formation, la pédagogie, les structures et les moyens nécessaires, c'est un outil de direction essentiel. André Barrière (72), correspondant de l'association auprès de l'École, y représentait l'AEA.

11 février: journée reconversion - cette journée organisée au Cercle nationale des armées par l'AEA et l'AEMA, en coordination avec l'agence de reconversion de la Défense et avec les associations des autres armées, a une nouvelle fois été fort appréciée des 90 officiers auditeurs participants dont la moitié de l'Armée de l'air (cf. p 65).

23 mars: conseil d'administration au siège de l'association à 18h00.

26 mars: bal des aiglons, organisé par le bureau des élèves de l'École de l'air au pavillon d'Armenonville (Paris XVI^e), réunissant les grandes écoles militaires (St-Cyr, École navale, Polytechnique, École de santé des armées).



Courrier

Promos 2000, 2011, 2012 2013, 2014 et 2015

Ne manquez pas de participer à notre concours en nous proposant un article de deux pages (entre 8000 et 10000 signes) sur le thème: « Pourquoi j'ai intégré l'École de l'air ? » Détails du concours en page 23.

Envois du Piège et de l'annuaire 2016

L'AEA remercie tous ceux qui ont déjà apporté leur contribution dans la remise à jour des données.

Il reste beaucoup à faire car nous constatons encore que trop d'adresses personnelles ou professionnelles sont obsolètes. Ces adresses erronées sont sources de retour de courriers et de Piège et obligent notre maigre secrétariat à une recherche individuelle et à un renvoi onéreux par la Poste.

Les adresses militaires ne présentent plus d'avantages pour l'envoi (les bases aériennes ou sites militaires ne font généralement plus suivre ou ne retournent le courrier que tardivement, voire plus du tout), nous vous préconisons donc de nous donner une adresse civile. En ce qui concerne la version papier de l'annuaire, il a été décidé, pour des raisons de protection pour le personnel encore en activité, de ne plus faire figurer l'adresse professionnelle militaire. L'annuaire sera publié au second semestre 2016.

Redoublons d'efforts pour que cet annuaire à paraître reflète au mieux la situation 2016 et transmettez vos changements de coordonnées au plus vite. ■

Remerciements

Je vous prie de transmettre au général André Lanata et au président Jean-Marc Denuel, pour la chaleur ressentie et le sentiment d'appartenance à notre communauté à la lecture des lignes profondes de leurs éditoriaux, des remerciements sincères de la part d'un humble ancien.

Philippe Besnard (57-Ducray)

Quelques regrets ?

Couverture couleur "feuilles d'automne", titres en noir, plus de bleu, tout cela fait assez triste... Où est passé l'enthousiasme "des Piège d'antan ?

Noël Lavaud (51-Jeandet)

Général Maurice Saint-Cricq

Bravo pour ce numéro 223 du Piège. J'ai apprécié pratiquement tous les articles mais en priorité celui que vous avez eu la bonne idée de mettre en premier, les souvenirs de Maurice Saint-Cricq concernant son commandement de l'École de l'air. J'ai eu beaucoup d'estime et d'affection - pour celui qui a été mon chef comme commandant de base à Mont-de-Marsan puis à son cabinet quand il a été chef d'état-major de l'Armée de l'air. Un jour, il m'a présenté comme l'officier le plus têtu de l'Armée de l'air. J'ai eu envie d'ajouter « Après vous, mon Général ! » mais, tenant à mon avancement, je me suis tu. Il avait un réel sens de l'humour, mais jusqu'à quel point ?

Maurice Saint-Cricq a été un visionnaire. Soucieux de la sûreté des bases aériennes qu'il voyait pouvoir être mise en cause dans



les années à venir, il mit sur pied le commandement des fusiliers-commandos. Pressentant la fin du service militaire, il réorganisa les organismes nourriciers des bases, qui jusque-là fonctionnaient avec des appelés, en ouvrant la possibilité d'y recruter plus de personnel civil ainsi que des hommes du rang sous contrat.

C'est un grand chef de l'Armée de l'air qui nous a quittés le 7 octobre 2015.

Jean Fleury (52-Dartois)

Interrogation et appréciation

Je ne vous écris pas souvent mais sur le n° 223 du Piège je voudrais vous faire part d'une interrogation et d'une appréciation.

1-Interrogation:

Dans l'article « Un avion léger ISR », l'auteur cite le général Lanata et, dans cette citation statistique, il y a des anomalies me semble-t-il. Comment un avion volant 72 heures/semaine peut-il faire 4300 heures en 10 mois ? Le bon compte serait 3096 heures soit 1296 heures d'écart. Même pour deux avions ça ne colle pas compte tenu de "la moyenne statistique don-

née".

Par ailleurs, la moyenne nationale étant de 21 heures/semaine/avion, l'escadrille Lafayette qui fait, avec 23 appareils, 5000 heures en 10 mois (dans le même temps) ne ferait que 5 heures/semaine/avion. Serait-elle à ce point sous employée ?

Il y a quelque chose que je n'ai sans doute pas compris. Pouvez-vous m'éclairer ?

2-Appréciation:

L'article sur la remise des poignards est en tout point édifiant. Je trouve que le poussin Lucas Saniol a fait un discours remarquable par sa clarté, sa simplicité, son engagement et son optimisme. Je lui dis BRAVO, du fond du cœur. Quel réconfort devant la profession de foi d'une si belle jeunesse qui fera la France de demain. On en redemande.

Merci à l'équipe de l'AEA qui s'occupe du Piège.

Amitiés.

Daniel Walck (54-Héliot)

Les chiffres cités dans l'article figurent dans le compte rendu de l'audition du général Lanata par la commission de la Défense de l'Assemblée nationale, le



Courrier suite

- mardi 5 octobre (<http://www.assemblee-nationale.fr/14/cr-cdef/15-16/c1516004.asp>) et l'activité aérienne en France (5 heures par avion et par semaine) nous paraît possible compte tenu du nombre d'avions immobilisés en maintenance.

La rédaction

Précisions sur les patrouilles acrobatiques

Attaché au terrain de Saint-Cyr où j'ai fait mes premières armes en tant que pilote civil, j'ai lu avec intérêt l'article de Christian de Gastines (St-Cyr 62 - Centenaire de Camerone) relatif à la manifestation aérienne de septembre 1935 sur ce même terrain (*Le Piège* n° 222). Il y est fait mention de « la première démonstration d'une patrouille acrobatique de trois MS-230 sur le terrain d'Étampes-Mondésir en 1931 ». Certes la fameuse escadrille d'Étampes a bien été la première patrouille acrobatique à porter les couleurs de l'Armée de l'air. Mais elle avait été devancée en 1923, du temps de l'Aéronautique militaire, par une patrouille plus officieuse, l'éphémère "Escadrille Tricolore", composée des pilotes Bapt, Picard et Madon, l'as de 1914-1918 aux 41 victoires. Chacun de leurs trois appareils était peint d'une des couleurs du drapeau français. Il s'agissait de Gourdou Leseure GL-22 ET.1. Une firme aéronautique française qui, décidément, n'a pas de chance avec *Le Piège* (voir n° 220)!

Bernard Bombeau, journaliste et historien de l'aéronautique

Zerofot, ou le thermomètre brisé

En sage hibernation depuis 1990, un décret consacre une orthographe nouvelle tout en autorisant le maintien de l'an-



Le GL-22 ET.1 de Georges Madon en meeting en Italie. (collection B.Bombeau)

cienne. Désormais, tout est licite: plus de délits, partant plus de délinquance.

C'est bien, mais on peut améliorer: bannir les lettres doublées, consonnes et voyelles aussi et ce qui ne sert à rien, les accents qu'on ne sait jamais dans quel sens ils vont. Supprimer les lettres qui ne se prononcent pas, les *s* et *x* du pluriel, les *e* muet et le pluriel irrégulier: plu de cheveu mai de cheval. Aler plu loin e banir les bizareri com bonbon e pompon, ecri alor alanbic et impermeabl, metr *z* a la plas du *s* qui se di *z*, supprimer le *c* qui se di *s*, ne garder le *c* que dan *ch*, otrement metr un *k*, sufisan dan se kala. Un foi l'inutil netoye, unifier la prononciation: ecri *in*, o lieu de *ain*, *un*, *hein*; *an* o lieu de *en*; *e* o lieu de *est*, *et*, *er*, *ai*, *aie*, *aies*, *aît*, com metr simpleman *o* a la plas de *au*, *eau*, *aulx*, *oh*. Plu de *qui*, de *quoi* ou de *que*, me *ki*, *koi*, *ke*. Le *ç*, le *h* (sof dan *ch*), le *ph* e l'apostrof non plu lieu detr. Le *y*, trez anbetan, sera ranplase par *i*, sof pour randr le son *-ille* (mouye) com dan bouyr ou nouy. On sora ecri Libi san fot, on esitra plu antr cens e sens. Insi, lortograf, toilette e mintenan konform a la fonetik, sera

a la porte de tous e chakin ora zerofot an dicte, o lieu de zero com not. Plu de problem dan la famez dicte: « In so, asi sur in cheval, tene danz in so le so du roi; le cheval fi in ekar e le troi so tonber ». Alor, le profeser de zekol ne devron plu aprandr kamour, delis e org son feminin o pluriel, paplu kapersevoir e aperitif ne pren kin p, puisikon nan metra kin osi a aparetr e a supozitoir.

Viv la reform! Bokou rest a fer. Mejipanse: pourquoi conserve la ponktuation du moman kil ni a plu daksan? E le letr kapital akoi sa ser? pour le kou je sere sandout o chomaj puisik ma pikur sera inutil apartir DOJOURDUI

NB: l'accent circonflexe remplace le *e* des adverbes en *-uement* (assidûment) ou le *s* des maîtres, hôtel, hôpital, coût, dôme, paraître, nôtre, etc. que nos ancêtres gallo-romains nous ont légués et qu'avait consacrés, en 1539, l'ordonnance de Villers-Cotterêts. Pour la plupart de ces mots, les Anglais, à qui nous les avions prêtés, ont gardé leur *s*: cost, hostel, hospital, ancestor. Parfois, ce signe, dont il faut respecter l'origine, vient

d'une autre langue (bâbord). Parfois, il est là par convention, distinguant des mots identiques et de sens différent: cru, crû; du, dû; mur, mûr; jeune, jeûne, etc. D'autres accents marquent l'étymologie ou une différence de sens: avènement et événement résultent de mouvements quasi contraires (*ad*, *ex*) et ne se prononcent pas de la même façon (c'est encore du latin, pardon!). On me dira que les animateurs de l'audiovisuel prononcent « ode » comme ils diraient « aude » et qu'ils seraient étonnés d'apprendre que c'est une faute. Quant aux accords, qui semblent si ardues, ils traduisent une correction de la pensée que nous ont enseignée et fait digérer les analyses logiques de nos versions latine et allemande, où la désinence des mots indique leur fonction. On a le droit de ne pas savoir écrire *ornithorhynque*, mais pas celui d'écrire *j'irais* pour dire *j'irai*. Le français est difficile parce qu'il est riche, d'abord en nuances. Le modifier sans autre raison que biffer ses difficultés, c'est l'appauvrir. En fait, casser le thermomètre pour supprimer la fièvre.

Lucien Robineau (51-Jeandet)



Verdun 1916, Charles Tricornot de Rose et l'aviation de combat

Gérald Chaber (65-Tricornot de Rose)

Tous les piégeards - surtout ceux de la promotion 65 - savent que le commandant Tricornot de Rose, détenteur du brevet de pilote militaire n° 1, a conceptualisé puis créé la chasse à laquelle il a donné une doctrine d'emploi novatrice. Le centenaire de sa disparition est l'occasion de mieux connaître son rôle dans la genèse de l'aviation de combat et son action majeure dans la bataille de Verdun.

1915 : année désastreuse, matrice de la guerre d'usure

En France, en cette fin d'année, l'esprit offensif a sacrifié plus de 300 000 hommes dans de sanglantes et vaines tentatives de percées qui se sont brisées sur le solide système défensif que les Allemands ont érigé le long du front. Si le soldat français endure cette existence de troglodyte, car il défend sa terre, il exprime dans son courrier les immenses souffrances qu'engendrent ces lourds sacrifices.

À Chantilly, Joffre, malmené par les députés, entend les doléances des soldats et la douleur de l'arrière dont la vie extrêmement dure pèse sur les femmes, partagées entre usines, champs et hôpitaux.

Les échecs des campagnes de Champagne, d'Artois et des Dardanelles¹ poussent le GQG à promouvoir une artillerie puissante disposant d'une production d'obus qui monte à 116 000 par jour, appuyant une infanterie nombreuse sur de larges fronts et soutenue par une aviation en croissance.

Malgré les revers les alliances tiennent

Les Britanniques engagent de nouvelles divisions, pour passer de 35 en 1915 à 70 en 1916. Les Russes, fortement bousculés, se sont repliés dans leurs immensités où les



SHD-Air

Le commandant Charles Tricornot de Rose devant un Morane Parasol avec ses cinq pilotes. De gauche à droite : Jean Navarre, Slt Jacottet, Lt de Bernis, Cdt Tricornot de Rose, Slt Chambre et Georges Pelletier d'Oisy.

Allemands n'osent pas s'aventurer. Quant à l'Italie, entrée en guerre le 24 mai 1915, ses divisions sont bloquées par les Austro-Hongrois dans les Alpes, au nord de Venise, mais elles fixent des forces ennemies, ce qui soulage le front russe. Malgré la guerre sous-marine déclenchée par l'Allemagne dès août 1914, les alliés maintiennent un blocus qui commence à faire sentir ses effets dans le milieu de 1915.

Du 6 au 8 décembre, Joffre préside la conférence de Chantilly au cours de laquelle les Alliés décident de lancer des offensives simultanées au début de l'été 1916, sur la

Somme comme sur les fronts italiens et russes.

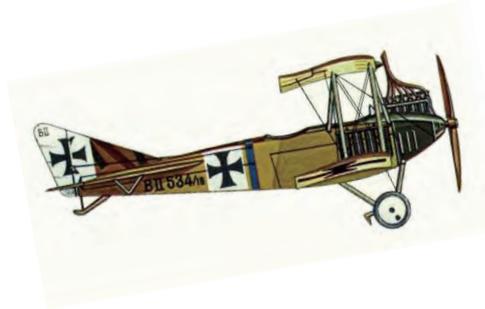
L'aéronautique française de 1915²

L'année 1915 a été difficile car le plan aéronautique du GQG du 8 octobre 1914 s'est révélé trop ambitieux pour une industrie montant en puissance. La production mensuelle d'avions et d'hydravions, qui passe de 50 en août 1914 à 431 en mars 1915, souffre ensuite d'une crise d'organisation

1- Le Piège n° 222, page 10, Les Dardanelles.

2- Le Piège n° 196, page 10, prémices de l'Armée de l'air.

Albatros B2
Fokker E1
Nieuport 11 bébé
Voisin 5
Morane-Saulnier Parasol



PhotosHD-Air



Caudron G4.

que la fourniture d'avions aux Alliés, soit 15 % de la production, accentuée. Cependant, fin mars 1915, 53 escadrilles sont au front avec des appareils de quatre types: les biplans Caudron G4 et Voisin 5 de bombardement, les Farman 11 de reconnaissance et bombardement, les monoplans de reconnaissance et de chasse Morane-Saulnier Parasol, tous biplaces, armés d'abord d'une carabine puis peu à peu d'une mitrailleuse. Dirigés par le GQG, les groupes de bombardement s'affirment quotidiennement en raids en profondeur ou en participations aux batailles de Champagne, d'Artois et d'Argonne de 1915.

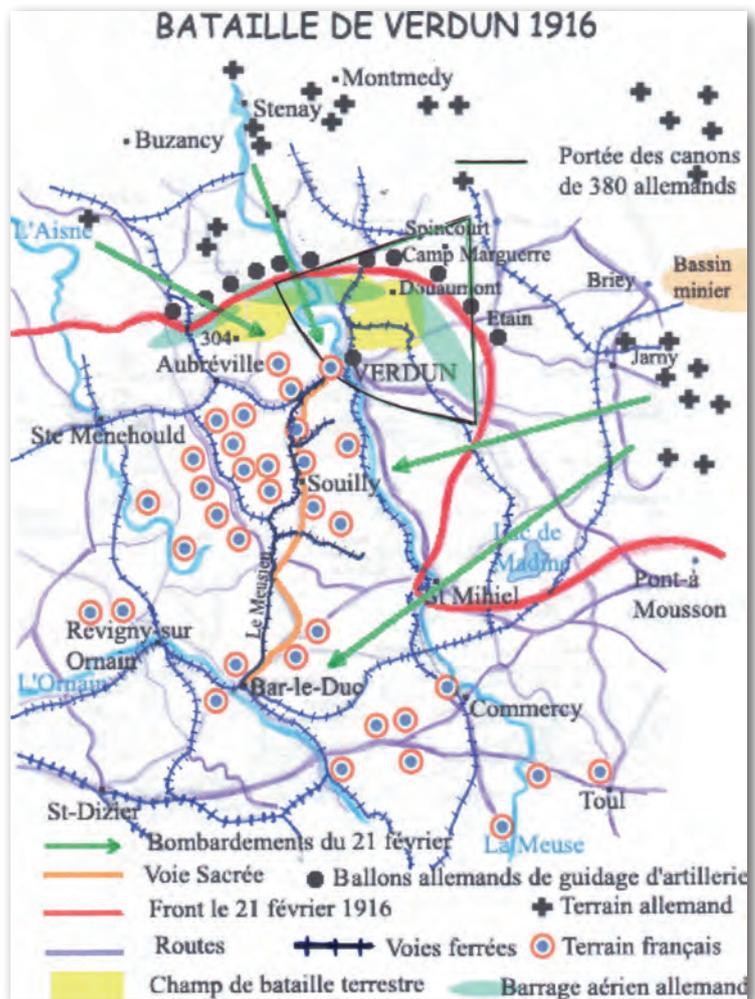
Nach Verdun

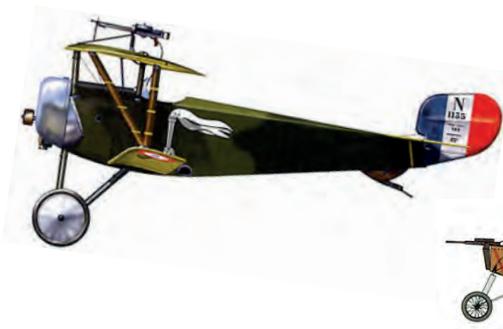
Pour l'Allemagne, l'année 1915 se termine sur une stabilisation des fronts, fortement défensifs à l'ouest, immensément étirés à l'est, de la Baltique à la Roumanie. Fin décembre 1915, Falkenhayn estime la France épuisée. D'ailleurs, ne vient-elle pas d'appeler par anticipation les classes 1916 et 1917 pour combler les pertes considérables de l'année? Il propose alors au Kaiser une nouvelle méthode: les immensités russes écartant tout espoir de victoire, il faut vaincre la France en laminant son armée, ce qui obligera les Alliés à signer la paix. À cet effet, pour des raisons géographiques, tactiques et logistiques, il choisit Verdun, saillant français dans la ligne de front, ville non stratégique mais symbolique pour la France, où il imagine écraser l'essentiel des armées françaises sous le feu d'une artillerie allemande démesurée, prévoyant cinq pertes françaises pour une ou deux allemandes. Il ne s'agit pas de prendre Verdun, il s'agit de saigner la France.³

Tous les atouts semblent du côté allemand. La géographie ne favorise pas la défense d'une ville ensermée au fond d'une boucle de la Meuse dont il faut tenir les deux rives. Au contraire, l'assaillant peut bénéficier du relief et de la forêt pour camoufler ses préparatifs et acheminer ses forces le long de ravins encaissés. Il peut bombarder et attaquer sur trois côtés à la fois d'autant plus que les défenses de la RFV (Région fortifiée de Verdun) ont été fortement allégées. En matière logistique il bénéficie d'un réseau ferré dense, moderne, constamment amélioré avec, à 60 km, le solide support de Metz et du bassin minier de Briey qu'il surexploite. Il dispose aussi de l'usine à obus de Briey-Thionville et d'une

centrale à béton au camp Marguerre, près de Spincourt, ce qui lui permet d'installer autour de Verdun trois canons de marine de 380 mm sur socles en béton, d'une portée de 30 km.

Du côté français, le saillant de Verdun est desservi par trois voies ferrées et trois routes. Sous les feux allemands deux voies ferrées et deux routes sont inutilisables. Seule voie ferrée, le Meusien de Bar-le-Duc à Verdun, à écartement métrique et à voie unique, a une capacité de 1000 tonnes par jour vers la RFV. Quant à la route de 75 km de Bar-le-Duc à Verdun, élargie à 7 m et renforcée en 1915, sinueuse, d'un état médiocre, elle est heureusement hors de portée de l'artillerie allemande.





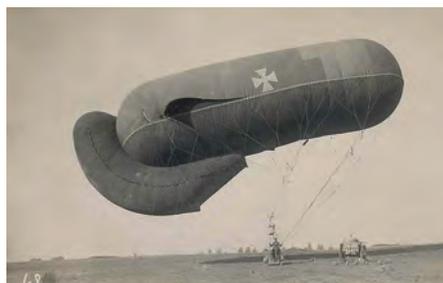
Falkenhayn ordonne des préparatifs gigantesques en toute discrétion

Pour cela, trois procédés sont mis en œuvre : de la déception en lançant de petites attaques et de fausses rumeurs tout le long du front pour ne pas dévoiler la priorité accordée à Verdun. En même temps, entreprendre des travaux essentiellement de nuit (voies ferrées, réserve de 2,5 millions d'obus, mise en place de 160 batteries d'artillerie de tous calibres, création de *stollen* ou zones enterrées de concentration d'infanterie, regroupement de l'aviation) et chasser systématiquement l'aviation française grâce aux nouveaux Fokker E1 armés d'une mitrailleuse synchronisée apparue en août 1915.

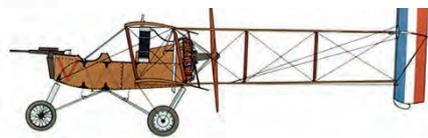
Pour l'offensive, l'aviation allemande devra innover. D'abord par la quantité, en concentrant 280 appareils de tous types, dont 40 chasseurs Fokker E1, face aux 70 avions de la RFV. Un barrage d'avions, *Luftsperre*, composé de Fokker E1 et de biplaces armés patrouillant par deux ou quatre en permanence, doit interdire le ciel de Verdun à l'aviation française.

Ensuite par la méthode dont l'objectif est d'aveugler l'artillerie française : protégée par le *Luftsperre*, l'artillerie allemande s'emploiera à détruire l'aérostation française en pilonnant en même temps les ballons et les treuils au sol. De plus, une artillerie à longue portée doit couvrir d'obus l'arrière du front et tous les aérodromes français à sa portée.

Enfin, une foule de ballons Drachen guidera l'artillerie allemande qui doit concentrer ses feux sur la zone étroite de 13 km des tranchées, des forts français, des voies de



Drachen, pour le guidage de l'artillerie allemande



passage et de ravitaillement. Le but est de détenir et de conserver la maîtrise du ciel au profit d'une artillerie monumentale.

Guillaume II donne son accord fin 1915 pour une attaque programmée au 12 février 1916.

La région fortifiée de Verdun

Si le drapeau tricolore flotte sur la forteresse de Verdun, la RFV n'a plus d'importance stratégique pour le GQG, qui a fait enlever 800 canons en août 1915 pour renforcer d'autres portions du front.

Cependant, en janvier 1916, mille indices montrent que d'importants travaux sont en cours derrière le front allemand. Malgré le mauvais temps les escadrilles de la RFV engrangent des photos aériennes, mais, au GQG, on croit à une diversion, d'autant plus que des offensives allemandes de l'Artois à la Haute Alsace détournent l'attention de Verdun.

Pourtant, dès le 16 décembre 1915, Gallieni, ministre de la Guerre, s'inquiète auprès de Joffre des lacunes de la défense de Verdun. Peu à peu les renseignements s'accumulent. Le 25 janvier 1916 le général de Castelnau, envoyé en inspection, ordonne des travaux de renforcement et l'envoi de renforts.

Joffre, qui prépare son offensive sur la Somme pour l'été, persuadé que Verdun n'est qu'un leurre, n'accorde qu'avec parcimonie six divisions et quatre groupes d'artillerie lourde qui gagnent la RFV en février. L'aviation de la RFV, avec ses quatre escadrilles dont une de chasse, reçoit deux escadrilles de renfort. Elle est heureusement soutenue par les groupes de bombardement du plateau de Malzéville (près de Nancy) qui, depuis l'été 1915, bombardent quotidiennement les alentours du front comme la profondeur.

En cet hiver 1915-1916 la pluviométrie à Verdun est particulièrement élevée. En fin d'année les travaux de renforcement du front se déroulent dans la boue alors que le brouillard et la pluie limitent beaucoup les vols. Le mauvais temps de janvier s'aggrave en février avec l'arrivée de la neige puis, soudain, le ciel se dégage le 20 février, attirant



un froid sec qui durcit les sols.

L'attaque prévue le 12 février 1916 est reportée au 21 à cause du mauvais temps

C'est une surprise pour les troupes de Verdun. Pendant 10 heures, sur un front étroit de 13 km, un déluge d'obus de gros calibres se déverse sur les deux divisions françaises de la RFV à raison de 1 000 obus par minute puis le tir s'allonge devant les six divisions allemandes qui progressent lentement.

L'ordre n'est pas de conquérir mais d'occuper un terrain ravagé par l'artillerie.

Guidée par des Drachen, toute une artillerie s'acharne sur Verdun, les villages, les forts, les routes de l'arrière pour empêcher les renforts de parvenir jusqu'au front.

Au-dessus, l'aviation allemande déploie massivement ses ailes : en trois jours les six escadrilles de la RFV sont expulsées en combats inégaux à trois contre un, tandis que l'aérostation française est détruite et l'arrière bombardé par une nuée d'escadrilles. Le ciel de Verdun devient un ciel de croix noires.

Le 21 février le 20^e corps d'armée, venu de Lorraine la veille, est immédiatement engagé dans la fournaise en soutien de l'infanterie de la RFV, durement éprouvée.

Le 25, le fort de Douaumont est pris. Le 26, Joffre confie au général Pétain et sa II^e armée la défense du secteur de Verdun que le *trommelfeuer* (feu roulant) hache méthodiquement.

Alors, dans cet enfer défigurés, les Poilus, « naufragés dans leurs cercueils de vase »³, s'accrochant à leurs trous d'obus avec l'énergie du désespoir, font barrage aux vagues d'assaut allemandes en se battant à 1 contre 10, parfois 20. Au prix de pertes effroyables, les Français endiguent l'offensive allemande qui, surprise par cette résistance inattendue, se désorganise, s'essouffle et s'enlise dans une terre bouleversée ▶

3- Selon l'historien allemand Alfred Afflerbach, Falkenhayn aurait imaginé cette version dans ses mémoires pour justifier son échec à Verdun car aucune stratégie d'attrition n'a été communiquée aux chefs d'armées impliqués dans la bataille.

4- Henri Barbusse : *Le feu*.

sée par sa propre artillerie.

Le 27 février 1916, dans son QG de Souilly, Pétain constate que l'ennemi domine le ciel d'où il guide une artillerie puissante. Il décide alors d'adopter un dispositif similaire: s'emparer du ciel, rendre efficace une artillerie mutilée, acheminer des renforts, résister puis contre-attaquer.

Le 28 février, avec l'accord du GQG, il donne carte blanche au seul aviateur capable de lui « balayer le ciel », le commandant Charles Tricornot de Rose, l'expérimentateur de l'aviation de combat (cf. encadré p. 10). Lorsqu'il le convoque, le général Pétain lui confie le sort de Verdun: ou l'aviation française chasse les Allemands du ciel et redonne de l'efficacité à l'artillerie ou, refoulée par une force aérienne supérieure, l'aviation française ne pourra que couvrir un abandon de Verdun.

Rapidement de Rose arrache aux diffé-

rentes armées 15 escadrilles qu'il concentre en un groupement de combat au début de mars 1916. Les meilleurs pilotes sont là: Navarre, Guynemer, Robert, Deulin, de Bernis, Brocard, Dorme, Heurteaux, Pelletier-d'Oisy, Nungesser, Mesguich et beaucoup d'autres. En tout 210 navigants sur Morane-Saulnier N et Nieuport XI Bébé armés.

Dans son Ordre pour l'aviation de combat du 29 février 1916, de Rose met en œuvre une nouvelle doctrine d'emploi qui consiste à occuper le ciel en permanence avec des groupes d'avions de différentes escadrilles dont l'objectif est de rechercher l'ennemi partout pour le détruire. Des groupes de chasse doivent voler soit en patrouilles de trois à cinq avions en noria sur le front, soit en groupes de 10 à 20 avions en missions offensives au-delà du front, à des heures variables.

La discipline qu'il impose doit donner la

supériorité numérique dans chaque rencontre avec l'ennemi afin d'obtenir peu à peu la supériorité aérienne au-dessus de Verdun. En complément il autorise les as à accompagner les vols de groupes, bien au-dessus, pour fondre sur les avions ennemis. Ensuite il dispose ces vols de groupes en étagements, 300-600 m, 2 000 m et 4 000 m afin d'occuper l'espace aussi bien pour les patrouilles que pour les groupes offensifs.

À la chasse aux avions ennemis s'ajoute la destruction des ballons Drachen par balles incendiaires et, à partir de mai 1916, par fusées Le Prieur⁵, tirées à 200 m et montées par huit sur Nieuport XI.

Enfin, ce dispositif se complète des Farman et Caudron de reconnaissance, de réglage d'artillerie et de bombardement dispersés sur plusieurs terrains au sud de Verdun qui, sous le commandement du commandant Barès, sont réorganisés en



Charles Tricornot de Rose devant un Morane Parasol.

Charles Tricornot de Rose : un personnage singulier

teurs et à diverses techniques nouvelles qui l'entraînent vers l'aviation car c'est l'époque de la traversée de la Manche par Blériot, c'est Latham, Farman, Curtiss et la Grande semaine de l'aviation de Reims de 1909.

Réintégré au 19^e régiment de Dragons de Carcassonne, de Rose se porte candidat au recrutement de pilotes militaires, passe les brevets de pilote civil à Pau en 1910, puis, de pilote militaire, avec le brevet n° 1, en 1911. Affecté à l'Établissement militaire de Vincennes comme pilote d'essai, il participe au développement des aéronefs et des armements embarqués et s'intéresse aux efforts du constructeur Blériot qui, dès 1911, expérimente le tir au travers du moyeu de l'hélice. Mais les machines trop fragiles ne supportent pas les vibrations du tir qui disloquent les structures. En septembre 1913 de Rose est affecté à l'inspection permanente de l'aéronautique et est nommé à la commission des appareils et moteurs chargée des développements auprès des constructeurs.

Personnage singulier par ses conceptions, de Rose, comme d'autres aviateurs, est persuadé que le combat aérien finira par s'imposer, ce qu'il concrétise dès 1912 en prononçant une conférence sur des « *aéroplanes détruisant d'autres aéroplanes* ».

En 1913, des essais de synchronisation d'une mitrailleuse Hotchkiss donnent des résultats inégaux. La question se pose partout en Europe où des ingénieurs, allemands, russes, anglais déposent des brevets

de synchronisation qui n'intéressent pas leurs états-majors. À Paris, en avril 1914, le général Bernard, directeur de l'Aéronautique militaire, estimant que les avions n'ont pas besoin d'armement pour faire de l'observation, interdit les essais. Le combat aérien n'est qu'une lubie d'aviateur.

Mais bientôt c'est Sarajevo. L'Europe des passions et des intérêts exacerbés s'embrase. Mobilisé, le capitaine de Rose rejoint le QG de la 5^e armée du général Charles Lanrezac à Rethel (Ardennes) le 4 août 1914, en qualité d'adjoint au directeur de l'aviation. Il participe aux batailles des frontières, à celle de la Marne, dirige les escadrilles, effectue de multiples missions tout en prenant part aux développements de l'aviation.

Dès le début de la guerre les opérations aériennes ne se réduisent pas uniquement à de l'observation. Le guidage de l'artillerie, la photographie aérienne et le bombardement s'affirment. Le 19 août 1914 l'escadrille de bombardement V 24 équipe ses biplaces Voisin III d'une mitrailleuse montée sur trépied, tirant vers l'avant. L'armement aérien est en phase de recherche.

Avec septembre et un nouveau commandant de la 5^e armée, le général Franchet d'Esperey, très favorable à l'aviation, de Rose s'installe à Jonchery-sur-Vesle, à l'ouest de Reims. Ici, le 5 octobre 1914, la première victoire aérienne de l'histoire⁶ remportée par Frantz et Quénault renforce ses convictions.

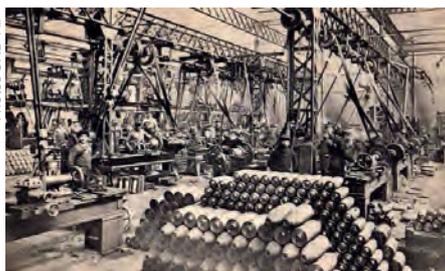
Dans cet esprit, de Rose, Roland Garros,

Par sa personnalité, sa formation, ses idées et son projet, Charles Tricornot de Rose est un personnage singulier. Né à Paris en 1876, sorti de Saint-Cyr en 1897, il est affecté au 9^e régiment de Dragons à Lunéville.

Personnage singulier par sa personnalité qui se révèle le 10 mars 1906 lorsque la III^e République laïque et anticléricale entend faire l'inventaire des églises à la suite de la Loi de séparation des Églises et de l'État de 1905 et réquisitionne le lieutenant de Rose et ses Dragons pour enfoncer les portes de deux églises. Ayant refusé cette tâche de police, de Rose est traduit en conseil de guerre pour désobéissance, puis, acquitté, il est mis en position de non-activité par le ministre de la Guerre.

Personnage singulier par sa formation. Charles de Rose, que la mécanique intéresse, entre en 1907 dans une société d'automobiles où il s'initie à la conception des mo-





Fabrique d'obus à l'atelier de Saint-Chamond.

cinq secteurs correspondant aux cinq corps d'armées de Verdun.

À la mi-mars 1916, après de multiples combats aériens acharnés, les croix noires disparaissent peu à peu du ciel de Verdun : l'équilibre est rétabli. Parfois à la tête d'un groupe de chasse, de Rose, comme ses adjoints Le Révérend et Brocard, participe aux combats pour donner l'exemple, en dépit des ordres de Pétain, car les pertes sont élevées : 70 fin mars, 100 début juillet. Le capitaine

Brocard et ses "Cigognes" avec Guynesmer, Nungesser, Védrières et bien d'autres, affrontent quotidiennement les Fokker E3 de Boelcke, Immelmann et autres as allemands. En particulier Navarre, qui vole parfois 10 heures par jour, occupe tellement le ciel qu'on le surnomme "La sentinelle de Verdun".

Ce succès tient aussi aux performances du Nieuport XI Bébé, monoplace biplan, armé d'une mitrailleuse Lewis avec 97 cartouches montée sur l'aile supérieure, dont le tir au-dessus de l'hélice est commandé par un câble. Le Nieuport XI, très compact, plus maniable que le Fokker E3, dispose d'une grande vitesse ascensionnelle que lui procure un moteur Le Rhône de 80 cv, particulièrement fiable.

Sur les quinze escadrilles de chasse, huit sont équipées du Nieuport XI, et sept de biplaces Morane Parasol.

Peu à peu protégée, l'aviation d'artillerie reprend un guidage efficace des batteries qui infligent aux Allemands des pertes si considérables que Falkenhayn envisage de limiter les opérations à Verdun, inquiet des préparatifs de Joffre sur la Somme et des mouvements en Russie.

En mai 1916, de Rose retourne au QG de la 5^e armée à Jonchery-sur-Vesle, laissant l'aviation de Verdun entre les mains du capitaine Le Révérend qui entretient l'esprit offensif et incorpore dans son groupe de combat, le 21 mai 1916, l'escadrille américaine N 124, future escadrille Lafayette.

C'est alors que, le 11 mai 1916, sur le terrain de Villemontoire, de Rose décolle pour un vol de démonstration au profit du général Paul-François Grossetti de la 6^e armée.

5- Lieutenant de vaisseau Yves Le Prieur, inventeur de toutes sortes d'équipements militaires, dont les fusées de 1916.

l'ingénieur Raymond Saulnier et les frères Robert et Léon Morane, organisent à Villacoublay, le 5 novembre 1914, des essais de tir à travers une hélice munie de déflecteurs de protection en acier, essais qui n'aboutissent qu'en mars 1915 après de nombreux tâtonnements.

Le 22 novembre 1914 le commandant de Rose devient chef du service aéronautique de la 5^e armée. Tout en assurant ses fonctions opérationnelles il pousse les constructeurs à réaliser de solides avions armés, pièces maîtresses d'une future aviation de combat qu'il s'emploie constamment à promouvoir.

Cependant, à la fin de 1914, l'heure est au bombardement stratégique que le GQG confie au GB 1 du commandant de Goÿs de Mezeyrac⁷ sur Voisin III. Pour de Rose ces appareils sont trop lents, trop vulnérables et doivent être protégés par une aviation de combat, concept dont l'évocation déclenche l'ironie des états-majors sauf à la 5^e armée où, en janvier 1915, le général Franchet d'Espèrey accepte la proposition du commandant de Rose et lui confie la création d'une escadrille expérimentale de combat, avec l'accord du commandant Barès, alors chef de l'aéronautique du GQG. Ainsi naît la MS12.

La MS 12, première escadrille de chasse. En février 1915, après avoir sélectionné six pilotes et six observateurs, de Rose les entraîne, à Villacoublay, au combat aérien à la carabine sur Morane L Parasol

biplace, l'appareil le plus rapide du moment. Affectés ensuite à l'escadrille de chasse MS 12 basée à Rosnay, à six kilomètres de Jonchery-sur-Vesle, ils reçoivent pour mission d'abattre tout avion ennemi. Si la météo détestable de mars ne favorise pas les rencontres des avions allemands qui s'arment aussi, avril débute avec les premières victoires de la MS 12 par Navarre et Robert sur Morane biplace et par Garros sur Parasol monoplace à hélice blindée qui, avec trois victoires, confirme l'efficacité du "système Garros" et du rôle offensif du monoplace.

Mais, le 19 avril 1915, dans la région de Dunkerque, touché par un tir, Garros doit se poser en Belgique occupée, il incendie son Morane N avant d'être fait prisonnier. Or l'appareil, partiellement détruit, est envoyé à Berlin où l'ingénieur néerlandais Fokker, au vu de l'hélice blindée, développe rapidement un système de synchronisation mis en service sur les Fokker E1, puis E3 plus puissant, dès août 1915.

En attendant la synchronisation qui entrera en service en mai 1916, l'aviation française d'avril 1915 dispose de trois armements : la mitrailleuse sur les biplaces robustes mais lents Voisin, Caudron ou Farman, la carabine puis le fusil-mitrailleur sur les biplaces de reconnaissance et de chasse Morane Parasol et le "système Garros" sur les monoplaces de chasse Morane N.

Au printemps 1915, la MS 12 remporte plusieurs victoires, imitée alors par d'autres

escadrilles. Les Allemands réagissent à partir d'août 1915, avec les monoplaces monoplans Fokker E1 puis E3 à mitrailleuse synchronisée, réunis dans des escadrilles de chasse ou *Jagdstaffeln*. Ce sera le "fléau Fokker", cause de lourdes pertes dans les aviations française et britannique.

Du 26 mai au 3 juillet 1915, pendant l'offensive de l'Artois, le GQG envoie de Rose diriger un groupe de 14 escadrilles qui affrontent l'aviation ennemie et une forte DCA. Si la bataille terrestre reste incertaine, de Rose en rapporte une forte expérience qui lui sera utile à Verdun en 1916.

Sur le front, Fokker et Albatros déploient une agressivité intense mais ne s'aventurent pas au-dessus des lignes françaises par peur d'être abattus et de dévoiler ainsi leur système de synchronisation.

À l'automne 1915, les effets de la DCA et des Fokker sur l'aviation française de bombardement conduisent peu à peu à l'abandon du bombardement de jour au profit d'opérations de nuit. Pour redresser la situation de Rose pousse à l'entrée en ligne du seul appareil pouvant rivaliser avec le Fokker, le Nieuport XI bébé armé. Une centaine arrive en escadrille avant la fin de 1915, certains engagés à Verdun en 1916.

6- *Le Piège* n° 218, page 10, «Première victoire».

7- *Le Piège* n° 216, page 10, «Premier bombardement stratégique».

- ▶ Il effectue un virage serré en bout de terrain, moteur coupé; le moteur ne repart pas, l'avion s'écrase en tuant son pilote.

Ainsi disparaît l'inventeur, puis créateur, de l'aviation de combat qui n'a pas eu le temps de mettre en écrits ses conceptions. Celles-ci, bien connues de son entourage, seront mises en œuvre pendant la bataille de la Somme (juillet-novembre 1916) et donneront l'instruction du 10 octobre 1916 portant création de quatre groupes de combat qui seront engagés dans les batailles de 1917.

Les leçons de Verdun pour la chasse

La conquête de la supériorité aérienne devient la mission prioritaire de la chasse. À cet effet, la permanence et le combat aérien de groupe en sont la méthode. Mais ces nouveaux dispositifs usent hommes et machines dont il faut organiser les opérations dans la durée. L'aviation doit alors adapter ses structures, ses unités, son entraînement, sa doctrine, ce que de Rose à Verdun, et Barès au GQG, édifient en pleine bataille pour forger le nouvel outil de combat.

La dissuasion de Rose

Si nombre d'historiens soulignent, à juste titre, la réussite du groupement de combat dans le renversement de la situation aérienne au-dessus de Verdun en avril 1916, brièvement, quelques auteurs britanniques, et surtout Hans Ritter, ancien pilote allemand, auteur de *La Guerre aérienne* en 1926, montrent que le rôle du groupement de combat du commandant de Rose a été décisif dans la manœuvre logistique qui a permis à l'armée française de l'emporter à Verdun.

Pour s'opposer à l'offensive allemande de février 1916, Pétain a besoin chaque jour de 2000 t de munitions, 2000 t de vivres et matériels, 15000 à 20000 hommes montant au front et, au retour, d'évacuer les blessés et des matériels entreposés à Verdun vulnérables aux tirs de l'artillerie allemande. Ce système de relèves systématiques que Pétain instaure doit fonctionner coûte que coûte.

Renforcée en 1915, la voie ferrée du Meusien peut acheminer 1000 t par jour. Tout le reste doit alors être transporté sur la voie routière de Bar-le-Duc à Verdun, à l'abri des bombardements ennemis.

Conçu avant la guerre, mis en œuvre à la mobilisation, utilisé avec succès en 1915 dans les batailles de l'Artois et de Champagne, le service automobile est perfectionné pendant la bataille de Verdun. En



Le commandant Tricornot de Rose avec ses proches.

effet, dès le 20 février 1916 est créée la commission régulatrice automobile qui, sous un commandement unique, regroupe les réserves de transport du GQG, environ 1300 véhicules, et tous les transports de la 2^e armée de la région de Verdun. La commission décide de consacrer le Meusien au transport des vivres et équipements et de réserver les 75 km de la future "Voie sacrée" à l'acheminement des hommes et des munitions en un flux permanent de logistique automobile.

Alors, pour les besoins du front, 2800 véhicules transbahutent quotidiennement, en une noria continue de jour comme de nuit, munitions, hommes de relève, blessés et matériels. Enfin, des services de gestion des convois, de dépannage et d'entretien de la route sont mis sur pied pour que le flux ne soit jamais interrompu malgré les accidents, les intempéries et les bombardements surtout intenses près du front. La ville de Verdun et ses faubourgs reçoivent entre 100 et 600 obus par jour ainsi que les axes d'approche du front, les chemins, les voies de ravitaillement qui sont bombardés jour et nuit.

Artères vitales, l'étroite voie ferrée du Meusien et la "Voie sacrée" sont protégées avec vigilance par les chasseurs du groupe de combat de De Rose qui réussissent à en interdire le survol mois après mois.

Pendant les dix mois de la bataille de Verdun l'artillerie allemande de longue portée vise les points de concentration de troupes, les dépôts de munitions, les carrefours de circulation, les axes logistiques. Les canons de marine de 380 mm placés à plus de 30 km de leurs objectifs ne sont pas suffisamment précis. Ils provoquent surtout de gros dégâts dans la ville de Verdun sans couper le flux logistique beaucoup plus menacé par l'artillerie aux approches du front.

Quant à l'aviation allemande, si en février et au début mars 1916 elle bombarde l'arrière et les environs de Bar-le-Duc par groupes d'une quinzaine d'appareils, elle se heurte peu

à peu aux chasseurs agressifs de De Rose et enregistre des pertes qui la dissuadent d'organiser des raids massifs et répétés.

D'ailleurs, l'Allemagne n'a pas mis en œuvre une puissante aviation de bombardement stratégique car en 1913 elle fait le choix du dirigeable rigide pour le bombardement en vue d'atteindre l'Angleterre. Décidée à utiliser tous les moyens à Verdun, elle engage ses zeppelins dans de mauvaises conditions météorologiques, entraînant la perte de plusieurs dirigeables. Elle dispose aussi d'avions de bombardement lourds mais sujets à des difficultés techniques qui réduisent leur activité. En particulier l'escadre de bombardement de Metz, la *Brief-tauben Abteilung Metz* (BAM) intervient peu et doit même participer à la défense de l'espace aérien au nord de Verdun pour contrer les incursions françaises ordonnées par de Rose, alors que les chasseurs allemands disponibles sont affectés principalement à l'occupation du ciel.

Ayant planifié une saisie rapide de Verdun grâce au *trommelfeuer*, Falkenhayn n'a pas imaginé la résistance française et la nécessité de couper les voies d'approvisionnement de Verdun par une campagne aérienne massive et continue de jour comme de nuit. La réaction combative de De Rose dissuade l'aviation allemande de se risquer au-dessus des voies logistiques de Verdun, permettant à Joffre d'envoyer les renforts, à Pétain de tenir et à Nivelles d'attaquer.

Dans ses mémoires le général Ludendorff reconnaît implicitement cette insuffisance allemande en écrivant que « *la victoire française de 1918 est la victoire du camion français sur le rail allemand* ».

En dix mois « *d'enfer de Verdun* » plus de 700000 hommes des deux camps sont tombés pendant que, pour la première fois, les deux aéronautiques se sont affrontées en masse. L'aviation française a su se transformer en une véritable arme offensive dont le commandant Charles Tricornot de Rose a été l'initiateur et l'un des tout premiers acteurs. ■



Trois avionneurs sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux (1912-1918)

Jacques Primault (75-Duthoit)

Ancien commissaire de l'air qui fut inspecteur général de la jeunesse et des sports, l'auteur nous fait revivre la Grande Guerre vue de ce terrain bien connu des aviateurs mutés à Balard. Historien amateur, il est membre de l'association historique d'Issy-les-Moulineaux (Historim¹).

La Cité de l'air a été édifiée entre 1934 et 1936 à la lisière d'un lieu éminemment historique, le terrain d'aviation d'Issy-les-Moulineaux. Toutefois, les pionniers de 1908 ne reconnaîtraient pas les lieux aujourd'hui, car si le boulevard Victor et le chemin de fer de ceinture existaient bien au début du XX^e siècle, ils étaient séparés du terrain d'aviation par le large glacis des "fortifications" de Paris. Cette zone accueille aujourd'hui le boulevard périphérique, la Cité de l'air et, dernier né, le nouveau ministère de la Défense.

Notre propos n'est pas de raconter la très riche histoire de ce terrain d'aviation, encore actif de nos jours avec l'héliport, mais de faire un zoom sur la période 1912-1918, durant laquelle trois grands avionneurs - et trois fratries - vont implanter leurs usines autour du terrain pour approvisionner les armées durant la Grande Guerre.

L'installation des frères Nieuport en 1912

Les deux frères (de leur vrai nom de Niéport), Édouard et Charles, sont déjà installés depuis 1902 à Asnières, où leur société, Nieuport-Duplex, produit des magnétos, des bougies et des accumulateurs pour l'automobile, puis pour l'aviation (pour les frères Voisin notamment). Édouard apprend à piloter et souhaite que la société construise désormais des avions.

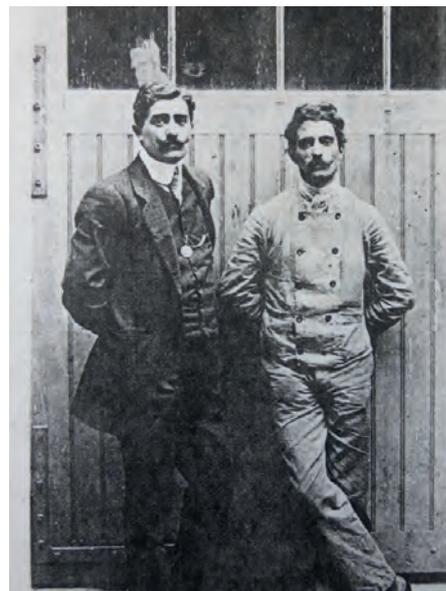
Pour cette raison, en janvier 1908, la société est rebaptisée Société Générale

d'AéroLocomotion (SGAL) et produit son premier aéroplane monoplan, le Nieuport I, qui atteint 70 km/h avec un moteur ne dépassant pas les 20 cv. Cet avion est détruit lors des inondations de janvier 1910 à Asnières, mais un Nieuport II fait rapidement son premier vol à Issy. À la suite de cette crue, les deux frères décident, en 1911, d'installer la partie aviation de leur société à Issy-les-Moulineaux, à l'ouest du terrain, l'usine de Suresnes poursuivant la production des pièces électriques.

Mais deux drames successifs vont bouleverser la vie de cette société.

Tout d'abord, Édouard se tue le 16 septembre 1911, à Verdun, aux commandes d'un aéroplane lors d'une présentation aux armées. Charles poursuit néanmoins, en 1912, l'installation prévue à Issy. Parallèlement, bien que moins passionné par l'aviation que son frère décédé, il obtient son brevet de pilote civil le 22 janvier 1912, puis le brevet militaire le 9 février suivant, ce qui lui permet d'assurer la réception des avions militaires Nieuport. Ce sera la cause du second drame, le 24 janvier 1913 à Étampes, lorsque Charles se tue lors d'un vol de réception.

Leur financeur, Henry Deutsch de La Meurthe, poursuit leur action et transforme l'entreprise en Société anonyme des établissements Nieuport. La nouvelle usine, dirigée par Henri de La Fresnaye, emploie 150 personnes à ses débuts.

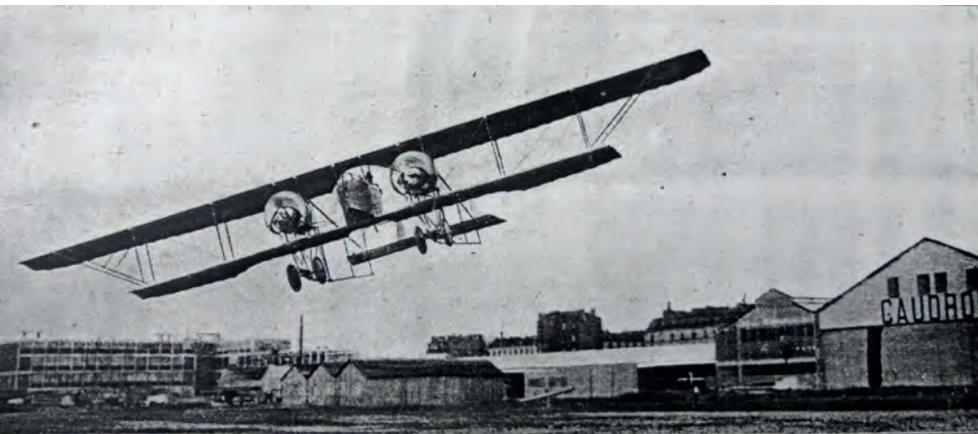


Les frères Gabriel et Charles Voisin.

Les frères Voisin s'implantent en 1912-1913

Suite aux inondations de l'hiver 1909-1910 et aux détériorations qui en résultent dans leurs locaux à Boulogne, où ils sont installés depuis quelques années, Gabriel et son frère Charles décident eux aussi de se rapprocher du terrain d'Issy. Gabriel a repéré un grand terrain qui correspond parfaitement à son programme, en bordure sud du champ d'aviation.

1- www.historim.fr



Décollage d'un Caudron R4 devant l'usine Caudron d'Issy-les-Moulineaux.



Atelier d'entoilage chez Nieuport en 1915.

Les travaux de construction avancent rapidement, malgré la défection de Charles, qui abandonne en 1910 la société, alors en plein essor, pour voyager en compagnie de la baronne de Laroche, première femme aviatrice en France.

Gabriel conçoit à Issy le premier Voisin "militaire", dans le but de capter un marché dont l'enjeu se chiffre par dizaines d'appareils. Malgré le décès de Charles le 26 septembre 1912 dans un accident d'automobile, Gabriel continue de développer l'entreprise avec les premières commandes de ce Voisin Militaire (35 exemplaires).

Août 1914, la déclaration de guerre

Chez Nieuport

Beaucoup d'ouvriers sont mobilisés. Les autres sont transférés à Tours pour y produire des... biplans Voisin III! En effet, le général Hirschauer a limité à quatre le nombre de types d'appareils utilisés par l'Aéronautique militaire, dont un seul monoplan, le Morane-Saulnier Parasol et... aucun Nieuport. Mais l'avance allemande ne semblant pas menacer Paris, l'usine Nieuport d'Issy-les-Moulineaux reprend son activité en novembre 1914, retrouvant la quasi-totalité de ses spécialistes en avril 1915.

Dès son retour à Issy-les-Moulineaux en février 1915, l'ingénieur Gustave Delage dessine un nouveau type de biplace d'observation (on ne parlait pas encore de chasseur), sesquiplan², le Nieuport 10 qui est accepté par les armées et arrive au front en mai 1915, en version biplace d'observation puis en version monoplace (le "Bébé" Nieuport). Au total, un millier de Nieuport

10 sont produits en France, en Grande-Bretagne, en Italie et en Russie. Avec les versions dérivées, issues de modifications diverses (moteur, armement, dessin des ailes, etc.), ce premier biplan donne naissance à une remarquable série de chasseurs monoplaces et d'appareils de reconnaissance.

À Issy, en 1915, avec le succès du Bébé Nieuport, il est nécessaire de développer les surfaces de production. En 1917, la firme Nieuport occupe 4 500 m² et emploie 3 600 ouvriers répartis dans sept ateliers.

Mais à partir de l'été 1917, les Nieuport montrent leur infériorité technique. En octobre, le général Pétain, commandant en chef des armées françaises écrit: « *Le Nieuport est inférieur à tous les appareils ennemis, il est vital qu'il soit retiré très vite de toutes les escadrilles du front.* » Il faudra attendre le printemps 1918 pour que ce soit effectif (pour les escadrilles françaises).

Les Nieuport auront été l'épine dorsale de la chasse française de 1915 à 1917. Quasiement tous les As français ont fait leurs premières armes sur cette famille de chasseurs ainsi que chez les Britanniques, les Italiens et les Américains.

Chez Voisin

En août 1914, seules deux escadrilles (sur 26), la V.14 et la V.21 - soit 12 appareils (sur 132) -, sont équipées du bombardier Voisin, dans ses dérivés L.11 puis type III. Mais, en octobre, le Voisin III est choisi pour équiper toutes les formations, compte tenu de sa robustesse et de sa puissance.

La première victoire aérienne française est d'ailleurs obtenue sur Voisin III par le pilote Frantz et le mécanicien Quénauld, le

5 octobre 1914, en abattant un Aviatik dans la région de Reims, bien que le Voisin III, armé d'une mitrailleuse d'infanterie Hotchkiss de 8 mm, soit un avion de reconnaissance et non un avion de chasse.

Pour faire face aux demandes françaises et étrangères (Grande-Bretagne, Belgique, Russie), d'autres sociétés (Breguet, Esnault-Pelterie, Nieuport) sont autorisées par Gabriel Voisin à construire cet avion. Les alignements de bombardiers sont bien visibles à Issy, avant d'être ensuite répartis et affectés dans les escadrilles. En 1915, l'usine Voisin emploie 800 personnes.

Mais, fin 1915, cet avion d'observation et de bombardement, lors des grandes expéditions sur l'Allemagne, est surclassé par la chasse allemande. Il passe alors au bombardement de nuit.

Gabriel Voisin va produire dix-huit modèles différents d'avions. Beaucoup servent sous les cocardes de plusieurs pays alliés: Grande-Bretagne, Belgique, Italie et Russie. Il développe aussi des bombardiers lourds, triplans, mais qui ne seront pas sélectionnés par les armées ou arriveront trop tard.

En France, plus de trois mille Voisin de types divers sont construits en quatre ans pour l'Aviation militaire et l'Aéronautique de la Marine nationale. Un millier d'ouvriers travaille alors dans les usines.

Les frères Caudron n'arrivent qu'en 1915

Gaston et René Caudron sont fils d'agriculteurs, natifs de Romiotte, dans la Somme. Passionnés d'aviation, ils ont construit une usine dans leur région, à Rue, et une école de pilotage au Crotoy. Ils sont déjà présents





Ligne d'assemblage des Nieuport 17.



Atelier bois dans l'usine Voisin.

à Issy depuis 1911 mais seulement avec une école de pilotage et un petit atelier près du terrain.

Début août 1914, les deux frères et la plupart du personnel de l'usine de Rue sont mobilisés. Il ne reste plus à l'usine que 16 personnes, des jeunes et des retraités. Mais le front se rapprochant, ils reçoivent, fin août, l'ordre de démonter tout le matériel et de le charger sur des wagons. Après deux jours et deux nuits de voyage, ils arrivent à Issy mais doivent poursuivre sur Lyon-Montplaisir, plus éloigné du front. On s'aperçoit rapidement que cette usine lyonnaise manque de surface et ne peut répondre à la demande des armées.

C'est pourquoi, le 1^{er} novembre 1914, René est rappelé par le ministère pour construire une seconde usine à Issy. La construction prend plusieurs mois, avec une installation sur deux sites à l'est du terrain. Dès 1915, l'usine sort trois G3 par jour (G pour Gaston). Les pilotes Chanteloup et Poulet, bien connus à l'époque pour leurs prouesses d'avant guerre, assurent les vols d'essai.

Mais le 12 décembre 1915, Gaston se tue sur l'aérodrome de Lyon-Bron, au cours d'un vol de présentation du bimoteur R4 (R pour René), bien que le ministère ait demandé aux constructeurs de ne pas voler. Désormais, René Caudron assure seul la direction de la société. Les deux usines d'Issy vont occuper 9 000 m² et employer jusqu'à 1 300 ouvriers.

Les usines de Lyon et d'Issy vont produire près de 4 000 appareils, d'observation, de bombardement mais aussi de chasse. Comme d'autres grands constructeurs,

leurs avions sont également construits sous licence par d'autres sociétés, mais sans que René Caudron ne réclame de redevance, par patriotisme.

Épilogue

Le terrain d'Issy est déclassé en 1919. Il ne figure plus sur la liste des aéroports autorisés, contrairement à ceux de Villacoublay et du Bourget. Il est trop limité en surface (63 ha à l'époque, aujourd'hui 6 ha).

Nieuport

L'armistice de 1918 entraîne l'annulation brutale des commandes de guerre, situation aggravée chez Nieuport par la disparition de son propriétaire, Henry Deusch de la Meurthe, le 24 novembre 1919. Il faut une surface financière et industrielle plus forte pour résister : la famille injecte donc de nouveaux capitaux et la société va fusionner avec Astra et devenir, en 1921, la Société anonyme Nieuport-Astra puis, plus tard, Loire-Nieuport.

En février 1937, la société est nationalisée comme Société nationale de construction aéronautique de l'ouest (SNCAO). Le nom Nieuport disparaît du registre du commerce en mars 1937.

Voisin

N'ayant plus de commandes dès 1918, Gabriel Voisin anticipe. L'usine est reconstruite avant l'armistice et produit son premier châssis d'automobile dès la fin de l'année. Voisin tente également la production de maisons préfabriquées. La production automobile se poursuivra jusqu'en 1957 avant le retour à l'aéronautique au sein de la Société de construction et de réparation de matériels aéronautiques (CRMA) créée par

la reprise des activités de Voisin et celles du constructeur de moteurs Salmson. La société, qui sera intégrée au groupe UTA Industries en 1978, est aujourd'hui une filiale du groupe Air France KLM, spécialisée dans la maintenance et la réparation de moteurs.

Caudron

Avec la diminution brutale des commandes de l'État, René Caudron essaye de conserver ses ouvriers en se diversifiant, notamment dans la construction de tombeaux, pour écouler son important stock de bois. Mais il devra se résoudre à baisser ses effectifs de deux tiers au début des années vingt, afin de poursuivre dans l'aviation de transport et de tourisme.

En 1933, René Caudron s'associe avec Louis Renault. De cette association va naître une série d'avions de transport, mais aussi de course, dessinés par Marcel Riffard, dont le Rafale (premier du nom) puis, avant la Seconde Guerre, un avion de chasse, le Caudron 714.

En 1939, René Caudron quitte la société Caudron-Renault³ et se retire dans sa maison de Saint-Cloud où il s'éteint le 27 septembre 1959. ■

2- Biplan dont la voilure inférieure a une surface plus réduite que celle de la voilure supérieure, de façon à améliorer la visibilité du pilote vers le bas.

3- Elle est nationalisée en 1945 au sein de la SNCAC (Société nationale de constructions aéronautiques du Centre) qui rejoindra la SNCAN (Société nationale des constructions aéronautiques du Nord) en 1949, constructeur du Noratlas. C'est dans l'ancienne usine Caudron d'Issy que le bureau d'études de Jean Calvy, "père" du Noratlas, était établi, avec l'atelier prototype où fut fabriqué le premier N2500.

1953 : un tournant historique pour le service du commissariat de l'Air

Jean Bajard (ECA54-Héliot)

La publication, le 31 juillet dernier, sur le blog de l'Amicale des commissaires de l'Air (amicaa.fr) d'une directive de 1955 émanant d'un commissaire chef d'un CBA¹ à un jeune commissaire sortant de la nouvelle école du commissariat de l'Air, créée au sein de l'École de l'air en 1953, pousse l'auteur à apporter quelques précisions sur la réelle révolution du service du commissariat de l'Air initiée cette année-là.

Je me résous à évoquer quelques souvenirs personnels non seulement pour apporter un témoignage sur ce que fut l'histoire du commissariat de l'Air, mais aussi en pensant aux élèves commissaires des armées à ancrage air de la promotion Première Ligne que j'ai vus quitter l'école des commissaires des armées le 16 juillet dernier et qui, fin août 2015, ont rejoint leur première affectation dans l'Armée de l'air. Ils vont, eux aussi, "essayer les plâtres"². Mais qu'ils se rassurent, je sais qu'ils y sont bien préparés, ce qui n'était pas tout à fait le cas en 1956.

Je commencerai par évoquer succinctement le commissariat de l'Air d'avant 1953 car cette histoire pesait beaucoup dans les relations entre le commandement de l'Armée de l'air et le service. Je rappellerai ensuite, dans les grandes lignes, l'esprit des décisions prises en 1953, décisions qui initièrent l'avènement d'une nouvelle génération de commissaires. Enfin, je dirai quel sort très différent fut réservé à leur sortie d'école d'abord aux élèves de la première promotion (1953), puis à ceux de la deuxième promotion (1954). Ce survol de l'histoire du commissariat de l'Air évoquera l'influence du commissariat de la Marine sur le commissariat de l'Air en 1953. Je le conclurai en évoquant une étape particulière

au début de laquelle j'ai assisté trente ans plus tard. Il s'agit de la transformation du service de l'intendance en commissariat de l'Armée de terre.

Avant 1953

Lors de sa création, en 1934, l'Armée de l'air ne disposait pas de service comparable à ce qu'étaient le service de l'intendance pour l'Armée de terre ou le commissariat de la Marine pour la Marine nationale. C'est essentiellement l'intendance qui assurait son soutien logistique et son soutien administratif.

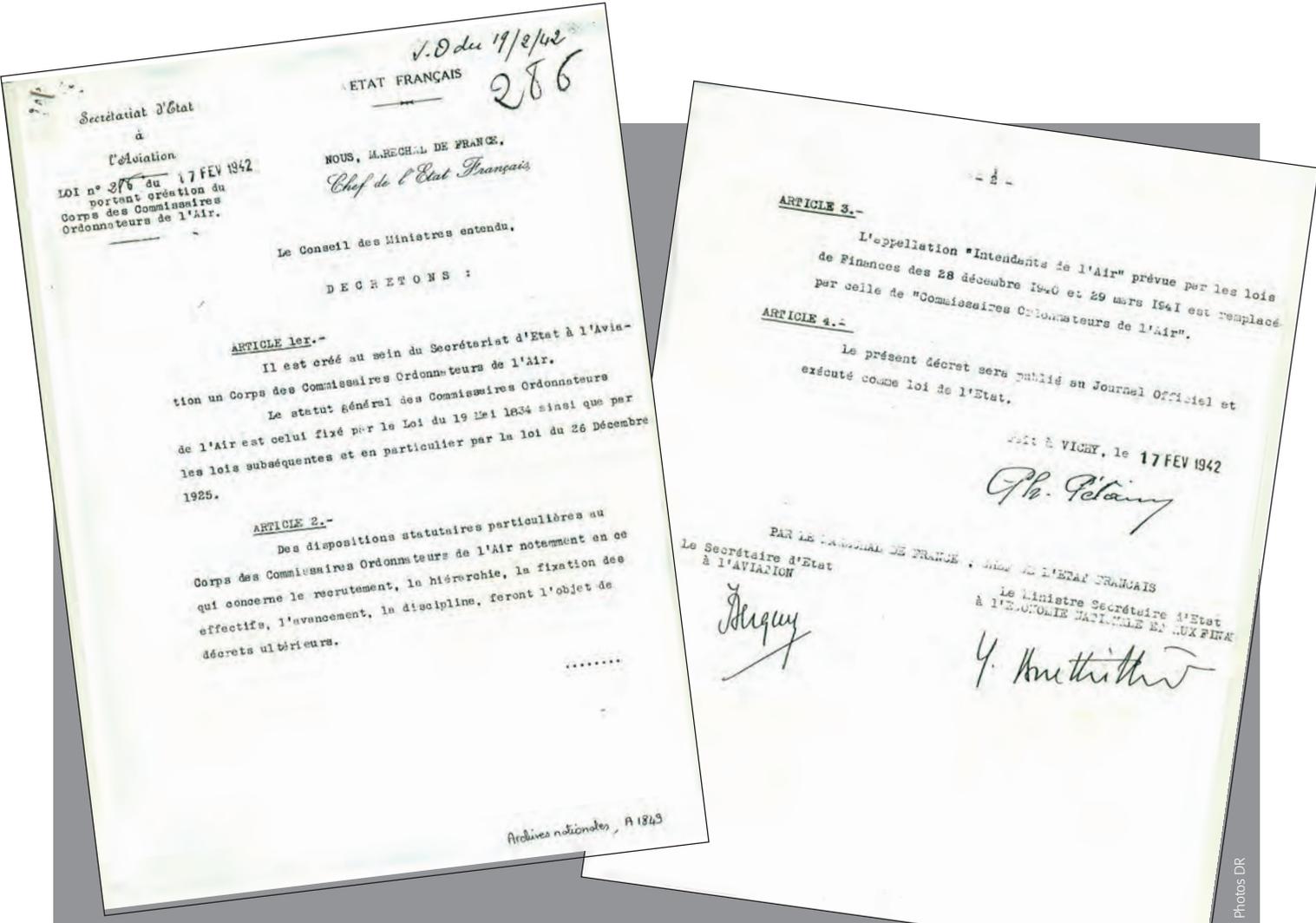
Une première évolution importante est survenue en 1942, lorsque le gouvernement de Vichy créa le commissariat de l'Air. Ce n'est qu'après la fin de la guerre que cette décision put réellement aboutir à la naissance du service. Ce premier acte d'une volonté d'indépendance de l'Armée de l'air ne pouvait pas, cependant, complètement séparer l'Armée de l'air de l'intendance. Le nouveau service disposa d'un corps de "commissaires ordonnateurs de l'Air" recrutés majoritairement parmi les intendants de l'Armée de terre, et donc porteurs des traditions de ce service.

Plusieurs parmi eux avaient été officiers dans les unités de l'Armée de terre, avant d'être reçus au concours d'entrée à l'École

supérieure de l'intendance (ESI) et certains étaient d'anciens Saint-Cyriens. Parmi ces derniers, la plupart avaient déjà servi dans des unités d'aviation avant la création de l'Armée de l'air. L'influence des traditions de l'intendance était appelée à se perpétuer puisque, pour les officiers de l'Armée de l'air qui voulaient devenir commissaires ordonnateurs de l'air, il fallait passer le concours donnant accès à l'ESI où ils étaient formés avec leurs camarades de l'Armée de terre. Quelques officiers de l'Armée de l'air reçus à ce concours venaient du corps du personnel navigant, de celui des mécaniciens ou des bases, mais la majorité venait des officiers d'administration de l'Armée de l'air qui, plusieurs années plus tard, devaient être intégrés dans le corps des officiers des bases.

Ce bref retour historique s'impose pour comprendre les difficiles relations que le commandement de l'Armée de l'air entretenait avec le service du commissariat de l'Air. Le domaine le plus délicat de leurs relations ne concernait pas l'aspect "soutien logistique" de la mission du commissariat mais celui, très particulier, de la surveillance administrative et de la vérification des comptes, dans lequel la loi du 16 mars 1882 donnait aux intendants une grande autonomie et un pouvoir critique à l'égard du commandement.





Les commissaires agissant par délégation du ministre, leurs rapports de surveillance administrative étaient adressés directement aux commandants de région, qui demandaient des explications, et éventuellement sanctionnaient leurs subordonnés... Ces procédures avaient créé un climat d'incompréhension et de méfiance frisant parfois l'hostilité entre le commandement et le commissariat. Il n'est sans doute jamais très agréable d'être surveillé et critiqué par des services qui ne participent pas activement à l'action, mais il faut aussi rappeler la situation de l'Armée de l'air en 1945. La guerre était terminée et, compte tenu des conditions de re-création de l'Armée de l'air, avec un encadrement plus soucieux d'efficacité opérationnelle que de rigueur comptable et de respect des règlements, une véritable reprise en main s'était imposée, ce qui ne se fit pas sans mal.

Dans ces conditions, on comprend que le commandement de l'Armée de l'air ait regardé avec envie du côté du commissariat de la Marine, dont les traditions n'avaient rien de commun avec celles de l'intendance

de l'Armée de terre. Le recrutement des commissaires de la Marine était bien différent de celui des intendants (donc des commissaires ordonnateurs de l'Air, calqué sur celui des intendants). En effet, même si, à l'époque, l'école du commissariat de la Marine (à Toulon) était loin de l'École navale (à Lanvéoc-Poulmic, dans la rade de Brest), les commissaires de Marine - qui participaient à la croisière du navire école Jeanne d'Arc avec les élèves de l'École navale - étaient, très tôt, totalement intégrés à la Marine nationale dans laquelle ils allaient, tout au long de leur carrière, exercer diverses fonctions dans des équipes composées d'officiers de marine et de commissaires, à commencer par les conseils d'administration de certains navires.

1953 - Création de l'École du commissariat de l'Air

Pour se rapprocher d'un tel modèle, il fallait naturellement changer complètement le recrutement des commissaires de l'Air. Tel fut l'objet de la réforme apportée par un décret du 28 avril 1953³, qui créa l'École du

commissariat de l'Air au sein de l'École de l'air. Un recrutement par la voie de l'ESI se poursuivait néanmoins pendant quelques années, parallèlement avec le nouveau recrutement, car les commissaires de l'Air (et non plus ordonnateurs) issus du nouveau recrutement, calqué sur celui des commissaires de Marine, sortaient d'école d'officiers subalternes alors que l'ESI formait des officiers supérieurs.

De plus, la transformation du corps alla de pair avec l'accentuation de sa militarisation. Cela se marqua formellement par les grades. Les commissaires de 1^{re} classe, etc., disparurent au profit de commissaires sous-lieutenant etc., ainsi que toutes les réf-

- 1- Commissariat des bases de l'air.
- 2- L'affectation en sortie d'école n'est pas nouvelle mais concerne pour la première fois des commissaires recrutés *ab initio* comme commissaires des armées.
- 3- Un second décret, de la même date, portait sur les dispositions statutaires du corps, supprimant notamment le mot "ordonnateur" dans l'appellation du corps et modifiant la dénomination des grades. (voir l'article du commissaire Meyer sur l'annulation du décret statutaire en 1959 et la prise d'un nouveau décret en 1960)

► rences aux "fonctionnaires de l'intendance". Tels étaient bien l'esprit et la volonté affichés de la réforme mais, compte tenu de l'immédiateté de son application, il fallut aussi recourir à la vieille pratique selon laquelle « *l'exécution précise et confirme l'ordre* ». Ce fut notamment le cas pour la place et le statut de l'École du commissariat de l'Air au sein de l'École de l'air. La direction de l'école fut confiée à un commissaire qui troqua son uniforme de commissaire principal de la Marine pour celui de commissaire commandant de l'Armée de l'air. Ancien élève de l'école de Toulon, le commissaire commandant Graffard eut la redoutable mission d'ouvrir une voie dans un domaine où il ne pouvait se référer qu'à des traditions d'écoles "Marine" et "Terre", radicalement différentes.

Première promotion

L'école ayant été officiellement créée en avril 1953, la première promotion y entra à l'automne 1953. Si la mission du directeur de l'école était redoutable, l'expérience de la première promotion, elle, fut certainement très rude. Je ne suis que de la deuxième promotion (1954) et j'espère que mes anciens ne me contrediront pas si je dis qu'il en alla à peu près de même pour nous, d'autant que nos anciens de la première promotion n'étaient plus à Salon quand nous sommes arrivés à l'École de l'air, comme nous le verrons un peu plus loin. Comme toutes les promotions de l'École du commissariat de l'Air, ma promotion porte le nom de la promotion 1954 de l'École de l'air qui comprend tous les élèves (personnel navigant, mécaniciens, officiers des bases) entrés en même temps qu'eux - pour moi la promotion commandant Héliot, à laquelle je suis fier d'appartenir. C'était un des symboles de la totale intégration des commissaires de l'Air à l'Armée de l'air.

Rien ne nous avait préparés ni renseignés sur ce qui nous attendait. Comme plusieurs de mes camarades, j'avais préparé le concours du commissariat de la Marine, qui était donc le seul concours ouvert au recrutement direct. Je suivais, pendant l'année scolaire 1953-1954, une préparation au concours "Marine" dispensée à l'institut d'études politiques de Paris, rue Saint-Guil-laume, tout en suivant des cours pour un diplôme d'études supérieures de droit privé à la faculté de droit de la place du Panthéon. C'est là que je fus informé d'une conférence

faite par un représentant du commissariat de l'Air qui cherchait à recruter des candidats pour le concours du commissariat de l'Air. Il s'agissait du commissaire commandant Daume.

N'ayant pas personnellement d'attaches particulières avec la Marine, je fis acte de candidature, comme je l'avais fait pour le commissariat de la Marine. Les conditions pour pouvoir concourir étaient les mêmes et les deux concours avaient quasiment le même programme. Le programme pour l'air était rigoureusement copié sur celui de la Marine, seul ce qui concernait le droit maritime était remplacé par un peu de droit aérien. Le concours du commissariat de l'Air précédait celui de la Marine et les résultats définitifs du concours "Air" étaient connus avant le commencement des épreuves écrites du concours "Marine", (ce qui ne dura pas très longtemps). Reçu au concours "Air", je ne me suis pas présenté à celui de la Marine.

Fin septembre, j'ai rejoint l'École de l'air. La première année d'école se passait donc à Salon. Nous avons reçu fin janvier un galon d'aspirant, galon réservé, pour les pilotes, mécaniciens ou officiers des bases, aux élèves de deuxième année. En fin de première année, nous sommes devenus officiers-élèves avec le grade de commissaires sous-lieutenants et, surtout, nous avons poursuivi notre formation à Aix-en-Provence, comme l'avaient fait les élèves de la première promotion, ce qui explique un certain manque de contacts entre les deux promotions. Nous avons poursuivi notre formation professionnelle en partie à la caserne Forbin, en partie à l'école des Arts et Métiers, et en partie à la faculté de droit, comme l'avaient également fait les élèves de la première promotion qui, eux, avaient quitté Aix pour rejoindre leur première affectation.

1955 et 1956

Telle était la situation lors de la rédaction par un chef de CBA d'une directive pour le jeune commissaire sortant d'école qui lui était affecté pour un « *stage d'instruction complémentaire pratique* » (cf. article publié le 31 juillet 2015 cité plus haut). Il ne peut s'agir que d'un commissaire de la promotion 1953, d'une part en raison des dates, les élèves de la deuxième promotion étant encore à Aix en deuxième année d'école début 1956, et, d'autre part, parce que

seuls les élèves de la première promotion ont suivi un tel "stage d'instruction complémentaire pratique" dont il est très vraisemblablement question dans la directive centrale n° 966/DN/A/DCCA/SD3/ORG du 10 juin 1955. Il sera d'ailleurs intéressant de retrouver cette directive qui comblait un vide puisque l'emploi des commissaires officiers subalternes nouvellement créés n'était pas prévu et qu'il n'y avait pas d'antécédent. L'ordre était donné, il fallait donc le préciser en l'exécutant.

Je n'ai pas eu la curiosité de chercher les études qui conduisirent à la définition des postes qui seraient proposés aux élèves de la deuxième promotion, à laquelle j'appartiens. Ce qui est certain, c'est que personne n'en parlait et que ce n'est que quelques jours avant "l'amphi-garnison" de juin 1956 que nous avons su ce qui nous attendait. Nous pensions avoir un sort qui ressemblerait à celui de nos anciens de la 53 et notre surprise fut totale. Manifestement, la décision prise répondait à un désir d'adapter à l'Armée de l'air les solutions de la Marine en affectant les jeunes commissaires dans des unités de l'Armée de l'air où ils auraient à assumer des responsabilités administratives réelles. Mon propos n'est pas ici de reprendre les discussions interminables sur le lien entre cette décision et les dispositions de la loi du 16 mars 1882 sur l'administration de l'armée. Je n'évoque cette question que pour illustrer d'une part la nouveauté de la solution adoptée et, d'autre part, un certain manque de préparation pratique pour nous former aux responsabilités qui allaient nous incomber.

Il fut donc décidé que nous serions affectés dans des unités dotées d'aéronefs pour en assurer l'administration. Pour comprendre les dispositions prises, il faut évoquer l'organisation des forces aériennes en 1956. Les unités dotées d'aéronefs avaient alors leur autonomie administrative et étaient désignées sous l'appellation d'UAD (unités à administration distincte). Il s'agissait des escadres de chasse et des groupes de transport. Les services administratifs de ces unités (effectifs, finances, matériels du commissariat...) étaient placés sous les ordres d'un "officier des détails" relevant directement du commandant d'escadre ou du commandant du groupe de transport. À l'amphi garnison, je choisis, parmi les postes proposés encore disponibles, la 10^e escadre de chasse. Jusque-là, l'officier en charge de



la section administrative de l'UAD était un officier des services administratifs. Celui de la 10^e escadre, muté dans un service du commissariat de l'Air, était très attendu dans son nouveau poste, aussi, je dus rejoindre mon poste vers le 22 août et, le surlendemain de mon arrivée, je me suis retrouvé seul aux commandes.

Les UAD, escadres de chasse ou groupes de transport où nous étions affectés, étaient placées sous la surveillance administrative d'un commissaire des bases de l'air (CBA) - dont les services vérifiaient les comptes de l'unité - et qui exerçait sa surveillance par des visites inopinées plusieurs fois par an. Les rapports du commissaire des bases étaient envoyés au commandant d'unité qui les transmettait avec des demandes d'explication ou de justification à l'officier des détails; il nous incombait de lui soumettre un projet de réponse. Il est évident que l'affectation d'un commissaire à la tête de l'administration des unités, qui ne changeait rien aux règles en vigueur, allait en revanche faire évoluer très sensiblement, dans la pratique, le climat des relations entre les services du commissariat et le commandement, ce qui était bien le but poursuivi. Cela demanda néanmoins beaucoup de temps.

Tout changement exige une période de rodage. Mais, comme je l'ai écrit en préambule, que les commissaires des armées à ancrage Air qui vont rejoindre leur première affectation dans l'Armée de l'air se rassurent, je suis certain qu'ils seront très bien accueillis dans leurs unités et qu'ils n'auront pas à vivre une situation analogue à celle que connurent leurs anciens.

Lorsque je me suis présenté à mon commandant d'escadre en août 1956, celui-ci me demanda: « *C'est vous le commissaire qu'on m'a annoncé par message?* », «...», « *Ce doit être une erreur, je n'ai pas de commissaire à mon tableau d'effectif!* » Trois jours plus tard, quand je lui ai présenté le courrier à la signature, il me dit: « *Un commissaire affecté à l'escadre! C'est l'œil de Moscou dans la maison...* » Cela illustre bien l'ambiance des relations entre le service et le commandement à cette époque. Il fallut près d'un mois pour que, au sein de l'escadre, nos relations se normalisent et que j'obtienne la totale confiance de mon chef. Les mois qui suivirent furent une période particulièrement difficile et éprouvante pour l'escadre, pour des raisons qui n'avaient rien à voir avec l'administration mais qui imposèrent



Quand la 10^e escadre de chasse découvre les commissaires de l'Air en 1956.

à celle-ci d'être particulièrement réactive. Ce fut pour moi l'occasion de faire une expérience formidable de relations humaines en servant sous les ordres d'un brillant commandant d'escadre. Il est mort général de corps aérien en deuxième section, il y a maintenant 23 ans, mais je ne saurais évoquer son souvenir sans émotion et sans exprimer mon profond respect à son égard.

Après une première année, je reçus un commissaire de la troisième promotion (1955) comme adjoint. Il était appelé à prendre la responsabilité du service à la fin de ma deuxième année en unité puis à avoir lui-même un adjoint appelé à lui succéder, et ainsi de suite... La formule devait durer aussi longtemps que l'organisation du commandement le permettait... c'est-à-dire pas très longtemps (fin 1964 avec la disparition des escadrons UAD; la promotion 1961 ne fit donc qu'un an en unité).

Épilogue - 1983 - 2015

En 1983, j'étais en charge de la direction centrale du commissariat de l'Air (DCCA) quand le chef d'état-major de l'Armée de l'air me demanda de participer à un déjeuner de travail avec le chef d'état-major de l'Armée de terre (CEMAT) qui venait passer une journée en visite d'information dans l'Armée de l'air. Son programme était très chargé si bien qu'il était difficile d'y faire entrer le *briefing* sur le commissariat souhaité par le CEMAT qui envisageait de transformer le service de l'intendance en commissariat de l'Armée de terre. La solution trouvée fut que ce *briefing* serait remplacé par un déjeuner de travail au cours duquel

je pourrais répondre aux questions sur le commissariat de l'Air.

Le CEMAA était un ami, nous nous étions connus quand nous étions capitaines. Je répondis aux questions qui me furent posées et, sans surprise, je constatai que le CEMAT souhaitait disposer d'un service sur le modèle du commissariat de l'Air. Ce fut pour moi la preuve de la pleine réussite de la transformation voulue par nos anciens en 1953...

Il avait fallu 28 ans, et avec des conditions de rapidité d'avancement tout à fait exceptionnelles dues à l'absence d'anciens devant les premières promotions, pour qu'un officier du recrutement instauré en 1953 prenne les rênes du service...

Lorsque j'ai quitté le service, la transformation de l'intendance en commissariat de l'Armée de terre était bien engagée, et les positions des trois services de commissariat par rapport au commandement de leur armée en voie d'être harmonisées. La question de la fusion des trois services m'avait bien entendu été souvent posée. Les expériences de transformation que j'avais vécues ont toujours dicté ma réponse: un service ne s'organise pas suivant son bon plaisir, il s'organise en fonction de l'organisation du commandement qu'il sert. Le jour où les responsabilités administratives déléguées par le ministre aux chefs d'état-major de chacune des trois armées seraient déléguées à un chef d'état-major unique pour les trois armées il n'y aurait pas de raison pour qu'il y ait trois services...

On connaît la suite. ■

Il y a 50 ans... la fusée Diamant

Daniel Bastien (71-Blanckaert)

Article rédigé d'après une conférence donnée par Hubert Gossot¹ (54 - Héliot) et à laquelle étaient conviés les membres aquitains de l'AEA. Cette conférence avait lieu dans le cadre de la célébration, à Saint-Aubin-de-Médoc (Gironde), du 50^e anniversaire du premier lancement de la fusée Diamant et de la mise en orbite simultanée du premier satellite français, Astérix.

Le 26 novembre 1965, sur le pas de tir d'Hammaguir, au Centre interarmées d'essais d'engins spéciaux, au Sahara, la fusée Diamant s'éleva dans le ciel pour mettre sur orbite le petit satellite artificiel Astérix. Après un fonctionnement nominal des 1^{er} et 2^e étages, et séparation du 3^e étage, ce dernier, stabilisé en roulis à 270 tours par minute, atteint 530 km d'altitude. Mise à feu également nominale du moteur du 3^e étage qui, en 45 secondes de fonctionnement, amena sa charge à la vitesse nécessaire à la mise en orbite. Dans la foulée, à l'aide d'un dispositif pyrotechnique, Astérix fut séparé du 3^e étage.

Les informations de trajectographie étaient rassurantes quant à l'issue de l'opération, mais compte tenu des moyens relativement limités de suivi radar ou de repérage optique de l'époque, il fallait attendre près d'une heure cinquante, le temps qu'Astérix fasse le tour de la Terre et se rapproche de la région de Colomb-Béchar, pour avoir la certitude, grâce au radar de trajectographie Aquitaine qui y était implanté, que la mise sur orbite avait effectivement réussi. L'attente fut longue... Cependant, au moment où Astérix allait aborder les côtes africaines, un coup de fil du conseiller scientifique de l'ambassade des États-Unis à Paris, adressé à Charles Cristofini, président de la SEREB (Société pour l'étude et la réalisation d'engins balistiques), à son domicile parisien, lui indiqua : « *Votre satellite, on ne l'entend pas², mais ne vous inquiétez pas... L'US Air Force l'a repéré. Il tourne. Il est bien en orbite. Bravo!* » Cette information, rapi-



Lancement de la fusée Diamant du pas de tir d'Hammaguir, le 26 novembre 1965.



dement confirmée par le réseau français de détection et le centre de calcul du CNES, à Brétigny, mit fin au suspense. La joie et la fierté, tant à Hammaguir qu'à Brétigny, succédèrent à l'inquiétude. La France, grâce à la fusée Diamant, avait réussi, à la première tentative qui plus est, la mise en orbite d'un satellite artificiel. Même si les médias ne furent pas les témoins de l'exploit³, le lendemain, l'événement fit la une de tous les quotidiens: «La France, véritable puissance spatiale...», «Coup d'essai, coup de maître...», etc. Ce succès propulsa en effet notre pays au rang de troisième puissance spatiale mondiale, après l'URSS et les États-Unis; ce lancement historique conféra également à la France le rôle important qu'elle occupe aujourd'hui dans l'aventure spatiale européenne, et assura une véritable crédibilité à nos futurs missiles balistiques en cours de développement.

La genèse du programme balistique et spatial français

Comment la France en était-elle arrivée à une maîtrise des lanceurs digne des deux grandes puissances mondiales de l'époque? À l'instar des Soviétiques et des Américains, la France avait pu s'adjoindre, dès 1947, le service d'ingénieurs et de techniciens allemands ayant participé à la mise au point des fusées V2. Grâce à la transmission de leur savoir aux ingénieurs français dans les domaines de la propulsion et du guidage au sein du LRBA (Laboratoire de recherches balistiques et aérodynamiques) de Vernon, dans l'Eure, le programme français de fusées-sondes, Véronique, put être lancé, en 1948. Ce programme se traduisit par de nombreuses campagnes de tirs à visée scientifique, réalisées à partir d'Hammaguir, ou sous d'autres cieux (une centaine de tirs au total). Il s'est poursuivi avec la fusée sonde Vesta, une version améliorée de Véronique (cinq tirs depuis Hammaguir et Kourou). À noter que, dans le cadre de recherches en physiologie spatiale menées par le médecin général Grandpierre, les Vesta ont emporté, en 1961, un rat nommé Hector, en 1963, la chatte Félicette, puis, en 1967, les singes Martine puis Pierrette.

Mais ces campagnes n'avaient pas pour seul but des avancées dans le domaine de la science; en effet, au cours de la IV^e Répu-



Astérix, le premier satellite français emporté par Diamant.

blique, les gouvernements successifs avaient mené une politique discrète, mais continue, pour doter le pays, le moment venu, de la capacité nucléaire militaire. C'est ainsi que le gouvernement Mendès-France, fin 1954, avait lancé un programme secret d'études sur l'arme atomique, et que celui de Félix Gaillard, en avril 1958, avait décidé que la première explosion d'une bombe atomique française aurait lieu au cours du 1^{er} trimestre 1960⁴. Des travaux dans le secteur balistique et spatial, mais aussi nucléaire, avaient donc commencé avant le retour aux affaires du général de Gaulle, en juin 1958; mais c'est lui qui, à la Libération, en octobre 1945 précisément, avait créé le CEA⁵, quelques mois seulement après les bombardements atomiques d'Hiroshima et de Nagasaki. Par ailleurs, c'est en août 1958, avec le général de Gaulle comme dernier président du Conseil (chef du gouvernement) de la IV^e République, que fut lancée l'étude d'un missile sol-sol balistique stratégique. De Gaulle estimait en effet que pour mettre en place une dissuasion nucléaire, il fallait disposer non seulement des armes nucléaires, mais aussi de plusieurs types de porteurs; il souhaitait ainsi, qu'aux côtés des bombardiers, soient développés des moyens balistiques. Enfin, le 12 novembre suivant, le Conseil de défense adopta le principe de la "force de frappe". Pour développer les missiles balistiques stratégiques, le 17 septembre 1959 fut créée la SEREB, une société d'études et d'ingénierie, à laquelle fut confiée la maîtrise d'œuvre de la réalisation et de la mise en place opérationnelle de ces moyens balistiques. Par ailleurs, le 3 novembre suivant, le général de Gaulle, président de la Répu-

blique, déclarait que « la force de frappe sera un armement atomique qui devra nous appartenir », mettant ainsi fin à une collaboration envisagée avec les USA, à travers la société Boeing, maître d'œuvre des missiles balistiques Minuteman.

De janvier à juin 1960, à une époque où personne ne croyait la France capable de réaliser un lanceur de satellites, la SEREB, ou, pour être plus précis, la petite équipe d'ingénieurs dont elle disposait à ses débuts (dont notre camarade Hubert Gossot), réalisa discrètement, à l'initiative de Bernard Dorléac (directeur des études avancées de la SEREB, et considéré comme le "père" de Diamant), un avant-projet détaillé d'un "engin portesatellite", préfiguration de notre premier lanceur. C'est sur les bases de cet avant-projet que, le 18 décembre 1961, un Conseil interministériel lança le programme Diamant, sous maîtrise d'ouvrage de la Délégation ministérielle pour l'armement, et sous maîtrise d'œuvre industrielle de la SEREB. Le lendemain fut votée la loi portant création du Centre national d'études spatiales (le CNES), pour une mise sur pied au mois de mars suivant; ce dernier mettra en place un réseau national de poursuite et de

1- Qui a participé, dès 1960, comme ingénieur au sein de la SEREB (Société pour l'étude et la réalisation d'engins balistiques, maître d'œuvre de Diamant, installée notamment à Saint-Aubin-de-Médoc), aux études qui ont donné naissance à la fusée Diamant. Ensuite, il a œuvré sur les programmes Pierres Précieuses, Diamant, SSBS et MSBS, tant à la SEREB qu'à Aérospatiale.

2- La raison en était que, les antennes de son émetteur radio ayant été endommagées lors de la séparation de la coiffe, Astérix resta muet. Toujours en orbite, il a déjà effectué de l'ordre de 260 000 fois le tour de la Terre et ne devrait rentrer dans l'atmosphère terrestre que dans... un certain temps... (vers 2165 au plus tôt, selon certains experts...)

3- La crainte d'un échec, quelques semaines avant les élections présidentielles de décembre 1965, avait amené la présidence à "militariser" le tir, et donc, sur le plan pratique, à procéder au tir sans la présence de journalistes. D'ailleurs, le 1^{er} étage de Diamant arborait une magnifique cocarde bleu-blanc-rouge.

4- C'est le 13 février 1960 qu'eut lieu l'explosion de la première bombe atomique française, au sud de Reggane, au Sahara.

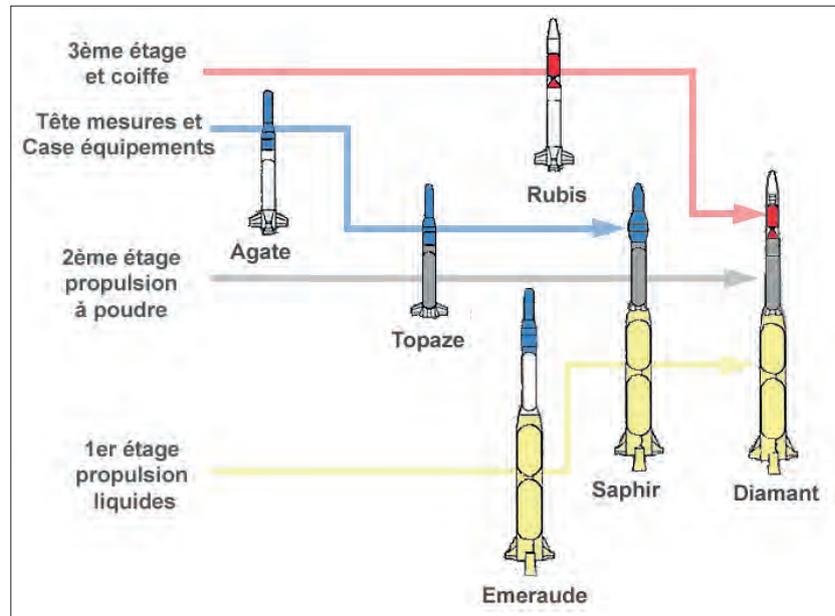
5- Le commissariat à l'énergie atomique, dont la mission était de « poursuivre des recherches scientifiques et techniques, en vue de l'utilisation de l'énergie nucléaire dans les domaines de la science, de l'industrie et de la défense nationale ».

- ▶ localisation satellitaire, et initiera un programme conséquent de satellites scientifiques français.

Le programme des pierres précieuses et l'un des ses aboutissements : la fusée Diamant

Pour se doter de ces "engins balistiques" (de nos jours, on parle de missiles), la France lança, en 1960, le programme des Études balistiques de base (EBB). Ce programme avait pour but d'acquérir les connaissances nécessaires à la réalisation des futurs SSBS et MSBS⁶, mais aussi du futur lanceur de satellites Diamant. Ce programme a permis d'acquérir la maîtrise des technologies missiles (propulsion, pilotage, guidage, et rentrée dans l'atmosphère) et celles de la mise en orbite, mais aussi de mettre au point les différents composants du futur lanceur Diamant. Cela se fit, entre 1961 et 1967, à travers les tirs d'essais des fusées dites Pierres Précieuses, toutes conçues⁷ par la SEREB : Agate (12 tirs); Topaze, pour la mise au point du 2^e étage de Diamant (14 tirs); Émeraude, pour la mise au point du 1^{er} étage de Diamant (5 tirs); Saphir, c'est-à-dire Topaze monté sur Émeraude (15 tirs); et, enfin, Rubis, pour la mise au point du 3^e étage de Diamant (10 tirs). Le lanceur Diamant constitua l'un des aboutissements de ce programme des Pierres Précieuses, les autres étant le SSBS et le MSBS, lesquels, développés en parallèle, toujours au sein de la SEREB, bénéficièrent naturellement des enseignements acquis lors des différentes campagnes de tir de ces Pierres Précieuses.

La fusée Diamant, qui s'est révélée être une pièce maîtresse de l'aventure spatiale française, avait belle allure... Certains la qualifiaient même "d'élégante"; d'une hauteur de 19 m et d'une masse totale de 18,5 t, elle disposait d'une poussée au décollage de 28 t. Son 1^{er} étage, Émeraude, disposait d'un moteur à ergols liquides (acide nitrique et essence de térébenthine); les 2^e et 3^e étages, quant à eux, utilisaient des propulseurs solides. Trois versions de la fusée Diamant furent mises au point, désignées Diamant A, B et BP4, comportant toutes trois étages, et d'une charge utile allant de 80 à 110 kg. Au total, douze fusées Diamant



Famille des lanceurs "pierres précieuses".

furent lancées, avec, convient-il de le relever, un taux de réussite supérieur à celui des États-Unis lorsque eux-mêmes avaient développé leur première génération de missiles et de lanceurs. Les quatre premiers lanceurs Diamant furent lancés depuis le centre d'Hammaguir, et les suivants depuis le site de Kourou, en Guyane. Ils permirent la mise en orbite, en plus d'Astérix, de 11 satellites : Diapason, Diadème 1 et 2, Wika et Mika, Peole, Tournesol, Starlette, et enfin, en 1975, Castor, Pollux et Aura, les derniers à être satellisés à l'aide d'un lanceur civil purement national.

Ariane, fille de Diamant

La réussite du programme Diamant avait montré aux autres pays du vieux continent que l'espace était accessible à d'autres que les deux grands. Forte de ce succès, en 1973, la France, avec le CNES, proposa à ses partenaires européens le programme Ariane d'assurer à l'Europe une autonomie spatiale. La suite, on la connaît : ce fut le succès commercial de la famille des lanceurs Ariane (Ariane 4 et 5 et, bientôt, Ariane 6). Si l'on compare les 40 kg d'Astérix à la charge utile de 20 t en orbite basse des lanceurs Ariane 5 actuellement en service, on mesure l'ampleur des progrès réalisés, et ceci en cinq décennies seulement.

Saluons les protagonistes de cette extraordinaire aventure, à la fois technique et humaine, émaillée de difficultés de tous ordres à surmonter, qui peuvent être fiers de l'œuvre accomplie. C'est en effet grâce à leur engagement et leurs compétences que la France, puis l'Europe, ont pu se positionner au premier plan des grands acteurs de l'aventure spatiale. Et c'est grâce à eux que notre pays conserve, aujourd'hui encore, une part prépondérante dans la conception et la fabrication des lanceurs européens. ■

6- Les missiles Sol-Sol Balistiques Stratégiques du plateau d'Albion et les missiles Mer-Sol Balistiques Stratégiques de nos sous-marins nucléaires lanceurs d'engins.

7- Mais dont la réalisation avait été confiée aux principales sociétés industrielles aéronautiques de l'époque : Nord-Aviation, Sud-Aviation, SNECMA, SEPR, Matra, LRBA, direction des Poudres, etc. Mais c'est à la SEREB qu'ont été confiés l'assemblage et le contrôle final de Diamant, des SSBS et des MSBS, et ceci au CAEPE, le Centre d'achèvement et d'essais de propulseurs et engins de Saint-Médard-en-Jalles, en Gironde. Relevons que Jacques Chaban-Delmas, maire de Bordeaux dès 1947, dernier ministre de la Défense nationale de la IV^e République, et président de l'Assemblée nationale à plusieurs reprises sous la V^e République, ne fut pas totalement étranger au choix de l'implantation en Aquitaine de nombreux établissements étatiques et industriels du secteur balistique et spatial.





Trophée AEA 2016



du meilleur article d'un jeune piégeard

L'association des anciens élèves de l'École de l'air organise cette année un concours du meilleur article d'un jeune piégeard, récompensé par un superbe trophée.

RÈGLEMENT DU CONCOURS:

Qui peut participer?

Le concours s'adresse aux membres des promotions 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 et 2015 de l'École de l'air.

En quoi consiste le concours?

Le concours consiste à rédiger un article sur le thème « *Pourquoi j'ai intégré l'École de l'air?* ». L'article devra avoir une longueur comprise entre 8000 et 10000 signes (espaces et ponctuation compris). Il sera rédigé sous Word, en police Times New Roman corps 12.

Quel est le calendrier du concours?

Les candidats transmettront leur article sous format numérique à AEAcontact@aea.asso.fr avant le 30 septembre 2016 minuit, en précisant dans l'objet: « Concours AEA article Piège – grade NOM prénom – promotion XXXX ». Les résultats du concours seront proclamés dans *Le Piège* n° 227.

Comment sera désigné le meilleur article?

Le jury, composé des membres du comité de rédaction du *Piège*, procédera à la désignation du meilleur article. L'exploitation des articles aura lieu au cours du quatrième trimestre 2016.

Les critères de sélection porteront notamment sur l'intérêt général de l'article, son originalité, la valeur de la démonstration, la qualité d'ensemble de la présentation, la richesse du vocabulaire, la syntaxe...

Quelle est la récompense attribuée au gagnant?

Le vainqueur désigné par le jury aura son article publié dans *Le Piège* n° 227 et se verra remettre le trophée par le président de l'AEA lors d'une petite cérémonie amicale: une montre BELL & ROSS BR 123 – Commando.

BELL & ROSS BR 123 – Commando

Mouvement: mécanique automatique.
Fonctions: heures, minutes, petite seconde. Date.
Boîtier: diamètre 41 mm. Acier finition PVD noir mat.
Fond vissé.
Cadran: gris. Chiffres, index et aiguilles recouverts d'un revêtement photoluminescent.
Verre: saphir ultra-bombé traité antireflet.
Étanchéité: 100 m.
Bracelet: caoutchouc gris.
Boucle: ardillon. Acier finition PVD noir mat.



Pièges dans l'Elbourz

André Turcat† (X-40)

André Turcat est décédé en janvier dernier. Breveté pilote en 1947, il a servi en Indochine sur C-47 au sein du groupe de transport 2/64 Anjou et s'est notamment illustré lors de missions d'évacuation d'urgence. Pilote d'essai à partir de 1950, il rejoignit Nord-Aviation en 1953 où il travailla en tant que chef pilote d'essai sur le Gerfaut et le Griffon. Au cours de cette période, un vol le marquera sans doute toute sa vie. Une aventure sur une «Grise» un peu particulière. Ce récit est extrait de ses mémoires de pilote d'essai publiées aux éditions du Cherche Midi.

Pour les passionnés d'aéronautique et du Nord 2501 en particulier...

C'est un paisible voyage que fait, du Laos vers la France, le Noratlas 2508 immatriculé F-BFRG «Roméo Golf». Un bon avion, en fait un prototype proche dérivé du classique Noratlas militaire de l'époque, équipé de moteurs plus puissants. Du beau temps tout au long ou presque, sans le tracassé de passagers qui ont été remplacés par des caisses solidement arrimées.

Un équipage à quatre, quatre des essais en vol, habitués à la prudence de notre métier, solides et unis par ces liens de l'air inexplicables à ceux qui ne les ont pas vécus, ces isolements d'un équipage à l'époque, et plus encore dans les régions où les autres liens avec le sol étaient douteux. Ce sont des liens faits d'une vitale et réciproque confiance, de cent souvenirs communs, mêlés de joies et de deuils toujours vivants, faits d'une amitié souvent pudique dans son expression mais au combien sûrs. Un seul pilote - c'était dans les us de l'époque -, un mécanicien navigant ayant des notions de pilotage, un radio-navigateur (la transmission en morse était encore en usage) et un mécanicien de piste accompagnateur pour l'entretien au sol.

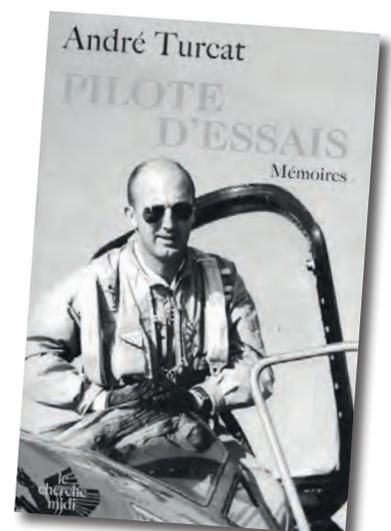
Au dernier moment s'est jointe à eux une jeune femme, épouse d'un médecin français en poste au Laos; elle vient retrouver en France trois enfants, laissés depuis plus d'un an à la garde d'une grand-mère. Hôtesse de fortune, au regard d'une clarté merveilleuse, elle a été extraordinairement adoptée.

Qui se doute de l'aventure prochaine? Mais tout se tisse lentement. On quitte New Delhi, deuxième escale du voyage, le 7 novembre 1959 au petit matin, pour une première enjambée jusqu'à Karachi. Cette brève étape n'est qu'un élan: après Karachi, le plein fait, le programme est de repartir aussitôt pour le long survol désertique vers Téhéran, où l'avion est attendu en fin de soirée pour une démonstration... si le pilote est encore en bon état de vol.

Le terrain civil de Karachi, ce mois-là, est fermé chaque jour jusqu'à 16 h 30 pour des travaux sur la piste, mais le plan de vol a été obtenu pour le terrain militaire de Drighroad, tout proche, où pourront être effectués le plein et les formalités policières, douanières, sanitaires, qui s'imposent en Orient à chaque pas d'un voyage international, même en simple transit.

Tout irait donc bien si, à l'arrivée en vue de Karachi-Drighroad, le contrôle pakistanais des vols n'avait changé d'avis, premier point de l'aventure qui se noue, refoulant le «Roméo Golf» vers un terrain de dégagement 150 km plus au nord, sur le cours de l'Indus, Nawabshah. La piste d'atterrissage en est d'ailleurs particulière et inusitée, tout en brique faute du moindre caillou pour du béton.

L'accueil y est sympathique, mais le ravitaillement en essence (et autres denrées!) ainsi que l'indispensable dédouanage impossibles. Il n'y a plus qu'à attendre la fin de



Ce texte est tiré des mémoires d'André Turcat,

l'après-midi - avec un bref regret pour le temps perdu - et l'ouverture de l'aérodrome civil de Karachi. L'avion y atterrit enfin à cinq heures du soir.

Les formalités tatillonnes d'un pays indépendant depuis peu et jaloux de montrer son autorité seront plus longues que les pleins, et le décollage ne sera possible que vers 18 h 30. Le vol doit durer 6 h 45, annonce le radio-navigateur, du fait des vents légèrement contraires. Or le Nord n'a que 7 h 30 d'autonomie totale, et il n'y a guère de terrain de dégagement que nous connaissons, du moins à l'arrivée.

Va-t-on rester coucher ici à l'improviste, dans ce pays peu accueillant en général? Ou partir de nuit pour cette longue étape sur le désert? Mais la météo est excellente, la journée pauvre en kilomètres jusqu'ici,



Le Nord 2508, en fait un prototype proche dérivé du Noratlas.



les aides de radio-navigation à Téhéran connues pour bonnes, l'équipage d'attaque; et de toute façon il n'y a pas plus de terrains de dégagement de jour que de nuit avec notre autonomie un peu courte.

Le pilote prend la décision qui s'avérera lourde, de décoller. La partie est jouée.

« *Karachi tower, this is Fox Roméo Golf, ready line up and take off. Over?* (C'est la phraséologie du temps, qui n'a pas fondamentalement changé depuis, tout est en anglais, mais les accents différent...)

- *Roméo Golf, this is Karachi tower. You are clear to line up and take off, wind calm. After take off, turn left and join Mauripur beacon at two thousand feet. Report when reaching Mauripur. Over?*

- *Roméo Golf. Roger!* (qui veut dire OK!)

À pleine puissance de ses moteurs, et des petites turbines de bouts d'ailes ajoutées sur ce modèle dérivé, le Noratlas enlève aisément ses vingt-trois tonnes, rentre le train et les volets, et dans le calme d'une nuit étoilée part pour son destin.

Au-delà des lumières de la ville, les bouches de l'Indus et la côte apparaissent comme des lignes d'un bleu sombre, avec un peu de brume laiteuse sur la mer. Au loin quelques hauteurs dénudées semblent transposer sur terre le relief de la lune, haute dans le ciel. Dans le poste d'équipage - version militaire où l'on peut éteindre toute lumière blanche et n'illuminer que la planche de bord par éclairage ultraviolet-, la douce fluorescence des cadrans compose une atmosphère intime entre la mécanique et les hommes. La nuit, comme toujours, semble apporter le silence, malgré le ronronnement habituel des Pratt. Pilote, mécanicien, radio, chacun travaille méthodiquement pour prendre les bons caps successifs de l'étape et le bon régime des moteurs, avant que le seul contact devienne celui des « *tititata* » en morse du radio, tandis que l'avion monte d'abord à 12 500 pieds. Le corridor E, route directe vers Téhéran, est rejoint au point de report 28 °Nord - 63 °Est, à partir duquel nous couvrons nos visages des masques à oxygène pour une heure et demie: l'avion n'est pas pressurisé et il faut monter à

16 500 pieds, 5 400 m, pour franchir en sécurité la passe entre Pakistan et Iran.

Depuis une heure environ, la phonie ne porte plus, mais le contact avec Karachi est maintenu en morse. Le régime des moteurs a été soigneusement établi et réglé, d'après l'altitude et le vent donné par la météo, pour assurer le plus long trajet possible. Le temps passe calmement sous la lune.

Contact maintenu en morse

De loin, voici les lumières de Zahedan, ville frontière de l'Iran. Les hauteurs sont donc franchies et nous revenons à 14 500 pieds pour ôter nos masques. Zahedan est atteinte à la verticale sur notre cap à l'heure précise prévue, 2 h 56 après le décollage, et un large tiers du trajet est passé. Bonne confiance donc dans la navigation et dans les vents annoncés, ce qui devrait permettre une bonne estime par la suite jusqu'au moment où le radiophare de Téhéran devrait nous guider. Mais il n'y aura plus aucun repère au sol d'ici notre terminus.

La liaison morse est normalement close avec Karachi, puisque nous passons maintenant en compte avec le contrôle aérien de Téhéran. Celui-ci ne répond pas, mais nous l'aurons certainement en nous rapprochant un peu plus: l'absence de liaison radio, quand elle ne se prolonge pas, n'est pas exceptionnelle alors en ces pays, sans être toujours attribuable aux conditions de propagation des ondes. Le ciel, où la lune décline, est toujours bien dégagé.

Après que l'"hôtesse" aura servi à chacun le plateau-repas emporté de Karachi, le pilote se retire à l'arrière pour prendre un peu de repos. Il laisse son siège et la surveillance du pilote automatique au mécanicien, lui-même pilote breveté.

Si l'on se reporte à une carte de l'Iran, dont nous survolons maintenant la plaine

désertique, on remarquera la bordure de hautes montagnes qui la cernent, à l'est, du côté de l'Afghanistan, puis surtout au nord, où une chaîne assez continue culminant à près de 5 000 m, l'Elbourz (à ne pas confondre avec l'Elbrouz du Caucase, qui s'élève jusqu'à 5 600 m), qui sépare Téhéran de la Caspienne, dont deux centaines de kilomètres de côtes fournissent à l'Iran son or noir, le caviar.

Pendant ce temps, le radio cherche toujours à joindre le contrôle de Téhéran qui devrait maintenant répondre. En vain. Il ne nous répondra jamais, et Karachi est trop loin pour être repris en liaison. Du moins les radio-compas, qui permettent de relever les stations émettrices, devraient donner le travers de quelques émetteurs, malheureusement assez à gauche de notre route théorique et peu puissants, la nuit est-elle peu favorable, ce qui arrive? Les relevements obtenus, en tout cas, sont peu précis. L'estime est donc incertaine, et le radio-navigateur ne se sent pas très assuré. Il va réveiller le pilote pour que celui-ci tente déjà de prendre contact en phonie avec "Téhéran-Informations" et avec le goniomètre qui pourrait nous tirer vers Téhéran.

La lune se couche en ce moment. Aucun repère n'est visible. Cinq heures et demie de vol ont passé, Téhéran ne devrait plus être qu'à une heure, une heure et quart de vol, quelque 400 km. Il ne répond pas à l'appel du pilote; c'est, ma foi, encore plausible; il faut insister, patienter.

Une légère inquiétude se lève; mais, au fond, Téhéran ne saurait être manquée dans cette nuit claire et bientôt les aiguilles des radio-compas, réglées sur les fréquences de Téhéran, vont se stabiliser sur l'un ou l'autre des émetteurs installés à proximité du terrain.

Le temps passe pourtant. Quelques ►

► nuages, deux mille mètres peut-être en dessous de nous, se dessinent imprécisément dans la nuit. À vrai dire, le pilote se demande un instant si ce sont bien des nuages, ou quelques crêtes enneigées, et il appelle le radio en un bref conciliabule. Mais non, il n'y a pas sur notre route prévue de hauteurs suffisantes, et ce doit bien être des nuages. Une heure encore s'est écoulée. Nous devrions être en vue maintenant, et pourtant l'obscurité n'est percée d'aucune lumière. La radio est toujours muette en graphie (l'opérateur de service doit s'être endormi), et il est étrange que la phonie non plus ne réponde pas. Quant aux radio-compas, s'ils indiquent bien Téhéran devant nous, c'est sans aucune stabilité ni indicatif décelable. La situation se fait plus sérieuse, d'autant qu'aucun autre terrain ne peut être atteint en une heure et demie de vol, avec ce qui nous reste d'essence. Le pilote demande au mécanicien de régler les moteurs au régime d'endurance maximum (plus faible que celui de trajet maximum pris au début). Il faut trouver Téhéran. Hélas, une demi-heure se passe encore à notre cap sans que rien ne nous apparaisse ni que personne ne nous réponde...

En fait, nous le comprendrons plus tard, tandis que Téhéran, par suite d'une erreur de transmission de message avec Karachi - c'est ainsi que les choses s'enchaînent contre nous - ne nous attend pas et ne cherche pas à nous entendre, les vents ont imprévisiblement changé depuis notre dernier repère au sol, bien lointain maintenant, de Zahedan. Plus forts d'ouest, ils nous ont entraînés bien à l'est de notre route. Ce qui veut dire que nous abordons maintenant la haute chaîne de l'Elbourz, cap sur la Caspienne.

Mais cela, nous l'ignorons. Et ces fameux radio-compas hésitants nous indiquent toujours Téhéran au nord ou nord-est alors que la ville est passée au sud-ouest. Pourquoi ? L'orage magnétique est peu probable, qui aurait affolé le compas magnétique lui-même. La vérité n'est pas physique. D'autres sont en fait tombés dans le même piège que celui où nous nous engageons : de plus lointains mais puissants émetteurs russes, naufrageurs calés sur les mêmes fréquences, tels

de faux phares, les ont comme aspirés. Ils ne sont plus là pour raconter ce qu'ils ont dû vivre comme nous. Ils ont fini par percuter la montagne qui déjà nous encercle, ou tomber sous les balles de chasseurs russes sur leur territoire, comme je l'ai appris depuis aux États-Unis.

Changement de cap

Nous ne pouvons l'imaginer un instant. Le pilote effectue des changements de cap de 90° à gauche et à droite, et les aiguilles des radio-compas suivent bien le mouvement, semblant confirmer leurs indications. Pourtant sept heures de vol se sont maintenant écoulées, et quelque inspiration dit au pilote qu'on ne peut plus les croire. Mais il ne nous restait qu'elles. Une seule chose devient alors évidente : nous sommes totalement égarés au-dessus d'un pays désert et il n'y a plus qu'une heure de vol au grand maximum au régime économique que nous avons déjà adopté. Encore ne savons-nous pas que ce désert invisible est celui des montagnes.

Le pilote décide, la mort dans l'âme, de rechercher une zone d'atterrissage forcé. De nuit, ce sera une opération bien risquée avec la seule aide des phares d'atterrissage ; il faut longuement reconnaître son terrain. Il est donc temps de descendre à sa recherche.

À partir de la région de Téhéran, où nous devrions tout de même être à peu près (mais nous sommes sur les rives de la Caspienne, d'après la reconstitution de notre vol), le sud-ouest est une zone à peu près dégagée. Le pilote prend ce cap, le 235, et entame une descente prudente, en évitant quelques nuages vaguement distingués (était-ce des nuages ?). Tout est éteint dans le poste, et tous surveillent au-dehors. Seule demeure la lumière ultraviolette, invisible pinceau sur les cadrans dont la fluorescence semblerait bien tranquille à qui ignorerait notre inquiétude, à la jeune femme à notre bord par exemple, qui sommeille à demi dans le siège supplémentaire du poste où elle nous a rejoints.

À Téhéran cependant, l'escale d'Air France, enfin prévenue de l'heure de notre départ de Karachi, nous attend ; et sur son

intervention, le contrôle aérien a fini par s'inquiéter : nous devrions être arrivés depuis une demi-heure et l'alerte est donnée. On appelle « Roméo Golf » pour l'aider. Mais nous n'entendrons jamais rien, pas plus qu'on ne nous entendra lorsque nous lancerons nos ultimes messages sur les fréquences de détresse : nous sommes cachés derrière les montagnes au milieu desquelles, aveugles, nous descendons. Quarante ans plus tard, en voyage d'historiens, passant par la route du col de Gatchar à près de 3 000 m, j'ai pu voir, cette fois en pleine lumière, le vrai chaudron où nous nous enfions sous le sommet de 4 540 mètres, et mes compagnons à qui je le montrais en ont frémi comme moi. Car il faut bien maintenant que je prenne la parole.

Un instant trompé par une apparence de lueur vers le nord-ouest - trompeuse plaque de neige sans doute, mais qui ne serait tenté ? -, je reprends bientôt mon cap 235, 10 000 pieds, 3 000 m en descente. Il reste 300 litres d'essence, quarante minutes de vol en régime éco. Dans quarante minutes, inéluctablement, nous serons au sol. Mais comment ?

2 000 m (et 2 500 m plus bas que les sommets). Le mécano et moi apercevons ensemble une lumière sur notre gauche : un repère. J'oblique vers elle. Mais tout à coup la voici qui se rapproche, défile en deux secondes sous notre aile, en même temps qu'en un éclair le sol et des rochers nous apparaissent. Nous en étions à quelques mètres.

Le temps d'un réflexe, j'ai repris de l'altitude et fait remettre au mécanicien toute la puissance des moteurs. Des litres précieux se consomment bien sûr, et il n'y aura même plus une demi-heure de vol. Mais il faut.

Sous la vague luminosité du ciel nocturne, je comprends maintenant la vérité terrible, les taches et les ombres ; les montagnes nous sèment de toutes parts, çà et là cachées par un nuage. Comment ne les avons-nous pas rencontrées déjà, dans cette descente presque aveugle ? Et nous sommes au fond. La lampe perdue d'un montagnard nous aura donné un sursis dans le piège.

À tout hasard, j'allume les phares d'at-





Le massif de l'Elbourz.



L'arrivée sur Téhéran.

terrissage. Aussitôt sous leur pinceau, c'est un mur qui se dresse devant nous, abrupte falaise. Je réussis à l'éviter dans un virage cabré, à gauche et seulement parce qu'un pilote est habitué à virer de ce côté pour mieux y voir les pistes. Et c'est de ce côté qu'il y a un passage! De quelques mètres encore nous évitons une crête dont les plaques de neige passent en coup de vent sous nos ailes, et dans les phares je vois encore la rare végétation perçant la neige.

200 litres, annonce le mécano. Bien sûr, mais je ne peux tout de même pas réduire les moteurs et percuter le décor. Le plus tard sera le mieux. Chacun a compris, naturellement. Même notre passagère, la plus vulnérable, qui a mis les écouteurs aux oreilles. Il est de mon devoir de lui dire que cela va très mal. Elle s'en doutait bien, après avoir vu la muraille. Elle trouve la bravoure de répondre par un sourire de confiance. Mon regard ne s'est détourné qu'un instant. J'ai entrevu aussi mon ami le mécano: il avait un nouveau visage. Moi aussi sans doute.

Mais je n'ai pas le temps d'y penser. Car voici que l'hallucinante apparition recommence et recommence: une nouvelle muraille, le virage serré, à gauche encore, et un col juste franchi. Nous sommes remontés cependant, j'ai fait remettre les moteurs en croisière (le mot ferait sourire), et, pour une fois sans pitié pour eux, le mécano les mène durement. Mais comment aurions-nous le temps de sortir de ce chaudron ?

J'ai peur. Il n'y a plus qu'une question en somme: dans combien de minutes ou de secondes allons-nous nous écraser? Moi, du moins, je me bats, avec le mécano. Mais les trois autres, à qui je n'ai pas su éviter ce piège, qui n'ont plus qu'à attendre, brièvement sans doute? Moi, déjà, j'ai peur; ou plutôt c'est mon corps qui a peur: ma bouche, ma langue sont sèches, et j'ai de la

peine à parler. Pourtant, j'appelle sur la fréquence de détresse que tout avion doit veiller: « *Mayday, mayday, mayday* (c'est notre SOS), *to all aircraft this is Roméo Golf, do you read me?* », et je recommence, car il faudrait que l'on sache où et comment nous nous sommes perdus, ne serait-ce que pour celles qui nous attendent.

Des sommets partout

Nul ne répondra. Il n'y a plus qu'à éviter encore toutes ces crêtes devinées, et cependant prendre un cap fixe, user nos derniers litres pour tenter de rejoindre quelque plaine, quelque vallée. Mais à vrai dire je n'en ai plus l'espoir. Des sommets partout. Je choisis, presque sans calculer, le cap 160, inverse de notre route depuis Karachi. Mais nous ne saurions atteindre les plateaux dégagés que nous survolons certainement il y a longtemps, si longtemps.

Devant nous, assez loin peut-être, encore une ligne de crête continue, tout juste à l'altitude à laquelle nous sommes remontés. Je crois bien voir une lueur de ce côté. Mais c'est sans doute un nouveau piège, quelque plaque de neige. La lampe d'épuisement d'essence s'allume à droite. Le moteur n'a plus que dix minutes de fonctionnement. Le gauche suivra sous peu. J'essaie de faire un peu de calme en mon âme :

« *Seigneur, pardonne-moi, je T'aime, fais-moi fort, fais-les forts* », quand il faudra bien, moteurs arrêtés, descendre.

Mais ne devrais-je pas, tout de suite, tenter d'échouer sur cette croupe?

À Téhéran, bien sûr, on ne nous attend plus, et l'on a envoyé vers la France le message « *Roméo Golf perdu* ».

Un nuage devant nous. Je vais le contourner, il peut cacher un sommet. Je passerai à gauche, ou à droite?

À gauche plutôt, en appuyant un peu du

côté de la lueur... Malgré l'écart du cap qu'il faudrait garder fixe.

Lampe d'épuisement moteur gauche allumée. Mais nous la regardons à peine, car la montagne passe sous nos pieds, et que se sont tout à coup allumées aussi, devant nos yeux tirés, les mille lumières du salut, les maisons des hommes. Par quel miracle? Téhéran, ils l'ont crié ensemble. Mais j'attendrai pour crier victoire moi aussi: arriverons-nous jusque-là?

Je reste trois minutes encore en palier, avant que mes yeux n'aient vu vraiment la rangée de lumignons de la piste, n'aient retrouvé leur jugement des distances terrestres, n'aient été sûrs d'"avoir" la piste.

Alors, tout réduit, je descends, je dégringole sur l'aéroport, et sans risquer un réglementaire tour de piste qui obligerait à remettre du moteur, j'enroule des S comme un léger avion d'aéroclub à l'entraînement. La tour de Téhéran n'en croit pas ses oreilles d'entendre l'appel de « Roméo Golf », ni le goniomètre qui l'a entendu venir de la montagne. Sous leurs yeux incrédules aussi, le « Roméo Golf » s'est posé après une prise de terrain un peu acrobatique, et roule sagement. Son pilote s'attache à poursuivre une procédure radio réglementaire jusqu'au parc, jusqu'à l'arrêt des moteurs.

Alors, il n'y a plus de joie pudique, et nous tombons dans les bras les uns des autres. Nous avons quelque peine à nous croire là, mais pas du tout à simplement croire: nous avons été bien guidés. C'est un sentiment fort, que j'ai ressenti plusieurs fois dans ma vie, comme sans doute mes compagnons du « Roméo Golf ». Mais on ne s'en rend naturellement compte qu'*a posteriori*.

J'ai fait jauger les réservoirs. Il restait à gauche 18 litres d'essence, un peu plus à droite. Trois minutes de vol. Sur nos carnets, huit heures de vol de nuit. ■

Une journée ordinaire

Christian Guéguen (53-Brunschwig)

Notre camarade nous apporte son témoignage sur le déroulement d'une journée ordinaire au sein d'un escadron de chasse il y a plus de 50 ans.

À la suite des événements déclenchés en Algérie et en métropole par les manifestations du 13 mai 1958, le président de la République, René Coty, prend, le 29 mai, la décision de s'adresser au "plus illustre des Français" pour proposer de lui transférer le pouvoir exécutif. Le transfert a lieu le 1^{er} juin; le général de Gaulle est nommé président du Conseil. En Algérie les événements sont suivis par toute la population dans une espérance fiévreuse. À la surprise générale une grande partie des musulmans s'est ralliée aux comités de salut public qui fleurissent çà et là, avec le même enthousiasme que les pieds-noirs. Je suis alors affecté à l'escadron 1/6 Oranie, dans l'escadrille "Le Gaulois" et, comme tout le personnel de la 6^e escadre de chasse d'Oran La Senia, je suis de très près l'évolution de la situation. Certains parmi nous s'imaginent, avec quelque naïveté, que la rébellion va s'éteindre d'elle-même, progressivement.

Le 2 juin le commandement de l'escadre est averti d'avoir à mettre en place, le lendemain à Boufarik, un dispositif d'une vingtaine de Mistral, d'abord pour effectuer un défilé aérien en forme de Croix de Lorraine au-dessus d'Alger, ensuite pour faire une escorte d'honneur à l'avion qui va amener, le 4 juin, le général de Gaulle à Maison Blanche. Nous nous mettons en place le 3 et, le 4, l'escadre défile, en début de matinée, dans la formation prévue. L'excitation est à son comble.

Jeune sous-chef de patrouille, je fais également partie du dispositif de huit avions qui doit escorter la Caravelle du Général en fin de matinée. Nous redécollons en deux patrouilles simples, équipés de bidons sup-



Mistral en formation.

plémentaires pour ne pas nous trouver à court de pétrole. Le leader, commandant d'escadron, rassemble les deux patrouilles et nous grimpons, en formation de manœuvre, vers la Caravelle présidentielle qui se trouve alors, selon les informations données par le contrôle radar, au-dessus de la Méditerranée, à 15 minutes d'Alger au niveau 300. Quelques minutes plus tard le leader annonce l'appareil en vue et fait manœuvrer son dispositif pour mettre en place une patrouille de quatre Mistral, en échelon refusé, de part et d'autre de la Caravelle, à 30 mètres de distance. Je suis le quatrième à droite. La vitesse est d'environ 300 kts et le leader nous ordonne de resserrer la formation dans les patrouilles.

Une approche délicate...

Mise en descente sous le contrôle du radar de Maison Blanche. Il n'y a pas le moindre nuage dans le ciel et la tenue de patrouille ne pose aucun problème. Le dispositif descend ainsi à une vitesse de 250 kts environ et le pilote de la Caravelle demande à l'approche l'autorisation de faire un

passage sur Alger, dans cette formation. Autorisation accordée. Nous survolons la ville. J'imagine l'enthousiasme de la foule devant ce spectacle. Je suis moi-même fier comme Artaban d'en être un acteur.

La Caravelle se dirige vers le circuit de piste de Maison Blanche en réduisant sa vitesse, 200 kts, 150 kts. Bon, nous allons arrêter notre escorte, je suppose. À ce moment, le pilote de la Caravelle demande à notre leader s'il est possible de maintenir le dispositif en place pendant la finale de l'appareil présidentiel. À la demande du leader le pilote précise la vitesse en courte finale : 90 kts. Après une certaine hésitation le leader accepte. Oula ! Oula ! À 110 kts les avions de ma patrouille commencent à bouger un peu et j'imagine que, de l'autre côté de la Caravelle, il en est de même. Je distingue en dessous le sol qui défile rapidement et se rapproche. Les yeux fixés sur le Mistral du numéro 3 qui est à ma gauche, je ne peux plus regarder mes instruments et surveiller la vitesse. Je me mets à bouconner, je sens l'avion partir à droite, je vais décrocher, je décroche. Je rends la main



et m'écarte à droite en reprenant un peu de vitesse : ouf ! l'avion m'obéit. Je redresse le plus délicatement possible, en arrondissant à une hauteur au-dessus du sol que j'estime à environ 200 pieds et je reprends de la vitesse en ligne droite. J'aperçois alors un avion de la patrouille de gauche tout seul ; il doit s'agir du numéro 4 qui a sans doute décroché comme moi et, devant nous, le reste du dispositif en remise des gaz. Je me rends compte alors que je suis en sueur et que j'ai la tremblote. C'est passé vraiment très près. Quel jeu de c..!

La radio crache des ordres de façon venimeuse, sans doute à mon intention et à celle de l'autre numéro 4. Je m'en fiche, cause toujours : j'ai failli me planter. Je parviens à rassembler sur ma patrouille et, au *break*, je suis en place. Atterrissage sans histoire. Dans la salle d'ops le capitaine commandant l'escadron, convoque les deux numéros 4, le sergent A... et moi et nous passe un savon de première. Impossible de nous défendre alors que nous avons failli nous crasher tous les deux. Bouillant de rage, j'essaye de lui répondre lorsque la porte s'ouvre. Entre alors un grand lieutenant-colonel qui s'adresse, méprisant, à notre leader : « *Qui sont les deux charlots qui se sont livrés à ce lamentable spectacle, tout à l'heure, à l'entrée de piste ?* » A... et moi levons le doigt ; je m'appête à me justifier mais je n'en ai pas le temps. Le lieutenant-colonel me coupe la parole, avant même que je la prenne : « *Préparez-moi trois avions sans bidons dans une demi-heure* », ordonne-t-il au capitaine B... « *Je vais apprendre*



F-84 Thunderjet de la Patrouille de France.

à ces jeunes rigolos à faire de la patrouille serrée.» Il tourne les talons et sort sans daigner nous accorder un regard « *Bien mon colonel.* » B... nous informe, hilare, qu'il s'agit du lieutenant-colonel Delachenal, ancien leader de la première Patrouille de France, sur F-84G Thunderjet et, actuellement Inspecteur de la chasse. Nous avons intérêt à être en place.

Suivie d'une séance de voltige

Une demi-heure plus tard, briefing en salle d'ops :

« *Mise en route sur mon ordre, roulage, alignement à trois avions, vous à droite, vous à gauche; décollage en patrouille serrée, même formation pendant toute la mission, retour au terrain, break en échelon refusé, atterrissage individuel. Des questions ? Aucune. Parfait.* »

Nous décollons effectivement en patrouille serrée à trois, je suis à droite. Après le décollage, accélération en palier à basse altitude et c'est parti à la verticale de la

piste: boucle, tonneau lent, re-boucle, tonneau barriqué, rétablissement, tout y passe, toujours en patrouille serrée. Nous mettons tous deux un point d'honneur à ne pas bouger par rapport à l'avion leader qui annonce à l'avance chaque figure. Au retour au parking, 20 minutes plus tard, la petite foule des mécanos applaudit discrètement. Au débriefing, le lieutenant-colonel consent à nous questionner :

« *Vous avez compris ce qu'est la patrouille serrée ?*

- *Oui mon colonel.* »

Je suis toujours aussi fier d'avoir eu l'honneur d'effectuer cette séance de voltige, en patrouille serrée sur le lieutenant-colonel Delachenal. Bien des années plus tard je rappellerai au général Delachenal cette séance mémorable: il reconnaîtra alors que le leader de l'escorte avait pris un gros risque en maintenant celle-ci jusqu'à l'entrée de piste. Dont acte.

Mais le mot de la fin sera pour le général: me remémorant les événements qui ont émaillé la journée du 4 juin 1958, je lui ferai observer qu'il n'est pas banal de collectionner en moins de deux heures l'escorte du général de Gaulle, un décrochage à basse altitude qui aurait pu mal se terminer et une séance de voltige comme équipier du leader de la première Patrouille de France. Le général m'écouterà, un sourire amusé aux lèvres et conclura avec son humour habituel :

« *Tout compte fait, ce fut une journée ordinaire, non ?* » ■

Piqûre de rappel n°40

Lucien Robineau (51 - Jeandet)

Charabia et anglomanie

Repéré dans une revue aéronautique :

« *Le volume de personnel et d'appareils doit baisser tendanciellement afin de régénérer le potentiel.* » C'était à propos d'un détachement déployé au loin qu'il devenait utile de laisser souffler un peu afin qu'il se refasse une santé. Mais ce *tendanciellement*, que ne veulent pas connaître les dictionnaires, est bien sibyllin. Veut-on dire progressivement ? ou quelque peu ? ou qu'il va falloir y penser bientôt ?

Dans la même revue : « *Les compagnies déjà en place pourraient être challengées par de nouveaux concurrents. Le joint-venture xxx est aussi sur les rangs.* » Ici, tout le monde peut comprendre. Mais pourquoi ne pas le dire en français ? Un challenge anglais est un défi français. Chez nous, un challenge est une épreuve sportive, où un titre est remis en compétition. Une joint-venture est une entreprise commune.

Casamayor, magistrat, écrivain et aviateur, dénonçait dans *Contact* (1979) que, conséquence de la guerre, « *l'américanisme [fût] en France dans les besoins, dans le langage, dans les mœurs, dans la vie de tous les jours, dans la culture...* ».

Supplément gratuit

Arguer. Notre maître, Robert-le-Grand, écrit : « *arguer se conjugue comme tuer, et le u se prononce : ar-gu-er, ar-gu-ant, etc.* », ce qu'indique aussi l'Académie. Son ancien, Émile Littré, exigeait un tréma sur le e muet et le i qui suivent le radical : j'arguë, nous arguïons. Qui sait encore ce qu'est un tréma ?

Une aventure extraordinaire: la traversée de l'Himalaya à moto

(suite)

Alain Esmilaire (63-Deshayes)

Notre camarade motard poursuit le récit de sa chevauchée fantastique en Royal Enfield.

Nous voici donc sur les bords du lac Tsomoriri, tout près du Tibet. Depuis le col de Taglang La, nous naviguons à une altitude moyenne proche de 5 000 mètres. Tout va bien pour l'équipe. Aucune plainte ne parvient aux oreilles de Sanuzz, notre guide...

Après la bouillotte, nous avons eu droit à une douche bien chaude et réparatrice. Pas une douche comme chez nous avec un robinet, un mitigeur et le chauffage... non ! Une douche avec un seau bien rempli et un large gobelet en plastique pour nous asperger. C'est rustique mais ça marche !

Comme nous avons dû subir la pluie une bonne partie de la journée, la grêle et le froid, nous avons besoin de faire sécher nos bottes et nos gants et aussi, pour certains, même les slips. Heureusement, à cette altitude l'air est sec et si nous avons un peu de chance demain il fera beau, et les quelques rayons de soleil que nous pourrions capter suffiront pour que nous puissions retrouver le confort habituel de nos vêtements.

Après une bonne nuit, emmitoufflés dans nos duvets, nous sommes réveillés par le livreur d'eau chaude. Nous avons droit à une deuxième douche. Rien de tel pour la forme. Pour notre plus grande satisfaction le soleil brille et les sommets qui nous entourent scintillent déjà et nous imposent leur majesté. Tout au fond, le pic Gya à plus de 7 000 mètres, en face, le mont Lua (6 600 mètres) et, au-dessus de nous, derrière, les deux sommets du Netok (6 300 et 6 200 mètres respectivement). Le lac est absolument calme et nous offre le reflet des sommets dans ses eaux turquoises... Nous pouvons mettre la tête à l'envers ! C'est grandiose.



Rives du lac Tsokal (ou lac Blanc) dans le Changtang tibétain.

Autour du lac, pas âme qui vive, pas de chemin, pas d'habitation. Tout est silencieux... On n'entend même pas les poissons. Nous ne pouvons qu'admirer. C'est indiscutable, ce lieu est propice à la méditation la plus profonde. Comme l'étape d'aujourd'hui est assez courte, nous prenons tout notre temps. Ainsi nos bottes ont le temps de sécher ! Après une brève récréation en fin de matinée sur les bords du lac, au milieu d'une forêt de cairns qui témoignent des passages de nombreux visiteurs, nous reprenons la piste vers le lac Tsokar.

À une dizaine de kilomètres nous abordons un fond de vallon très plat et très vert, traversé par une paisible rivière. L'endroit est accueillant. Nous stoppons pour le pique-nique de midi (c'est déjà l'heure). À quelques centaines de mètres, nous avons la surprise de voir un geyser en activité ! L'eau de la rivière serait-elle chaude ? (Nous sommes à plus de 4 500 mètres, ne l'oublions pas.) C'est en tous cas ce que pourront laisser croire Marilynne et Aurélia, qui ont eu le courage d'aller s'y tremper. Le lac Tsokar, sur les bords duquel nous approchons un peu plus tard, n'est pas aussi étincelant que son voisin Tsomoriri. En partie asséché, il laisse

voir d'abondantes concrétions de sel. Une légende raconte que le lieu était jadis occupé par un village au bord d'un océan. Un jour, le dieu protecteur du village mécontent de l'attitude des villageois aspira l'océan, puis en recracha une partie, qui forma les lacs de Tsokar et Tsomoriri, afin de noyer les plus mauvais sujets. Aujourd'hui le village existe encore. Il est malgré tout presque désert pendant la période d'estive où ses habitants partent avec leurs animaux sur les hauts plateaux.

Le camp de toile qui nous accueille en fin de journée est des plus sommaires. Les douches et toilettes sont de bringuebalantes baraques en tôle montées de façon très artisanale par des plombiers autodidactes sans doute. On s'en accommode. Après tout, nous avons été prévenus : « *Au Ladakh, oubliez votre lit douillet !* » Le soir, une bouteille de rhum en provenance directe de Tahiti, joyeusement partagée en fin de repas, suffira à maintenir le baromètre du moral dans la zone "beau fixe".

Nous reprenons la route le lendemain en direction du sud-ouest vers Sarchu. Verrons-nous un arbre ? Cela fait plusieurs jours que nous vivons dans un univers





Entre Tsomoriri et Tsokar.

exclusivement minéral et la verdure commence à nous manquer. Thinless, qui file en tête, nous fait rapidement sortir de la piste et nous voilà à grimper en éventail en direction du sommet d'un vaste dôme pelé sur un terrain caillouteux parsemé de quelques touffes d'herbe. L'exercice est amusant et nous jouons à slalomer entre les obstacles.

Nous avons dépassé allègrement les 5 000 mètres lorsque nous apercevons au loin une petite tente isolée dans ce décor immense. Nous approchons rapidement. Une petite fumée sort du sommet de la tente. En nous entendant arriver une femme apparemment assez âgée vient à notre rencontre et nous invite à entrer "chez elle". Nous pénétrons rapidement dans ce temple et nous sommes tout de suite surpris par la douce chaleur qui y règne. Un antique poêle à bois fait crânement son office et nous apprécions son efficacité. Dehors il doit faire tout juste 10 degrés!

Des enfants en bas âge sont là, curieux. Ils nous regardent avec attention mais ne semblent pas effrayés. Ils sont vêtus de pulls ou anoraks de laine et ont une mine superbe... à pleurer! Un bébé, dans les bras de sa grand mère, tête un biberon de lait de yack. Il est beau comme un astre. On nous offre à boire un thé au lait de yack bien sucré et bien chaud. Assis sur des tapis tout autour du poêle, nous apprécions cet instant magique. Ici, à 5 000 mètres d'altitude,



Radja dans ses œuvres.

perdues sur un domaine aride, éloignées de toute civilisation, vivent des familles souriantes, accueillantes et généreuses. Et pourtant il n'y a pas d'eau, pas d'électricité, pas de commodités... Nous sommes à des années-lumière du monde que l'on connaît! Les femmes sont là avec leurs enfants tandis que les hommes accompagnent les troupeaux dans les pâturages.

Contrairement aux apparences, ces personnes ne sont pas démunies. À la fin de la saison d'estive, au début du mois d'octobre en principe, tout ce petit monde redescend dans la vallée, "à la maison". La vente des produits de l'élevage (lait de yack, laine des chèvres principalement) leur procure des ressources suffisantes pour leur assurer une vie confortable. Nous repartons une heure plus tard, la tête pleine d'images émouvantes et fortes. Nous sommes hors piste et nous avons la surprise d'être accompagnés par quelques chevaux sauvages de petite taille, magnifiques dans leur robe beige et blanc. Ils galopent à vive allure à côté de nous plusieurs kilomètres durant, sans donner l'impression de s'épuiser. Nous sommes pourtant en haute altitude. Le spectacle est sublime. Nous rejoignons rapidement une piste qui nous amène au lieu-dit Pang.

Les chevaux ont continué leur chemin sur notre gauche et nous les avons perdus de vue. Où allaient-ils?... Mystère!

Nous stoppons sur les bords d'un immense canyon, admiratifs...! Le décor est toujours aussi envoûtant. À quelque distance de là, nous arrivons dans le goulet de Kangla Jal. La route sans parapet taillée dans une paroi est vertigineuse. Nous sommes dominés par un gigantesque obélisque de plusieurs centaines de mètres sans doute. Le lieu est sévère, la circulation des camions est dense.

L'étape est longue aujourd'hui et petit à petit le mauvais temps semble vouloir s'installer. Il pleut légèrement et la température

descend. Vivement l'arrivée à Sarchu. Nous arrivons à un contrôle militaire (c'est le cas chaque fois que nous changeons de district). Assis sur une chaise en bois au bord de la piste, le préposé consulte nos passeports que lui confie Thinless. Il compare (ou fait semblant de comparer) les noms avec ceux figurant sur une liste qu'il sort de sa veste puis nous laisse passer en nous souhaitant bonne continuation!

Avant d'arriver au camp de Sarchu, il reste une rivière à traverser. Elle semble débonnaire mais nous nous rendons compte rapidement que ce n'est qu'une apparence. La rivière est large, très large, le courant est fort et les galets qu'elle cache sont glissants. Ce n'est pas le premier gué que nous passons. Cependant, on ne nous la fait plus! Tout le monde ressort donc à peu près sec... Les bottes ont bien trempé dans l'eau mais rien de grave. Le décor a changé depuis ce matin et nous apprécions le paysage verdoyant qui nous entoure. Le camp de Sarchu est nettement plus confortable que celui d'hier. Dans chaque tente une abside séparée nous offre une douche et des toilettes privatives. Certes, il ne faut pas trop regarder le circuit des eaux usées, installé sans doute ▶



Le camp de Sarchu.



Famille nomade.

▶ par un plombier de la même promotion que celui du lac Tsokar!

Le camp est installé dans un immense champ couvert d'edelweiss que semblent apprécier les énormes marmottes qui s'y vautrent voluptueusement. Elles ont de toute évidence l'habitude de voir du monde car elles ne sont pas farouches et se laissent approcher sans broncher (trop grasses pour fuir ??...)

Attention tout de même aux incisives acérées... Marilynne et Jean-François en savent quelque chose! De l'autre côté du camp par rapport à la route, un profond canyon nous sépare de la province du Zanskar. Karma, le chauffeur de notre 4x4 accompagnateur m'explique qu'il y a encore quelques années, il ne fallait pas loin d'une semaine pour aller porter secours en cas de besoin à des personnes de l'autre bord, car il n'y a aucune possibilité de traverser le canyon et il n'y avait aucun moyen de prévenir qui que ce soit. Aujourd'hui avec les téléphones portables et les hélicoptères, les délais d'intervention sont réduits en général à moins de 24 heures... quand il fait beau.



Zing, zing bar : incontournable étape gastronomique vers 4 700m.

La soirée est des plus agréables, avec une température presque douce. Pourtant nous sommes à 4 200 mètres. Demain nous partons vers Keylang en longeant les gorges profondes de la Bagha. Un grand moment nous promet Sanuzz. Nous verrons bien!

Voici donc une semaine que nous avons "enfourché" nos Royal Enfield. Nous avons parcouru plus de 1 000 kilomètres dans un univers inimaginable sur des routes impressionnantes et des chemins très "cabossés". Nous sommes tous maintenant habitués à cette remarquable machine et nous l'aimons bien. Certes, elle n'a pas le fringant de nos belles machines modernes, puissantes et confortables, mais quelle maniabilité et quelle habileté à se jouer des ornières et des pavés jonchant notre itinéraire.

Pourtant, au départ, certains n'étaient pas

tout à fait convaincus et étaient même très suspicieux vis à vis de son freinage "anéémique", de sa boîte de vitesses imprécise, très généreuse en points morts intermédiaires et plus que récalcitrante à passer au point mort à l'arrêt. Sa grande roue avant de 19 pouces et ses suspensions souples font merveille sur les pistes défoncées, à tel point que chacun pourrait presque se prendre pour un pro de l'enduro... Très durement mises à l'épreuve sur les pistes caillouteuses et pleines d'ornières parcourues parfois à plus de 60 km/h (dans une extrême concentration des pilotes), elles se sont révélées robustes et durantes. Que dire des pneus?... Pas une seule crevaillon constatée au cours du *trip*, ça tient du miracle!!!

Pour le reste, tout a fonctionné parfaitement... le Klaxon en particulier. Merci chère Royal Enfield Bullet... tu nous as procuré de grandes joies et de belles sensations.

Par souci d'équité nous ne cacherons pas les mini déboires que nous avons rencontrés :

- aiguille plongeante du carburateur cassée (Sabine) ;
- couronne édentée au col Baralacha La (Thinless) ;
- amortisseur arrière gauche cassé (Jean-François) ;
- panne électrique générale (Gérard).

Cela ne peut évidemment s'expliquer que par la conduite extrêmement musclée des pilotes concernés!!

Encore une fois un grand merci à Himalayan Bikers (<http://www.himalayanbikers.com>), notre prestataire qui nous a permis de vivre une telle aventure.

Suite et fin du voyage dans le prochain Piège... ■



Parade des Royal Enfield Bullet.



De pilote de chasse à oléiculteur

Bernard Foron (71-Blanckaert)

Après une carrière opérationnelle bien remplie et une première reconversion réussie, notre camarade se passionne maintenant pour la Provence et ses oliviers. Après la lecture de cet article, l'huile d'olive n'aura plus de secret pour vous.

Je suis entré à l'École de l'air il y a bientôt 45 ans avec l'illustrissime promotion Blanckaert. Il me semble que c'était hier tant la diversité d'expériences vécues depuis m'a empêché de voir le temps passer. Même s'il est vrai que je subis un rappel à l'ordre quand je me rase le matin et que je vois l'ancêtre qui me fait face dans la glace de ma salle de bains.

Après Salon, Tours et Cazaux, j'ai appris le dur métier de pilote de chasse à Dijon (Mirage III E - défense aérienne) avant de prendre une escadrille à Saint-Dizier (Jaguar - appui nucléaire tactique). J'ai alors décidé de tenter la voie des essais en vol et je me suis retrouvé en Angleterre, à Boscombe Down avant de rejoindre la base d'essais en vol de Cazaux.

Un premier passage en état-major se profilait à l'horizon, auquel j'ai réussi à échapper en postulant pour le poste d'attaché de l'air adjoint à Londres. Endroit idéal pour préparer le concours de l'ESGA, que j'ai rejoint avant d'enchaîner sur le CSI. Cette fois, plus d'échappatoire ! Direction Balard à la division Espace du BCRE... À l'heure du commandement de base, je me suis en fait retrouvé une nouvelle fois en ambassade, comme attaché de défense à Stockholm. De retour à Balard, mais côté DGA cette fois, en tant que conseiller air du directeur des relations internationales. Je reviendrai dans le sein de l'Armée de l'air pour être chef du BCTO, que je quitterai pour des expériences successives de directeur général adjoint d'Airco, et de conseiller air de la société Sagem, puis de conseiller du président d'Oliviers & Co !



Le mas de Panisse.

Panisse

C'est dans cette période post-Armée de l'air que nous sommes, ma famille et moi, tombés amoureux du vieux domaine de Panisse, situé à l'extrémité occidentale des Alpilles, entre Tarascon et Arles. C'est un vieux mas où la famille de Panisse-Pazzis est venue s'installer en 1470. Bâtiment en « L » avec une tour ronde et une carrée, mais surtout un verger clos entouré d'échauguettes et dont le seul accès se faisait par une jolie porte Renaissance toujours à sa place.

Dans les années trente, Panisse appartenait à un camarade de pension d'Antoine de Saint-Exupéry, qui y venait fréquemment pour faire la fête en compagnie d'illustres personnages tels que Mermoz, Giono et... Pagnol, qui retiendra le nom de Panisse pour un de ses personnages.

Oliviers et oliviers

Une quinzaine d'hectares plantés en oliviers entourent le mas sur trois côtés. Cinq mille deux cents oliviers plantés en quinconce avec une surface d'au moins 24 m²

chacun pour pouvoir bénéficier de l'appellation Provence. On y trouve essentiellement cinq variétés d'olives agréées pour l'AOC: Aglandau, Bouteillan, Salonenque (variété originaire de Salon!), Verdalle et Pendolino. Cette dernière variété, d'origine italienne, ne représente que 2 % des arbres, mais est une bonne pollinisatrice. Le domaine s'est agrandi en 2014 avec l'achat

d'une parcelle de 6,5 hectares que mon aviateur de fils a planté en « haie fruitière ». Cela fait 8 500 oliviers supplémentaires qui produiront une « Huile de France » dès la fin de cette année. La récolte y sera entièrement mécanisée grâce à l'utilisation d'une « machine à vendanger » appartenant à une coopérative. Au lieu de mettre 15 jours à trois semaines pour récolter nos « vieux » oliviers, ceux-ci seront récoltés en... deux ou trois jours ! J'en profite au passage pour préciser que tous les oliviers donnent des olives vertes, qui en mûrissant vont passer par une couleur violacée (on dit alors qu'elles sont « tournantes ») avant de devenir noires. Nous ramassons nos olives en tout début de saison, lorsque justement elles sont tournantes, ce qui n'est pas idéal d'un point de vue rendement en huile (un litre pour 6 à 8 kilos d'olives), mais cela donne une huile aux qualités organoleptiques optimum avec une très faible acidité et une bonne teneur en polyphénols. C'est ce que nous appelons le « fruité vert ». Certains producteurs, comme à Nyons, se sont spécialisés dans la fabrication d'huile d'olives noires (donc bien mûres). On parle alors de « fruité mûr ». Il y a ▶



Vue de la plantation d'oliviers.

► aussi un autre "fruité" qui commence à très bien se développer. Nous appelions cela le « fruité noir » jusqu'à ce qu'une Commission à Bruxelles décide que cette appellation était illégale!... Nous faisons donc dorénavant du... "noir d'olives". Il s'agit en fait de ramasser les olives tournantes là encore (et donc pas noires il est vrai), mais de leur faire subir un traitement particulier comme je vous l'expliquerai plus loin.

Il y a, rien qu'en France, environ deux cents variétés d'olives. Certaines sont plutôt destinées "à la bouche", d'autres pour faire de l'huile. Les premières sont ramassées une à une, à la main, pour ne pas les abîmer et qu'elles soient présentables dans vos assiettes, les autres sont ramassées de façon plus ou moins mécanique.

L'olivier est un arbre assez robuste. En 1956, la plus grande partie du Sud de la France a subi des températures de l'ordre de moins vingt degrés, et tous les arbres sont morts. Enfin, pas tout à fait puisque tous sont repartis de la souche, ce qui fait que quand vous vous promenez en Provence, vous voyez tous ces arbres avec quatre ou cinq troncs qui en fait proviennent de la même souche. Les nôtres sont beaucoup plus jeunes et n'ont donc qu'un seul tronc. Cela présente certains avantages pour les traitements, la taille ou la récolte. Les traitements sont relativement limités. Il faut lutter contre l'œil de paon qui fait tomber les feuilles avec un peu de cuivre ou apporter un peu de bore pour améliorer la floraison. Le plus gros souci vient de la mouche de

l'olivier qui a fait des ravages à l'automne 2014. Cette petite mouche vient pondre une larve dans les olives encore bien vertes. Cette larve se nourrit de la pulpe, elle abîme l'olive qui finit par tomber. Pendant cinq ans nous avons essayé de lutter contre cette invasion en pulvérisant de l'argile sur les arbres (méthode bio). La mouche est alors « trompée » sur la nature de l'olive et n'y pond théoriquement plus ses œufs. Résultat très mitigé, surtout quand les orages se succèdent, mais perte de rendement assurée! De cinquante tonnes d'olives ramassées une année, nous sommes ainsi passés à une douzaine de tonnes seulement en bio. C'est pourquoi nous avons récemment décidé d'abandonner le bio pour revenir à ce que l'on nomme "agriculture raisonnée" et pouvoir lutter efficacement contre les parasites.

L'olivier est aussi un arbre très sensible à l'alternance, c'est-à-dire qu'une bonne année est généralement suivie d'une année médiocre... voire de deux années médiocres! Je parle ici en termes de rendement à l'hectare, et non de qualité de l'huile qui, elle, ne dépend que de la qualité des olives et de l'art du moulinier. Pour lutter contre cette alternance, il faut tailler les arbres et les irriguer aux moments de plus fortes sécheresses. La taille est tout un art qu'il serait osé d'essayer de développer en quelques lignes. En substance, il faut permettre à l'arbre de respirer et aux rayons du soleil de le caresser. Les anciens disaient qu'il fallait que les vols de grives puissent traverser les arbres sans être gênés...

De l'olive à l'huile

Mais revenons sur la récolte. Nous sommes équipés de peignes électriques. Une grosse batterie lithium-ion dans le dos assure une autonomie de huit heures en continue. Cette batterie alimente un moteur vibrant, au sommet d'une perche en fibre de carbone, équipée de huit longs doigts en fibre de carbone également. La tête du peigne est donc passée à l'intérieur des branches qui sont ainsi secouée à grande fréquence et laissent tomber les olives dans de grands filets. Une partie de l'équipe, celle qui n'a pas de peignes, remet constamment en place les grands filets (12 à 16 mètres de long par 7 de large), vide ces filets dans des bâches et finalement les bâches dans de grandes caisses en plastique ajourées d'environ un mètre cube que l'on appelle des "palox". Ces caisses sont ajourées pour permettre une aération, car bien que l'olive ne soit pas sucrée, une fermentation non contrôlée peut débiter très rapidement et nuire à la future qualité de l'huile. C'est pourquoi tous les jours, et parfois deux fois par jour, nous apportons les olives fraîchement récoltées au moulin, par camion de six palox (près de deux tonnes à la fois), afin qu'elles soient "triturerées" dans la nuit. Triturées car, elles ne sont plus "pressées". La trituration commence par un effeuillage automatique à base de tapis à vis sans fin et de soufflage pour éliminer le plus gros des feuilles et brindilles. Les olives sont alors pesées puis stockées le moins longtemps possible, en attente du lavage à l'eau tiède (moins de 27° pour que l'huile ait droit au qualificatif "extra") et du concassage dans un broyeur qui écrase également le noyau dont l'amandin est riche en substances bénéfiques pour notre organisme. La pâte ainsi obtenue est alors malaxée avant de passer dans une centrifugeuse qui permettra de séparer l'eau, toujours présente dans l'olive, de l'huile qui est récupérée, décantée



et grossièrement filtrée avant de rejoindre les cuves que nous fournissons au moulin, où elle décantera encore plusieurs jours avant que l'on procède à une filtration fine. Nous sommes loin du moulin traditionnel, romantique, mais laissant à désirer quant à la qualité de l'huile produite. L'huile est en effet très sensible à l'oxydation, elle craint la chaleur, la lumière et le contact avec l'oxygène de l'air. Elle doit également être filtrée, car des études récentes ont montré que les matières solides ont un effet néfaste à court terme sur les qualités de l'huile. Méfiez-vous donc des mentions « méthodes traditionnelles » inscrites sur des bouteilles transparentes et qui présentent un solide dépôt dans le fond de la bouteille!

Nous produisons trois huiles aux caractères différents. La Picholine est notre seule huile monovariétale, issue d'une variété d'olives très connue comme olive de bouche. Elle donne une huile au caractère affirmé avec une pointe d'amertume très intéressante. Elle est triturée comme notre traditionnelle AOC en "fruité vert" et donc sans délai. En revanche, nous réservons une partie de nos olives pour faire notre "noir d'olive" appelé aussi "goût à l'ancienne". Ces olives sont mises dans de grandes caisses étanches (pour limiter l'oxydation de l'air) et laissées à fermenter pendant plusieurs jours avant d'être triturées. Le résultat est surprenant car le goût est vraiment proche de celui d'une olive noire, on parle aussi de sous-bois et même de truffe... Exceptionnelle sur un écrasé de pommes de terre ou sur les fromages de chèvre!

Les huiles françaises ne représentent que 0,2 % de la production mondiale, et 5 % de la consommation d'huile en France! Alors oui, le marché est en expansion. Mais l'huile française, de grande qualité, a

un prix de revient (et donc de vente) qui freine les acheteurs. Une huile industrielle espagnole ou grecque ou encore en provenance du Maghreb sera loin, voire très loin de la qualité d'une AOC française. Mais son prix sera beaucoup plus attrayant. Toutefois, il en va pour l'huile comme pour le vin. Les gens qui ont goûté à la qualité et surtout qui ont pu participer à une dégustation comparative, reviennent difficilement à la bouteille plastique du supermarché pour une huile "en provenance de la Communauté européenne".

La marque, château de Panisse

Je me bats tous les jours depuis trois ans pour ce noble produit. J'ai la fierté de voir notre huile vendue dans une quinzaine de grands magasins à New York, mais aussi en Belgique, en Suisse, en Allemagne, ainsi que dans de nombreuses épiceries fines et grands magasins en France, où elle trône également à la table d'un grand chef étoilé. Amis piègeards, si vous passez pas loin d'ici, faites-moi le plaisir de vous arrêter pour déguster l'or vert!

Le cours de la carrière que j'ai suivi est loin d'être dans la norme. Le choix que j'ai fait pour ma retraite aussi! Je suis immensément redevable à l'Armée de l'air, je ne l'oublie pas. J'y ai certainement été formé aussi pour faire des choix parfois osés, mais je ne regrette rien et n'ai aucun remords. Je suis bien dans ma nouvelle vie, dans un environnement extraordinaire sous le ciel de Pro-



Après le manche de Jaguar et Mirage, le manche d'un "peigne" électrique à olives pour notre camarade.

vence, dans nos vieilles pierres et au milieu de nos oliviers. J'y mène une nouvelle aventure et de nouvelles batailles quotidiennes que j'entends bien gagner. Allez! J'ose le faire! Je vais terminer en disant que, finalement, pour moi... Tout baigne dans l'huile! ■

(1) Vous pourrez même, si vous le souhaitez, repartir avec quelques bouteilles au prix que je réserve à la famille et aux amis...

Allez faire un tour sur notre site: www.chateaudepandise.fr. Vous pouvez aussi y découvrir nos produits et éventuellement passer commande en bénéficiant d'une belle réduction avec le code « FAIREFACE ».

On l'appelait la "Grise"

Alain Romby
(63-Deshayes)

Après de nombreux vols me voilà breveté
Et j'entame en famille une nouvelle migration
Pour rejoindre cette base où je suis affecté
Jeune pilote en renfort d'un glorieux escadron

Seuls les avions modernes disposent de réacteurs
Mais mon nouvel avion date des derniers conflits
Et il est propulsé par deux bons vieux moteurs
Qui pétaradent gaiement comme une litanie

Pourtant cet avion a une fière allure
Avec un gros cigare en guise de cargo
Suspendu au centre d'une grande voilure
Flanqué de poutres moteur terminées en sabots

La peau de cet avion tout en plaques rivetées
Avec le poids des ans, il faut que je le dise
A quelque peu perdu son éclat argenté
Justifiant pour l'histoire son beau surnom de "Grise".



Approche vers l'avion accidenté.

Un dimanche ensoleillé de juin à Toulouse; il est 13h30, nous sommes attablés sous la gloriette avec un couple d'amis belges devant un excellent magret cuit à merveille...

Le vibreur du téléphone s'agite:

« Bonjour Philippe, c'est Michel à Peyresourde. Il y a un problème! »

Aïe, je n'aime pas ça.

« Ne t'inquiète pas, ce n'est pas sur l'altiport... »

Ah bon! Et alors où cela?

« Pène de Soulit, pas de blessé, un Piper... »

Le nôtre?

« Non!... »

Deux heures après, nous voici en 4x4 sur l'autoroute des Pyrénées avec Marc qui, bien que résidant dans le Plat pays, a déjà vécu en avion les délices et les émotions (...) des altisurfaces pyrénéennes et qui est curieux de les connaître enfin à pied!

18h30. Voici Gérard et Nils avec lesquels nous avons rendez-vous au col de Peyresourde pour les conduire sur les rudes sentes vers l'altisurface « faucheuse de train de Piper ». Gérard a fait un détour par Montauban et a dans la musette (enfin dans son 4x4) un train d'atterrissage complet avec les amortisseurs, une hélice neuve, des bidons d'huile en guise de chandelles, sa caisse à clous et dans sa tête tout ce qu'un chef mécanicien d'essais navigant en charge du plus gros avion du monde, et au demeurant pilote de Piper expérimenté, peut avoir en matière d'organisation, de savoir-faire et d'ingéniosité.

Le sol est sec et les pneus tout terrain

Maintenance au sommet

Philippe Ouvrard (71-Blanckaert)

Dans l'aviation légère, il est indispensable de savoir tout faire, du pilotage à la maintenance. Notre camarade nous relate une de ses expériences récentes.

s'agrippent à souhait dans la pente herbeuse. Nous parvenons sur l'étroite plateforme perdue dans la montagne servant de stationnement aux « tondeurs d'altisurfaces » pyrénéens, et base de départ pour des exploits saisonniers de tonte en altitude que, dans quelques années, de véritables conteurs livreront au coin des cheminées¹...

Nous sommes quatre, chargés tels des sherpas, cheminant en traversée à travers les gispets² et les buissons de bruyères vers le point d'aboutissement de Pène.

À 19h45, nous voici enfin près du Piper. D'abord l'amarrer car la pente est forte et nous allons devoir le placer sur les bidons d'huile pour remplacer le train. Gérard distribue les tâches et, avec Marc, nous nous attelons au changement de l'hélice, travail qui semble être à la portée d'un pilote français et d'un instructeur simulateur bruxellois (le freinage des boulons sera fait par « l'homme de l'art »).

Le soleil est bas sur l'horizon et le pari de faire redécoller l'avion vers Luchon avant la tombée de la nuit apparaît difficile à gagner. Enfin, à force de patience, de méthode et d'astuce, il est 21h30 quand Gérard s'attaque au deuxième train d'atterrissage. Au fait, où est-il le deuxième amortisseur neuf? Silence consterné de la troupe... M...! Il est resté dans le 4x4! En tant qu'« hommes de servitude », Marc et moi-même nous sentons obligés de nous proposer d'aller le chercher, d'autant que le travail des spécialistes est loin d'être fini. Tout espoir de décoller avant la nuit s'envole avec cet oubli!

Chargés de l'ancienne hélice et des pièces définitivement hors d'usage, nous cheminons tant bien que mal sur ce dévers pentu et piégeux qui a déjà entraîné loin en contrebas, il y a quelques semaines, notre chère débroussailleuse dans de dramatiques et fatales piouettes.

Nous atteignons les véhicules après une

bonne vingtaine de minutes, trouvons l'amortisseur manquant et remontons vers la tache jaune du Piper qui commence à s'estomper dans le crépuscule.

Marc, prévoyant, a allumé les veilleuses du Mitsubishi pour le retrouver plus tard et j'ai pris la grosse lampe à leds ainsi que les bâtons de rando pour la descente de nuit. Un peu essoufflés, nous retrouvons Gérard et Nils au bout d'une demi-heure dans une quasi-pénombre affairés autour de l'avion. L'hélice a été freinée, il ne reste plus qu'à monter l'amortisseur. Il est 23h00, le ciel est magnifique et, ne serait-ce le manque d'équipements, je resterais volontiers pour bivouaquer auprès de l'avion. Mais Gérard et Nils ont du travail demain matin à la première heure à Toulouse et il leur faut rentrer impérativement.

Le brassage de l'hélice ne révèle rien d'anormal et, après que Nils s'est installé aux commandes, Gérard démarre le moteur à la main sans problème.

Sûrement est-ce la première fois qu'un bruit de moteur d'avion vient perturber la



Photos DR

Réparation en pleine nature.



quiétude nocturne de Pène de Soulit!

Justement, il faut bien toute la puissance du moteur avec la poussée simultanée de Marc et de Gérard sur les haubans pour hisser l'avion en haut de la pente et atteindre le point de stationnement en guidant le pilote à la lampe électrique au milieu des touffes de gispets.

Après avoir amarré l'avion et placé les bidons en guise d'obstacles pour le bétail dont on connaît l'évidente propension à

venir se gratter contre les fuselages, nous entamons la descente avec le reste du matériel. Certains sont en chaussures de ville et, avec l'unique lampe pour quatre, cette descente s'avère périlleuse. Elle se ponctue de jurons et d'invectives à l'égard de ces « idiots » dont le seul plaisir est de se poser sur une pente impossible alors qu'en plaine il y a plein de petits aérodromes bien plats et sympathiques!

Il est minuit lorsque nous atteignons les

4x4 perchés à 5 500 ft au milieu de nulle part si ce n'est de ravins prometteurs en cas de fausse manœuvre.

À 2h30 du matin, nous sommes de retour à la maison. L'avion, lui, sera de retour à Lasbordes le lendemain en début d'après-midi. Certes il a manqué une heure pour accomplir l'exploit mais, messieurs les mécanos, chapeau bas!

Ça, c'est de l'aviation ! ■

1- Les altisurfaces nécessitent un entretien régulier : reboucher les dégâts des sangliers, remettre en place des balises emportées par la fonte des neiges au printemps (il y a en principe deux à quatre balises ou repères délimitant la zone de toucher et donnant l'orientation de la piste dans le sens de la tonte), tondre deux fois par an pour assurer un état de surface compatible avec la

résistance des trains d'atterrissage d'avions légers ou d'ULM, remettre en place des minimanches à air de type « parapente » souvent arrachées par le vent ou par des écolos à tout crin. (nm à fj : à tous crins ?)

Il est à noter que la plupart du temps nous avons un très bon contact avec les randonneurs pyrénéens que nous pouvons rencontrer qu'ils soient à pied ou à skis.

Et lorsque à certains endroits inaccessibles en voiture, nous les croisons, en train de monter derrière nos tondeuses, ils ne manquent pas de nous poser des questions sur notre activité ! Il nous arrive même de leur faire faire un petit tour. Ils sont ravis!

2- Plante graminée caractéristique de la haute montagne pyrénéenne siliceuse.

Ma première pilote féminine



Et qui va s'occuper de moi ?

Georges Dreyssé (65-Tricornot de Rose)

Un drame évité de justesse... Il n'y a pas que la garde des enfants qui oblige un commandant d'unité à résoudre des situations difficiles.

La place de la femme dans l'Armée de l'air n'a pas toujours été celle qu'elle occupe aujourd'hui. Longtemps, les emplois les plus opérationnels lui ont été refusés sous le prétexte de bonnes ou, le plus souvent, de mauvaises raisons... Pour ma part, j'ai eu la chance d'avoir trois filles de caractère qui n'ont jamais reculé devant leurs responsabilités, éduquées pour cela par leur mère qui les a entraînées, pendant leur jeunesse, dans des manifestations féministes ou pour des séances de collage d'affiches ayant le même objet. Certains de mes chefs ont même cru utile de me prévenir contre ces initiatives qui pouvaient porter préjudice, alors, à mes objectifs de carrière. Je connaissais toutes leurs sorties qui m'étaient pudiquement cachées et, sans toutes les approuver, je fermais pudiquement les yeux, tout en gardant pour moi la grande admiration qu'elles me procuraient.

Le récit qui va suivre, relate ma première expérience d'une mission avec un officier pilote féminin stagiaire. C'était il y a une trentaine d'années, je commandais alors le CIET et la 63^e escadre de transport à Toulouse. L'état-major du COTAM m'avait demandé d'assurer une mission Toulouse-Villacoublay-Toulouse le dimanche suivant, pour un

transport de personnel. Je demandai donc à l'escadron d'instruction de compléter mon équipage par un pilote à l'instruction afin que cette mission soit totalement rentabilisée. Je précisai que j'attendais ce pilote dans mon bureau pour le briefing traditionnel avant chaque mission.

Quelques instants plus tard, j'entends frapper à la porte de mon bureau. Après avoir autorisé l'accès, je lève la tête et découvre un aspirant féminin en tenue de vol qui, au garde à vous, me salue réglementairement. Je lui demande de me rejoindre devant mon bureau et, tandis qu'elle s'approche, elle fond en larmes, avec de gros sanglots. Je suis très surpris de sa réaction, et je lui assure qu'effectuer un vol avec son colonel ne justifie pas un stress pareil.

À travers ses reniflements saccadés j'arrive difficilement à comprendre que ce n'est pas de voler avec moi qui suscite un tel émoi (ce qui me rassure) mais c'est la perspective de voler un dimanche qui déclenche cette avalanche de larmes. Je décide donc d'investiguer un peu plus pour connaître ses motivations.

Après avoir mouillé quelques mouchoirs, elle finit par m'avouer qu'elle possède un petit chat, qui ne peut rester seul car il oc-

casione de nombreux dégâts dans son appartement. Il est gardé pour cela les jours de semaine par une voisine, mais pour ce dimanche elle n'est pas disponible. Je suis désarçonné... je n'ai jamais eu, jusqu'à ce jour, à gérer une situation de ce type dans mon travail. J'ai toutefois la chance de pouvoir tirer parti de mon expérience de père de trois filles, dont deux adolescentes à cette époque. Après quelques instants de silence, pour reprendre mes esprits, je lui demande si elle a un petit ami. Elle saute... trop vite... sur l'occasion, en me disant « oui, justement... », puis tente de se reprendre. Je ne la laisse pas aller plus avant dans ses explications et réplique aussitôt : « Cela tombe très bien, vous allez inviter votre petit ami, il gardera votre chat ce dimanche et vous pourrez ainsi effectuer la mission. Vous pouvez disposer ! »

Sans reprise de larmes, ni de hoquet, mon aspirant fit un demi-tour réglementaire pour quitter mon bureau.

Le dimanche matin, c'est avec un peu d'appréhension que je rejoignais mon avion, mais l'aspirant était déjà à son poste, prête à la mise en route.

Ses premières paroles, avant la checklist furent en chuchotant : « Merci, mon colonel ! » ■



Le piège

Jean-François Bacherot (75-Duthoit)

Note camarade, fort d'une grande expérience au sein des forces aériennes stratégiques, a su trouver les mots justes pour défendre la dissuasion nucléaire française face à un auditoire apparemment hostile.

C'était il y a quelques années déjà. À l'autre bout du fil, ce camarade essaie de me convaincre qu'il aurait vraiment aimé animer cette conférence mais que, selon lui, je suis plus qualifié pour le remplacer. J'aurais dû d'autant plus me méfier que, par la suite, j'apprends fortuitement qu'un autre camarade, très compétent lui aussi, avait décliné cette même invitation émanant d'une grande université de province. La mission: présenter la dissuasion nucléaire française à des étudiants en sciences et technologies. Une longue carrière dans les FAS ne pouvait me laisser sourd à un tel appel. Je finis par me renseigner auprès de l'organisateur de la conférence.

Dès le début, j'aurais dû me méfier...

L'organisateur est une organisatrice. Au téléphone, elle se présente comme citoyenne canadienne, en stage auprès de cette université française. Cette conférence dédiée à la dissuasion est son idée. Et non, elle ne connaît pas encore les participants. À ce stade, les voyants du tableau de bord sont déjà dans l'ambre et doivent, en effet, inspirer une certaine prudence. Mais, vraiment, comment rester insensible à une telle initiative ? Mon faible pour le Canada et ma curiosité m'amènent à accepter. À condition toutefois de connaître à temps les autres participants. Marché conclu.

Quelques jours avant la date prévue, je ne sais toujours pas à qui j'aurai affaire. Mon organisatrice m'annonce une présentation par un opposant au nucléaire, une autre, neutre et factuelle, par un universitaire de renom et enfin, la mienne. Là, les voyants

sont rouges et le demi-tour est encore possible. Ne doutant de rien, mon interlocutrice québécoise m'annonce en plus qu'elle souhaite des présentations si possible en anglais car elle est une adepte du principe de la formation en anglais, et non de l'anglais. N'écouter que mon masochisme, je craque et j'accepte.

Le jour dit, souhaitant ne pas faire les choses à moitié, je me présente à l'université en question en uniforme (la tenue 40V!). Grosse impression sur le campus. Je sens des regards interrogatifs "accrochés" sur ma casquette d'officier général tels des autodirecteurs IR sur les tuyères de deux M88 en PC. Je me dis qu'il y a peut-être aussi d'autres sujets que la dissuasion à aborder dans cette université...

Je m'approche de l'amphi indiqué. Je crois entendre des chants légers. L'effet du trac sans doute. Arrivé dans l'amphi, je découvre des dizaines d'étudiants rassemblés au pied d'une estrade monumentale sur laquelle un autre s'est perché, grattant une guitare. C'est Woodstock et on chante le tube de Lennon, *Imagine*. Je commence à bien imaginer la suite en effet...

On me présente mon "adversaire" dans la joute à venir. Il répond au doux prénom de Carol. C'est une souriante jeune femme, éminente représentante de la branche britannique d'un mouvement assez violemment anti-nucléaire et de renommée mondiale¹. Evidemment, elle ne s'exprime qu'en anglais. Le flou sur les participants, la présentation en anglais, tout s'éclaire. Trop tard... !

Honneur aux dames. Miss *No Bomb* annonce un film décrivant le monde après l'holocauste nucléaire. C'est alors qu'un

étudiant m'interpelle bruyamment depuis le fond de l'amphi : « *La bombe atomique, c'est un jouet des militaires. Ça nous coûte très cher et ça nous fera tous mourir.* » Ou quelque chose comme ça. Silence gêné dans l'amphi.

Le film commence. Noire à souhait et primée à l'international, la fiction impressionne. C'est une ovation à l'apparition du mot « *Fin* ». Les regards se tournent vers moi, certains franchement hilares.

C'est au tour de l'universitaire. Il s'exprime en français et, d'entrée, je comprends qu'il ne va pas m'aider. Il confirme. Je ne peux lui en vouloir.

Puis je fais face

C'est mon tour. L'amphi me fait cette fois penser à une fosse aux lions. Je me lance. Intro *in english*. Apparemment, on attendait le militaire en français. +1.

En préambule, j'interpelle à mon tour l'étudiant près du radiateur et lui demande son âge: plus de 18 ans, *of course*. Je l'informe donc qu'il peut déjà voter pour élire, au suffrage universel, un président de la République, seul décisionnaire de l'engagement du feu nucléaire national. Pas de réponse de l'étudiant en question. L'obstacle de la langue peut-être... +1 quand même.

Je n'ai pas le temps d'enchaîner qu'une autre question me parvient : « *Que pensez-vous du film ?* » J'en bénis l'auteur car il me sert l'accroche idéale sur un plateau : « *Remarquable !* » fais-je... Pause pour ménager l'effet puis : « *C'est précisément ce que notre dissuasion cherche à éviter* ». Facile je sais, mais ça marche dans cette assistance de toute évidence gavée de clichés sur le nucléaire. Sourire de Miss *No Nukes*. +1 encore.

J'enchaîne enfin : « *Je ne suis pas là pour*





Rafale nucléaire.



Mirage 200N et ravitailleur C135FR.

DR

vous convaincre mais pour vous informer. Pour vous permettre de juger, en qualité d'adultes et d'électeurs. La dissuasion, c'est - aussi - vous. » Silence. Je perçois des cogitations. D'évidence, tout le monde attendait de ma part un plaidoyer pour la "bombe". Re +1.

La suite, à mon grand soulagement, est une formalité. Entretemps, j'ai pu constater que des représentants de mouvements pacifistes locaux se sont glissés dans l'amphi, mais ils restent discrets. En qualité d'IAN (Inspecteur des armements nucléaires), je connais bien mon sujet et, à l'époque, mon anglais est plus riche que mon tailleur. J'ai même du mal à avancer dans mon propos tant les questions se bousculent. Ces jeunes découvrent un monde et c'est fou ce que l'on

peut dire sur la dissuasion sans trahir le secret de défense. Alors que les garçons se cantonnent au domaine technique, je crois remarquer que ce sont les filles qui posent les bonnes questions: le désarmement, la dissuasion française et l'Europe, le personnel de mise en œuvre, le paradoxe du "non emploi" ...

La conférence se prolonge bien au-delà de l'horaire prévu. J'annonce, sous les applaudissements, que je dois partir pour ne pas manquer le dernier TGV. Mon amie Carol vient me saluer et me demande de venir présenter la dissuasion française au prochain colloque de son organisation en Angleterre! Un instant, je jubile à l'idée de présenter la chose à l'EMP (État-major présidentiel). Je

finis quand même par décliner poliment en prétextant que je devrais pour cela obtenir l'autorisation du président de la République. Ce qu'elle ne croit pas, évidemment...

Dans le TGV qui me ramène à Paris, je me dis que, peut-être, la dissuasion ne s'use que si on n'en parle pas. Je me jure aussi qu'on ne m'y reprendra pas. Enfin, pas tout de suite...

Moralité: quand on se met soi-même dans ce genre de piège, une seule attitude: faire face, non ? *What else ?* ■

1- Pugwash: mouvement qui rassemble des personnalités des mondes universitaire et politique visant à réduire les dangers de conflits armés et à rechercher des parades aux menaces contre la sécurité mondiale.

Mots croisés

Paul Platel (49 - de Seynes)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I										
II										
III										
IV										
V										
VI										
VII										
VIII										
IX										
X										

Horizontalement: I - Vivent du commerce des morues. II - Prête l'oreille ou cherche à faire du bénéfice. III - Faible éclairage - L'un d'eux est pour les débutantes. IV - À l'origine de toutes les espèces - Informait (mal) les Russes - Article pour un homme. V - Son herbe est mortelle - Un nombre sans fin. VI - Interdis toute sortie - Il court dans une cave, ou l'éclairé. VII - Pauvre reine - Gras avant de faire maigre. VIII - L'Espagne à l'origine - Noire à gauche et à droite. IX - Ce que l'on n'attendait plus. X - S'accrochent au régime sec.

Verticalement: 1 - Atténue le bruit que fait un pétard. 2 - Certains portent un couvre-chef bleu. 3 - A précédé les Mormons - Une façon de faire le mur. 4 - Souvent confondus avec les Boches - Habituel pour la Dame de Fer. 5 - Mauvaises impressions - Sans lui, pas de vin. 6 - Pour Al, c'était Eliot - Coup bas pour un tennisman. 7 - Queues d'ânes - Leur numéro est le 18 - Cela fait plus d'un an qu'il a été pris au Piège. 8 - C'est la clé de l'informatique - N'existe pas. 9 - Du blé pour les Brésiliens - Vers de Virgile - Est dans l'air. 10 - Elles font un choix.

Solutions page 68

Ma mission “Tournesol”

Michel Bénard (70-Delfino)

Où il est question d'une mission de secours déclenchée sur les indications d'un radiesthésiste, émule du professeur Tryphon Tournesol.

Pour ceux, rares à mon avis, surtout de ma génération, qui l'ignoraient, le professeur Tournesol fut une trouvaille du dessinateur Hergé, qui l'introduisit dans ses aventures de Tintin. Savant un peu loufoque mais génial inventeur, touche-à-tout, de la fusée lunaire aux armes de destruction massives en passant par le sous-marin de poche, il maniait également le pendule et était considéré, ou se considérait, comme un spécialiste de la radiesthésie. Cette science, assez peu pratiquée, lui permettait, tout en étant toujours un peu plus “à l'ouest” de retrouver, en aventures, des objets disparus, dont notamment le trésor d'un pirate. Vous allez voir, par la suite, pourquoi j'ai qualifié une mission très particulière qui m'avait été confiée, de mission “Tournesol”.

Il faisait beau sur la région de Chambéry/Aix-les-Bains ce samedi-là, après qu'une mini tempête eut secoué ce versant-ci des Alpes, et, notamment, le massif du mont Blanc, quelques jours auparavant, lequel était toujours très fréquenté en cette saison. En fin de matinée, mon téléphone sonne et quelle n'est pas ma surprise d'entendre le colonel commandant la base aérienne du Bourget-du-Lac m'appeler chez moi, qui plus est un week-end. « Bénard, me dit-il, si vous avez pris votre douche, venez de suite à mon bureau et votre tenue m'importe peu ! » Comme toujours, il avait l'art de la synthèse en donnant ses ordres et je m'empressai de lui obéir, n'étant, par ailleurs, sur rien d'autre à mon domicile, en dehors de mes occupations habituelles de père de famille. Et puis, l'affaire devait avoir sûrement quelque importance pour qu'il s'adresse ainsi au chef des pilotes de la base.



Les Alouette 3 de l'Armée de l'air ont été largement utilisées pour les missions SAR.

À peine arrivé à son bureau, il m'attire vers sa table de réunion sur laquelle était étalée une carte aéronautique avec ce qui m'apparut être le tracé d'un secteur en dessous du mont Blanc, et donc en zone de glaciers. Il va rapidement droit au but et me commente les faits tels qu'il les avait appréhendés. La semaine passée avait donc vu une tempête sur les massifs alpins et les secours avaient dû s'employer grandement afin de retrouver des alpinistes perdus ou réfugiés ici ou là.

Deux de ces apprentis montagnards étaient cependant manquants à l'appel : deux jeunes gens amateurs de randonnées en haute montagne, connaissant le coin mais pas spécialement entraînés aux inconvénients de la montagne lorsque les éléments se déchaînent. Ils n'avaient pas été retrouvés dans le massif et les secours avaient dû mettre un terme à leurs recherches car, malheureusement, il faut bien les arrêter à un moment, en dépit de la détresse subie

par les proches qui ne cessent de croire à l'impossible.

Le colonel avait alors reçu la visite de la mère désespérée d'un des deux disparus, laquelle avait fait appel, en désespoir de cause et à bout de ressources, à un radiesthésiste de la région lyonnaise. Ce dernier, à l'aide de son pendule, avait délimité sur une carte une zone de glaciers dans laquelle devaient se trouver les jeunes gens. Mon colonel, pour pragmatique qu'il fût, avait alors décidé d'écouter cette mère éplorée, par compassion peut-être, amitié, pourquoi pas, et de me confier une dernière mission de recherches et de sauvetage (SAR) dans la zone envisagée.

L'apprentissage du pilotage en altitude

J'avais donc le samedi après-midi pour monter la mission, préparer la machine, une Alouette 3, avec équipements allégés au maximum et oxygène pour pouvoir tra-





*Alouette 3 de l'EH-68
au-dessus de la base
de Chambéry.*

vailler vers 3 000 et 4 000 mètres. Je choisis tout d'abord mon copilote, un adjudant-chef, savoyard, instructeur reconnu, avec beaucoup plus d'heures de vol en montagne que je n'en aurai jamais. Il fut tout disposé à se mettre en vol un dimanche pour une mission aux buts, somme toute, humanitaires et je fus moi-même enchanté, naturellement, de cette coopération qui me soulageait d'un gros poids professionnel pour notre action future.

Dimanche matin, dès potron-minet, nous décollons pour Chamonix, pour une mise en place chez les gendarmes de haute montagne qui nous confirment, de vive voix, leur cessation de recherches. Ils en avaient déjà beaucoup fait, sont décidés à nous fournir toute l'aide nécessaire au plan logistique et, après quelques conseils concernant notre future zone de travail, nous souhaitent bonne chance et la plus grande prudence, même si la météorologie était relativement favorable sur le massif ce jour-là.

Nous décollons rapidement et mettons un temps assez long pour rejoindre le secteur. À deux pilotes, il est cependant hors de question que tous les deux scrutent le glacier et ses environs, le pilotage de l'Alouette devenant délicat à ces altitudes, même si nous avons confiance en ses possibilités. En effet, à partir de 3 000 mètres, surtout, la machine répond moins bien, son pilotage est plus délicat et le moindre virage fait chuter sa vitesse, d'où la difficulté de piloter une machine que l'on ressent moins bien. Il faut donc accorder beaucoup d'attention à son maniement et à cette sensibilité de l'appareil : le pilote aux commandes pilote et l'autre observe, scrute les glaciers, les crevasses que l'on se met à survoler au plus près.

Le temps passe, le carburant diminue et la lassitude se fait déjà sentir sans que nous ayons la moindre alerte sur une présence quelconque en dessous. Nous devons bientôt redescendre sur Chamonix, refaire des pleins adaptés et nous restaurer un peu, à défaut de repos prolongé.

Nous décidons donc de repartir en tout début d'après-midi pour regagner la zone. Las, aucun signal de détresse, aucun fumigène et aucune personne en vue sur le glacier, ni même le moindre équipement abandonné. Nous commençons à ressentir la fatigue, due au travail aérien, certes, mais aussi à cette absence de résultat. Cette mission est usante tant physiquement que psychologiquement. Nous avons raccourci nos périodes aux commandes mais nous arrivons cependant aux limites de temps de vol, surtout en travail aérien aussi intense. Et, plus le temps s'écoule, plus nos espoirs se font ténus de retrouver quelqu'un.

N'est pas professeur Tournesol qui veut

Le glacier, dont les crevasses ont une couleur bleutée, est à quelques mètres en dessous de nous et il serait magnifique en plein soleil si nous n'ignorions pas qu'il est aussi un lieu de perdition pour alpinistes surpris par des bourrasques de vents violents.

Nous remontons donc quelque peu l'altitude de survol afin de gagner en confort de vol et de balayer un peu plus loin le paysage, superbe au demeurant. Enfin nous décidons d'élargir notre périmètre de recherches jusqu'aux contreforts du massif quand, soudain, nous découvrons au sommet du dôme du Goûter une tache brune : pas de doute, il y a quelque chose là-haut. Nous le survolons à très faible hauteur et repérons

un petit tas d'équipements de montagnards, sacs, bâtons, filets, etc. Mais personne aux environs ! Nous alertons les secours et avons appris, par la suite, qu'il s'agissait bel et bien des équipements de deux alpinistes mais pas de ceux que nous recherchions. Ces deux personnes, surprises par les premières rafales de vent, avaient vite perçu le danger et, toutes affaires cessantes, en abandonnant armes et bagages, avaient dévalé la montagne sur l'autre versant jusqu'à trouver refuge dans le premier village... italien rencontré. Ils étaient sains et saufs.

Quant à nous, notre vol touche à sa fin et c'est avec une extrême lassitude que nous nous reposons à Chamonix, faisons les pleins et rentrons à la base du Bourget-du-Lac.

Les mécaniciens, consciencieux comme toujours, nous attendent devant les hangars et y rentrent notre brave petite machine. Ils ont compris que l'entreprise a été vaine et n'en rajoutent pas.

Je m'éloigne donc, l'épaule basse et l'échine courbée, afin de faire mon rapport au colonel. Je suis suivi par mon copilote qui, voyant mon désarroi et mon visage défait, me dit fort gentiment et avec une voix emplie de compassion : « *Chef, tu as réussi d'autres missions et tu auras d'autres satisfactions, ici ou ailleurs. Tu sais la mer et la montagne, en dépit de leurs attraits, de leurs atours et de leurs charmes extraordinaires sinon exceptionnels souvent, sont également dangereuses. Fâchées, elles deviennent vite périlleuses à l'extrême et, parfois, ne rendent même pas les corps perdus : nos disparus s'en sont allés ailleurs.* » Ces quelques paroles, prononcées par un pilote aussi usé que moi eurent le don de me remettre un peu d'aplomb.

Je fis mon rapport au commandant de la base qui me dit simplement : « *Merci !* » Le radiesthésiste y avait cru, la mère l'avait suivi, mon colonel également et nous avons tenté cette mission de la dernière chance que je nomme aujourd'hui ma mission "Tournesol" tant elle fut montée de façon imaginative, voire irréfléchie, mais il fallait le faire, je crois.

Les paroles de mon copilote, pour agréables qu'elles furent, me firent, dès lors, réfléchir à la meilleure façon de gérer une mission SAR et je décidais de m'y atteler : la SAR méritait, en temps de paix comme en récupération de guerre, qu'on y mette des moyens adaptés en personnel, équipements, surtout les plus sophistiqués en matière de technologie de pointe, en excluant, cela va de soi, l'usage du pendule. J'en fis donc mon sujet de thèse à l'École de guerre.

Mais ceci est une autre histoire. ■

La France

Jean-Paul Salini (48-Brachet)

Après "Polemos" (cf. *Le Piège* n°218 p.34), qui était un cri du cœur et de la raison contre la guerre, notre camarade nous livre ici ses réflexions, peu optimistes, sur le devenir de notre pays. Des réflexions sur notre passé et notre présent qui donnent du relief à ce qui est finalement un grand cri d'amour.

La France n'a d'autre légitimité qu'historique. Notre capitale est Paris. Mais si l'Histoire avait été différente la France aurait été différente et notre capitale aurait pu être à Toulouse, à Dijon ou à Aix-la-Chapelle. Aurait-ce été mieux? Aurait-ce été plus mal? Qui peut le dire? La France n'est qu'un produit que l'Histoire a élaboré lentement dans ses cheminements obscurs.

Cette gestation s'est faite dans les larmes, dans les drames et dans le sang. Notre histoire n'est que bruit et fureur. Des millions de gens sont morts de mort violente pour aboutir au résultat final. Tous, aussi bien ceux qui étaient pour, ceux qui étaient contre, et ceux qui ont été pris malgré eux dans ces querelles, ont contribué par leurs larmes, par leurs souffrances, par leurs sacrifices et par leur mort à la lente construction de la France. Nous nous sommes tant battus. Nous avons tant souffert. Nous-mêmes contre nous-mêmes. Des torrents et des torrents de sang. Le sang! Le sang! Le sang! Ce ciment, que l'Histoire utilise, sans compter, pour édifier ses constructions.

Non! Notre histoire n'est pas toujours bien belle. Nous avons fait tout ce que peuvent inspirer le fanatisme, la folie, les convictions religieuses, les calculs sordides. L'anéantissement total des Cathares! De braves gens inoffensifs, victimes de massacres sans nuance: « *Tuez-les tous, Dieu reconnaîtra les siens!* » Lorsque ce fut fini, que le dernier Cathare eut été brûlé, les tribunaux de l'Inquisition en France se retrouvèrent au chômage. Cette situation ne convenait pas à leur zèle. Ils déterrèrent alors les cadavres de ceux qui étaient morts



La Saint-Barthélemy : le 24 août 1572.

sans jugement pour les juger. *Post mortem!* Acharnements imbéciles! Vinrent ensuite les guerres de religion. La grande fête du sang, à Paris pour la Saint-Barthélemy. Puis les Frondes diverses. Les Camisards! La révocation de l'Édit de Nantes. La Révolution! La Vendée et la Bretagne. C'est le général Westermann, qui annonce triomphalement à la Convention: « *Citoyens! La Vendée n'est plus.* » C'est François-Pierre Joseph Amey¹, qui alimentait les fours à pain avec des femmes et des enfants. Et la guillotine. Toujours et encore la guillotine. Puis d'autres révolutions. Celle de 1848. La Commune! Sursaut d'une population affamée, désespérée et humiliée, soutenue par les élucubrations d'une équipe d'intellectuels fumeux. Et j'allais oublier l'aventure récente de la collaboration et de l'épuration. Sans compter toutes les petites révoltes locales. Celle des Canuts, celles des mineurs, celle des viticulteurs. L'Histoire de France, ce n'est pas toujours très beau. Y compris dans ses aventures coloniales. La traînée

sanglante de Dakar jusqu'au lac Tchad de la mission Voulet Chanoine. Une voie balisée de têtes coupées, disposées en pyramide. Les répressions en Algérie, en Nouvelle-Calédonie, à Madagascar! Partout! J'arrête! C'est assez!

Mais voilà que nous avons atteint l'âge adulte! Ou presque! La France que j'ai connue, libérée du fascisme et débarrassée de ses guerres coloniales, assurée de la paix par la crainte qu'inspiraient les armes nucléaires, vac-

cinée contre les enthousiasmes guerriers par deux guerres mondiales, a connu une sorte de paix aussi bien intérieure qu'extérieure. Les Français, mieux instruits, avaient fait des progrès en matière de tolérance et de civilisation. La France était un pays où il faisait bon vivre. Les mots liberté, égalité, fraternité quittaient les frontons des bâtiments officiels pour se matérialiser dans la vie courante. La sécurité était assurée et les Français se passionnaient pour le combat des Chefs à peu près autant qu'aux matches de rugby et avec la même passion, vive sans doute, mais modérée dans ses résultats. Notre médecine, notre couverture sociale, les retraites des vieux travailleurs compétaient parmi les meilleures au monde. On pouvait avoir et exprimer ses opinions sans aucun danger. On pouvait enfin espérer que nous serions vaccinés contre les excès imbéciles. Le niveau de vie général allait s'améliorer. Tout le monde ou presque avait une auto. Et l'auto c'était la liberté, les vacances. Les Français étaient heureux. Mais, comme





Le port de Marseille... des kilomètres de quais déserts.



Photos DR

... un pays où il fait bon vivre !

toujours lorsqu'on est heureux, ils ne le savaient pas.

Et par-dessus tout cela nous avons un immense héritage. Les sacrifices de nos anciens, leurs souffrances, leurs efforts nous avaient laissé riches. Riches de culture, riches de biens, riches d'innovations techniques, riches enfin d'une certaine façon de vivre, riches d'une certaine complicité de raisonnement, riches des rires partagés, riches de souvenirs communs, riches, en un mot, d'être français. Il n'y avait pas de raison pour remettre en cause ces richesses-là. Changer la France? Progresser! Oui! Mais changer! Et pourquoi faire? Et pour aller où?

Additions ou invasion?

Mais voilà que les Corses ne sont pas contents. Voilà que les Bretons ne sont pas contents. Les premiers organisent des nuits bleues. Les autres brûlent le parlement de Bretagne. Les viticulteurs démolissent les stations de péage. Les banlieusards brûlent les autos. Les casseurs éclatent les vitrines. Des quartiers entiers échappent à l'autorité, à l'ordre. Les rues ne sont plus sûres. La police n'ose plus faire appliquer une loi que la Justice elle-même ne respecte plus.

Cependant la faible densité démographique de la France attire sur notre sol des populations qui ignorent tout de notre culture et de nos coutumes. Elles apportent avec elles leurs habitudes, leurs traditions, leurs querelles, leurs guerres étrangères. Animées par un sectarisme religieux d'un autre âge, elles imposent leurs intolérances. Notre pays fait un bond vers le passé. De bonnes âmes, inspirées de bonnes intentions favorisent cette invasion cachée. D'autres la justifient au nom même de l'intérêt de la France. L'immigration est, paraît-il, une chance pour notre pays. Et c'est vrai! Oui! C'est vrai! C'est vrai lorsqu'il s'agit

de personnes isolées ou de petits groupes. Celui-là qui vient chez nous et qui s'adapte est l'homme à la double culture. Il en est d'autant plus riche et il nous enrichit. Ils sont nombreux, ces ex-étrangers qui ont contribué de façon décisive au rayonnement de notre pays. Chaque nouveau venu est une addition. Mais une grande masse c'est une invasion. Car ces grandes masses ne s'adaptent pas, ne s'intègrent pas. Elles vivent entre elles, à l'écart du reste du pays.

Et trop c'est trop! Trop de monde ne crée pas la qualité de la vie. Et la vraie richesse c'est peut-être la vacuité, l'espace, la faible densité! Est-ce qu'il n'est pas plus agréable de vivre à Toulouse ou à Cannes qu'à Calcutta ou à Sao Paulo? Et les parts du gâteau ne sont-elles pas plus grosses lorsqu'on est moins nombreux à se les partager?

Entre temps, les Français eux-mêmes se consacrent au pillage de notre pays. Les intérêts personnels priment sur l'intérêt général. Les hommes politiques donnent l'exemple de la rapacité et de la malhonnêteté. On voit, on ne le croirait pas, un ministre du Budget tromper le fisc. Les syndicats, sourds aux devoirs qui sont les leurs, défendent, quoi qu'il advienne, les "avantages acquis" et leurs intérêts de corporation. La CGT a tué le port de Marseille où dorment, sous le soleil, des kilomètres de quais déserts. La Société Nationale Corse Méditerranée est pillée et mise en perce par ses personnels. Elle survit, boiteuse, à grands renforts de subventions. La SNCF bat tous les records de grève et lorsqu'on prend le train on ne sait ni quand on partira ni quand on arrivera.

Les hommes politiques, ceux-là mêmes qui sont censés nous diriger, se complaisent dans le combat des chefs, vieille coutume gauloise dont parlait déjà Jules César. Aucun d'eux ne porte en tête une vision à long terme de la France. Ces nains infirmes

s'occupent de tout sauf des deux missions principales qui sont de conserver le pays en paix et d'assurer la survie et le développement de sa civilisation. Deux devoirs sacrés, mais qui se situent, hélas!, bien au-delà des prochaines échéances électorales.

Car nous marchons vers la guerre. Nous y sommes peut-être déjà. Les temps sont venus où les innocents vont payer pour les fautes des politiques. Du sang! Encore du sang! Notre pays marche à reculons vers l'abîme. Il n'a pas réussi à assimiler les populations étrangères qui sont venues sur notre sol. Cela ne date pas d'hier. Cela dure depuis longtemps, depuis l'échec de l'implantation des Harkis sur notre territoire. Cette guerre, comme toujours, les hommes politiques, ces nains², trop malins pour être intelligents, ne l'ont ni prévue, ni prise en compte, ni même envisagée.

La France? Une âme

Racisme! Vous avez dit "racisme"? Oh! Ce n'est pas bien! Ce n'est pas bien du tout. Mais ça existe. Ça fait partie de la réalité. Vous voulez nier la réalité? Cela doit être pris en compte comme la pluie ou le soleil. On peut, comme l'autruche, se cacher la tête. Mais la réalité finit toujours par nous rattraper.

1- Amey fait allumer des fours et lorsqu'ils sont bien chauffés, il y jette les femmes et les enfants. Nous lui avons fait des représentations; il nous a répondu que c'était ainsi que la République voulait faire cuire son pain. (Rapport de l'officier de police Gannet. Nantes. Janvier 1794).

Il est à noter que le même Amey fit par la suite une belle carrière. Nommé baron d'Empire en 1808, il est fait chevalier de l'Ordre de Saint Louis en 1815, par Louis XVIII. Son nom est gravé sur l'arc de triomphe de l'Etoile. Il n'y a pas de justice!!!

2- Appréciation injuste, généralisation hâtive, exagération évidente. Mais ça me fait du bien de le dire. Donc je le laisse!!!

Il n'y a que peu d'exemples dans l'Histoire de cohabitations réussies entre des ethnies différentes. En général, lorsque ça marche, c'est parce qu'il y a une ethnie dominante qui contraint les participants à une tolérance réciproque. C'était le cas de l'empire des czars ou de l'empire turc. Ou bien c'est parce que des populations déracinées trouvaient un vaste territoire à se partager. Elles abandonnaient alors leurs vieux réflexes pour jouir pleinement de leurs nouvelles richesses. C'est ce qui explique la réussite relative du *melting pot* américain. Au détriment d'ailleurs des populations primitives. Le racisme latent des nouveaux arrivants s'était trouvé une victime et un ennemi communs.

La France a perdu de son pouvoir d'attraction. Elle ne séduit plus. Elle n'est plus la terre promise. Elle ne plaît que par sa sécurité sociale ou son RSA. Ou parce que les gens qui y parviennent sont chassés de chez eux par la misère ou par la guerre. Ils viennent chez nous avec leurs traditions, leurs coutumes, leurs langues. Ils apportent dans leurs bagages leurs griefs et leurs guerres. Des conflits, qui ne nous concernaient pas, deviennent nôtres. Ils n'ont pas l'intention de se soumettre à nos lois ni à nos régimes politiques. Petit à petit la France perd son image, sa cohésion, son âme. Qu'est-ce que sera la France dans vingt ans ? La Yougoslavie...

La France ? Un amour

J'ai aimé la France. Il y a mille façons d'aimer la France. Et chacun a la sienne. De Gaulle, lui, s'était forgé une sorte d'abstraction. Il y avait LA FRANCE. Un objet presque immatériel... Il disait « La France » et il n'y avait plus de raisonnement possible. C'était plus l'expression de sa propre passion pour un objet abstrait et qu'il s'était fabriqué que l'amour des choses véritables et terrestres. Et lorsqu'il avait proclamé « La France ! », les Français (des veaux !) n'existaient plus. Ils étaient invités à se prosterner devant. Ainsi d'ailleurs que le reste du monde ! Mais qu'est-ce que c'est, La France, sans les Français ?

Mon amour à moi est plus charnel. Il n'y a pas de France sans les Français. Ils constituent la France au même titre que ses paysages ou sa culture. Au cours des siècles et des siècles, ils se sont constitué un faisceau d'habitudes, de traditions, de défauts, d'amours et de désaffections qui sont la France. Mon beau-frère, gauchisant et un peu anarchiste, fait volontiers fi des amours fran-



Le serment de Bastia.

chouillardes mais il retrouve la France pendant les grandes messes du rugby à quinze. Il s'époumone alors : « Allez ! La France ! » Il la retrouve aussi dans le fond d'un verre de Bourgueil ou dans une poésie de Rimbaud. Par sa curiosité d'esprit, par son amour des idées généreuses, par son culte de l'amitié il est français. Tout autant que moi.

Pour moi, la France, c'est d'abord un pays, des gens, une culture, des habitudes communes, une langue et une histoire. Ce n'est pas un élément tout seul, un mot tout seul, une chose toute seule, mais une conjonction de phénomènes, un faisceau de sentiments qui se sent plus qu'il ne se définit. Pour moi la France je l'aime autant dans un camembert que dans une chanson. Je la retrouve au fond d'un verre et dans la beauté d'une femme. Et je la retrouve aussi bien dans le Mont-Saint-Michel que dans le désert des Agriates. Il y a mille façons d'être français. Il y a des tas de types dont je ne partage absolument pas les idées et qui sont aussi français que moi et que je reconnais comme tels.

Nous avons tant souffert ! Nous avons tant saigné ! Nous avons tant aimé ! Nous avons tant donné ! Nous avons tant haï ! L'Histoire, notre Histoire, nous a fabriqués tous différents mais tous semblables. Le Breton comme le Ch'ti. Elle a fabriqué ce mélange mystérieux que l'on appelle le peuple français. Il est composé de gens de toutes les races et de toutes les religions. Mais cet ensemble est (était) homogène, dans ses habitudes, dans son art, dans ses réactions et même dans ses contradictions.

Je suis un vieil homme. J'ai connu l'époque du fascisme, de l'occupation étrangère, de la guerre. J'ai connu la France malheureuse de ce temps-là. Qu'elle était belle dans sa détresse ! En 1938, lors de la visite à Bastia de je ne sais plus quel ministre, j'ai prononcé à haute voix, avec tout le reste de la population, le serment de Bastia. C'était un peu grandiloquent mais l'ambiance s'y

prêtait. Le fascisme était à la porte et Mussolini affichait son intention d'annexer la Corse. Alors, comme les autres, j'ai répété à voix haute la formule simple que nous envoyaient les haut-parleurs :

« Sur nos tombes et sur nos berceaux, nous jurons de vivre et de mourir Français. »

Les autres, sans doute, ont oublié. Mais, pour un jeune garçon de neuf ans, un serment ne s'oublie pas facilement. D'autant que c'est dans ma vie le seul que j'aie jamais prononcé. Alors j'ai accompli la première partie de ce programme et j'ai vécu français. Il me reste maintenant à remplir la deuxième partie et, selon toute probabilité, cela ne tardera guère.

Je suis un vieil homme. Au fond de ma tasse de café vide il reste encore quelques grains de sucre. Je les traque avec minutie du bout de ma cuillère. Je déguste avec plaisir ces infimes atomes de saveur. Et ils fondent, trop vite hélas !, sous ma langue. Mais ils sont bons.

Ainsi de ma vie ! J'ai vidé la coupe et il ne me reste plus que des plaisirs dérisoires. Mais ces gouttes de miel sont bonnes et j'en profite pleinement. Je regarde le soir la descente sanglante du soleil et je rêve, car l'ouest a toujours été ma direction préférée. Je vais faire la sieste près d'un torrent et le murmure éternel de l'eau me susurre que, même après mon départ, les choses continueront d'être belles. Je contemple la flèche d'une cathédrale et j'admire sa course incessante à travers les nuages pressés par le vent. Je respire une fleur. J'apprécie le roulis des hanches d'une femme qui claudique, gracieuse, sur des talons trop hauts. Toutes ces choses sont bien. Je vis encore. J'ai eu de la chance. La plupart de mes camarades sont morts, jeunes, d'une façon brutale. La mort les emportait. Elle procède avec moi de façon plus subtile. Elle m'entoure, m'enveloppe. Je ne la vois pas avancer, mais je l'aperçois autour de moi, qui chemine. Elle n'est pas pressée. Moi non plus. Et cela ne me tracasse pas trop.

Mais je suis gros d'une inquiétude. Si nous ne parvenons pas à franciser toutes ces populations étrangères, que va-t-il advenir de tout ce que j'ai aimé ? De toutes ces richesses que nous ont laissées nos anciens. De toute notre civilisation, de nos amours, de nos écrits, de nos chansons, de nos idéaux, de nos croyances ? De nos rêves ?

Qui comprendra encore dans vingt ans une chanson de Brassens ? ■



Carnet de vol 2016

Vecteur de communication accompagnant le gala d'entraide de l'AEA et de l'AEMA, le *Carnet de vol 2016* s'intitule *Les aviateurs de Verdun et d'aujourd'hui*.

Verdun est la première bataille de l'histoire qui commença par une lutte pour la supériorité aérienne et 1916 est une année charnière qui consacra l'aviation militaire dans la préparation et l'exécution des combats.

Cette évolution dans l'art de la guerre a permis d'affirmer la responsabilité des aviateurs, combattants d'une aéronautique militaire naissante, de prendre conscience de leur spécificité et de leur identité au sein de l'armée française.

La conclusion logique de cette reconnaissance du rôle primordial du facteur aérien débouchera quelques années plus tard sur la création de l'armée de l'air. Depuis et grâce à la démonstration des pionniers de la grande guerre, le combat pour acquérir la maîtrise de l'air est devenu le gage indispensable de la victoire.



Au profit de l'Entraide des associations, achetez ou faites acheter ce document de haute qualité et de très belle facture, au tarif de 40 € (billet de tombola inclus, tirage lors du gala du 10 juin) !

Bon de commande

> à adresser à votre délégué de base, accompagné du chèque de règlement libellé à l'ordre de l'AEA
> ou à expédier à : AEA-AEMA - 3 rue Nationale - 92100 Boulogne-Billancourt
(achat direct possible sur le site internet : www.aea.asso.fr)

Nom	Prénom	Qualité	Nb de carnets souhaités	Prix unitaire TTC	Total
		AEA AEMA Autres		40€	

Adresse: _____

Que signifie la puissance aérienne aujourd'hui ?

Laurent Labaye (73-Marchal)

Dans cette seconde partie, l'auteur, ancien directeur de l'Institut des hautes études de défense nationale (IHEDN) poursuit son analyse de la puissance aérienne et s'inquiète du maintien de l'efficacité de l'outil aérien qui pourrait pâtir, dans les pays occidentaux, de la diminution persistante des ressources financières, de nature à déclasser les aviations militaires européennes, par rapport à celles des États-Unis et des pays émergents.

Le gel de la pensée stratégique dans le domaine aérien durant la guerre froide

Les bombardements nucléaires d'Hiroshima et de Nagasaki, en 1945, précipitent la fin du second conflit mondial et voient l'émergence de "l'arme atomique", qui valide *a posteriori* la doctrine du bombardement stratégique au sens large.

De fait, pendant toute cette époque, les aviations conventionnelles occidentale et soviétique développent des doctrines d'emploi s'appuyant sur des missions de supériorité aérienne et de soutien aux forces terrestres. Le bombardement dans la profondeur devient, quant à lui, l'apanage des forces "nucléaires" : l'arme atomique confère à son vecteur la nature "stratégique" de sa mission.

Cette nouvelle acception de l'*Air Power* trouve sa limite lors de la guerre du Viêt-nam. En effet, le bombardement conventionnel du Nord-Viêt-nam n'a pas l'effet coercitif escompté, notamment du fait de la nature non stratégique des cibles retenues et du manque de précision des munitions larguées. L'efficacité de l'intervention de l'*US Air Force* dans ce type de conflit a alors été remise en cause. Tout au long de la guerre froide, un certain nombre de guerres ont illustré le rôle primordial de la puissance aérienne : les conflits régionaux de Suez (1956), des Six Jours (1967), du Kip-

pour (1973), de la vallée de la Bekaa (1982). Tous démontrèrent l'efficacité de l'aviation de combat et du transport aérien militaire, sous réserve de la création d'un effet de surprise.

De la même façon, l'arme aérienne a occupé une place importante lors de la guerre de Corée (1950 à 1953) en missions de défense aérienne, d'appui-feu rapproché et d'interdiction, lors de la guerre d'Algérie (1954-1962) pour la lutte antiguérilla en coopération air-terre, lors du conflit des Malouines (1982), au cours duquel la vulnérabilité des navires fut redécouverte¹.

L'avènement d'un *Air Power* efficace

Un tournant : la guerre du Golfe

L'opération Tempête du désert (ou *Desert Storm*) débute le 17 janvier 1991 par une campagne de frappes aériennes de cinq semaines, suivie d'une offensive terrestre de "100 heures". La guerre du Koweït, première guerre du Golfe, marque ainsi un tournant dans l'histoire des conflits, par l'utilisation quasi exclusive de la puissance aérienne pour atteindre le but de guerre : le retrait des forces irakiennes du Koweït et la réinstallation du gouvernement légitime. Ces opérations restent de nos jours une référence de par leur ampleur, le succès global de la campagne (ratio objectifs détruits/pertes subies) et les innovations mises en

œuvre, que ce soit dans le domaine des technologies ou dans celui du champ doctrinal. Les progrès réalisés en électronique et en informatique ont eu des applications militaires dans le domaine de l'information opérationnelle, qui elle-même alimente les systèmes d'armes et les dispositifs de ciblage – acquisition de coordonnées géographiques des cibles et planification des attaques. Les nouvelles technologies ont introduit une véritable révolution de la précision grâce à l'emploi de munitions à guidage laser ou sur coordonnées GPS. Celles-ci permettent des frappes efficaces, donc moins nombreuses, aux effets collatéraux réduits et réalisées, en outre, "à distance de sécurité" de l'objectif – ce qui diminue la vulnérabilité du tireur.

Les progrès dans le domaine de la rapidité d'acquisition et du traitement de l'information ont également autorisé l'élaboration de plans d'attaque complexes par les centres de commandement et de conduite des opérations. Ainsi, plus de 2 500 sorties aériennes par jour ont été gérées pendant la guerre du Golfe tandis que les transmissions opérationnelles se faisaient par le biais de communications à haut débit par satellites.

De même, le champ doctrinal a vu l'émergence d'une autre révolution majeure : la mise en application de la méthode de planification des opérations du colonel John A. Warden III². Celle-ci s'appuie sur une théorie reposant sur deux principes : l'im-





Photos Gilles Bordes-Pagès

Vol d'essai du Rafale en configuration très lourdement armée.

périeuse nécessité de l'obtention de la supériorité aérienne et l'attaque des centres de gravité de l'ennemi. Ces derniers, à la différence des objectifs antérieurement définis pour les missions de bombardement stratégique (capacités industrielles), sont constitués de la capacité décisionnelle ennemie au plus haut niveau (réseaux de communication), des fonctions organiques essentielles (énergie), des infrastructures, de la population et des forces de défense. Ces centres de gravité sont classés en fonction de leur importance et de leur vulnérabilité respectives. En application de cette théorie, la planification ainsi conçue pour la guerre du Golfe prévoyait une offensive aérienne en trois phases distinctes :

- s'assurer la supériorité aérienne au-dessus de l'Irak et du Koweït par la destruction des défenses aériennes : radars d'alerte et de contrôle, centres de commandement, pistes d'aérodromes, batteries de missiles sol-air. En complément étaient prévus les bombardements stratégiques des infrastructures de commandement et de conduite des opérations, du quartier général gouvernemental ainsi que des sites de missiles balistiques et de dépôts d'armes chimiques ;
- neutraliser les infrastructures économiques civiles et militaires : dépôts de munitions, raffineries et dépôts de carburant, usines et ateliers d'armement, centres de dépôt des armes nucléaires, radiologiques,

biologiques et chimiques (NRBC), centrales électriques, centraux téléphoniques, production d'eau, etc. ;

- neutraliser les forces irakiennes déployées : frappes "d'interdiction" sur des lignes de chemin de fer et des ponts routiers, bombardement de zone sur la garde républicaine et d'autres forces, attaque d'objectifs militaires (navires, aéronefs)³.

Cette campagne aérienne est dirigée par le commandant en chef interarmées du théâtre, aidé d'un adjoint air. Il en définit les buts et le déroulement. Son exécution est du ressort d'un centre d'opérations aériennes combinées.

La puissance aérienne ainsi décrite est, par essence, principalement mise en œuvre lors de missions "feu". Mais d'autres missions participent également à la réussite d'ensemble : les missions de reconnaissance et d'observation par avions ou drones (*Intelligence, Surveillance and Reconnaissance, ISR*), les missiles sol-sol et sol-air, l'aéronavale et l'aviation de l'Armée de terre pour leur contribution propre, le transport aérien, le contrôle de l'espace aérien (AWACS), le suivi des objectifs au sol (J-STARS), le ravitaillement en vol, la récupération d'équipages abattus.

Les conflits post-guerre froide

Depuis la guerre du Golfe, les leçons des conflits récents rendent néanmoins

difficile l'adéquation des usages de la puissance aérienne aux buts de guerre recherchés. Alors que la première guerre du Golfe puis le conflit du Kosovo ont clairement mis en lumière la primauté de l'arme aérienne dans la conduite de la guerre moderne, les conflits en Afghanistan, à partir de 2001, et en Irak, à partir de 2003, ont montré la moindre efficacité des forces aériennes, employées seules, face aux formes asymétriques des conflits. Les critiques de John A. Warden ont d'ailleurs estimé sa théorie mal adaptée face à un adversaire difficilement identifiable, et peu pertinente vis-à-vis d'organisations faiblement hiérarchisées et centralisées.

De l'Air Power à l'Air Dominance : la puissance aérienne sous leadership américain

Quelques tendances fortes caractérisent dorénavant les armées occidentales : l'internationalisation des opérations menées dans le cadre de coalitions interalliées – sous

1- Le destroyer britannique Sheffield fut coulé par un missile air-mer Exocet.

2- John A. Warden III, *La Campagne aérienne. Planification en vue du combat*, préface de Philippe Steininger, Economica, Paris, 1998, p.6.

3- Edward Luttwak, *La Renaissance de la puissance aérienne stratégique*, Economica, Paris, 1998, annexe I, p. 59.

Les principales flottes aériennes militaires dans le monde (2014)

Avions de combat				Avions de soutien opérationnel			Avions ravitailleurs		
	Pays	Flotte active		Pays	Flotte active		Pays	Flotte active	
1.	Etats-Unis	2740	19%	Etats-Unis	871	46%	Etats-Unis	595	78%
2.	Chine	1453	10%	Japon	154	8%	Russie	23	3%
3.	Russie	1438	10%	Russie	79	4%	Arabie saoudite	17	2%
4.	Inde	768	5%	Chine	51	3%	France	14	2%
5.	Corée du Nord	574	4%	Brésil	46	2%	Israël	12	2%
6.	Egypte	414	3%	France	41	2%	Royaume-Uni	9	1%
7.	Corée du Sud	409	3%	Indonésie	40	2%	Singapour	9	1%
8.	Pakistan	377	3%	Allemagne	39	2%	Inde	7	1%
9.	Japon	291	2%	Israël	34	2%	Turquie	7	1%
10.	Taiwan	286	2%	Royaume-Uni	30	2%	Espagne	7	1%
	Autres	6038	41%	Autres	522	27%	Autres	63	8%
	Total	14788	100%	Total	1907	100%	Total	763	100%

Avions de transport				Hélicoptères de combat			Avions et hélicoptères d'entraînement		
	Pays	Flotte active		Pays	Flotte active		Pays	Flotte active	
1.	Etats-Unis	1062	25%	Etats-Unis	5674	30%	Etats-Unis	2747	27%
2.	Russie	329	8%	Russie	918	5%	Japon	423	4%
3.	Inde	222	5%	Chine	751	4%	Egypte	388	4%
4.	Chine	200	5%	Corée du Sud	659	4%	Chine	382	4%
5.	Brésil	136	3%	Japon	653	3%	Royaume-Uni	296	3%
6.	France	133	3%	Inde	529	3%	Russie	294	3%
7.	Iran	114	3%	France	521	3%	Corée du Sud	261	3%
8.	Turquie	80	2%	Turquie	396	2%	Israël	245	2%
9.	Allemagne	72	2%	Allemagne	3487	2%	Turquie	245	2%
10.	Thaïlande	70	2%	Italie	362	2%	Inde	234	2%
	Autres	1782	42%	Autres	7976	42%	Autres	4746	46%
	Total	4200	100%	Total	18826	100%	Total	763	100%

Source : Flightglobal Insight, World Air Forces 2014.

NB : les flottes d'avions de combat de la France et du Royaume-Uni ne figurent pas dans ce tableau « quantitatif ». Pour mémoire, elles sont de 250 appareils pour la France (type Rafale, Mirage et Super Étendard) et de 230 pour le Royaume-Uni (type Typhoon, Tornado). Elles donnent à ces deux pays, de par leur valeur qualitative, une place de premier plan dans les coalitions internationales.

► mandat de l'ONU, de l'OTAN, de l'Union européenne ou au gré des circonstances –, la nature interarmées des actions militaires et l'emploi de la force à distance du territoire national, reposant majoritairement sur la projection⁴. En outre, ces interventions utilisent désormais une doctrine d'emploi de l'arme aérienne largement héritée des stratégies américaines et suffisamment assimilée

par tous les alliés pour être efficace dans la durée. Tout engagement aérien doit notamment s'effectuer après l'accomplissement de trois étapes préalables. Il convient en tout premier lieu d'identifier clairement les buts politiques à atteindre, puis de déterminer la stratégie militaire la plus adaptée pour y parvenir (les voies), avant de recourir au modèle de John A. Warden pour mener des

attaques parallèles sur les centres de gravité de l'ennemi, au premier rang desquels figure sa capacité de décision (les moyens)⁵.

Pour l'avenir, on peut s'interroger sur la capacité des États européens à maintenir un effort financier de défense suffisant⁶ pour « suivre » les avancées technologiques mises en œuvre dans les forces américaines. Un « décrochage » (ou *gap*) technologique nuirait



fortement à l'interopérabilité des forces au cours des opérations les plus complexes, menées en coalition.

Un autre défi concerne les forces susceptibles d'agir en coalition et leur adaptation aux évolutions doctrinales les plus récentes, majoritairement lancées par les Anglo-Saxons. On peut notamment citer :

- la démarche des opérations basées sur les effets (*Effects-based operations* – EBO), autorisée par la généralisation des munitions de précision, consistant à employer le minimum d'armes avec le maximum d'effets, en recherchant la neutralisation (et non forcément la destruction) d'objectifs sélectionnés, pendant une durée déterminée, ainsi qu'une appréciation fiable du résultat des attaques⁷ ;
- la guerre parallèle fondée sur des opérations simultanées, et non séquentielles comme pour le combat terrestre, sur toute la profondeur du théâtre, contre des centres de gravité ;

- les opérations militaires "réseau-centrées", ou la capacité de mettre en réseau en temps réel les moyens d'observation et les systèmes d'armes, ce qui autorise le mieux placé à intervenir ;

- la notion de *reach back*, qui consiste à conserver sur le territoire national des moyens lourds de planification, d'interprétation de renseignement ou de calculs de trajectoires, grâce aux progrès des moyens de transmission satellitaires ;

- la capacité à opérer des frappes limitant les dommages collatéraux, dans des zones urbaines, ou encore à viser et atteindre des cibles mobiles et discrètes (*Time Sensitive Targets* ou TST). La permanence des systèmes aéroportés pour l'attaque de ces objectifs est à rechercher. Malgré le ravitaillement en vol, l'avion armé a une présence éphémère. La permanence nécessite donc des appareils que seuls les États-Unis utilisent actuellement (*Uninhabited Combat Aerial Vehicle* ouUCAV).

L'intérêt pour ces "drones de combat" pourrait s'accroître par la combinaison de deux facteurs : le développement des stratégies d'"interdiction d'accès" et de "dénier de zone" (*anti-access/area denial*) et la prolifération des menaces air-air et sol-air de nouvelle génération. Ces drones de combat constitueraient ainsi une réponse à ces menaces, permettant de préserver, en toutes circonstances, l'autonomie stratégique, c'est-à-dire l'autonomie d'appréciation et la liberté d'action des pays dotés de ce type de système⁸.



Ravitailleurs KC 135A au cours des exercices Tiger en avril 2015.

Les systèmes de forces aériens, comme les systèmes agissant dans les autres milieux, ont de nos jours intégré la vitesse de production des progrès technologiques. La maîtrise de l'air et de l'espace nécessite des ensembles cohérents de moyens de protection et de défense, des groupements de forces, des aéronefs puissants, des unités de missiles et des chaînes logistiques de toutes natures.

Enfin, elle a besoin, de façon primordiale, des structures de commandement et des moyens de communication et de traitement des informations aptes à coordonner ces ensembles en temps réel, sur de vastes théâtres tridimensionnels et à les intégrer aux autres systèmes de forces.

La difficulté, pour les forces aériennes, provient de ce que cette rapidité des évolutions technologiques apparaît alors même que ces forces ne sont à disposition des stratégies que depuis à peine plus d'un siècle. Il s'agit de gérer dans le même temps cette complexité accrue des équipements et la prise en compte de leur concept d'emploi.

Le spécialiste des forces aériennes a donc la double tâche de faire prendre en compte une dimension nouvelle de la stratégie par les autres milieux, selon les "principes de la guerre", et de manœuvrer cette composante. En effet, les forces aériennes ne sont pas seulement une "arme" de plus dans une panoplie, mais bien une force cohérente. Les facteurs de puissance qui en émanent permettent la maîtrise d'un nouveau milieu, une maîtrise qui apparaît déterminante sur l'ensemble de la stratégie.

Parce qu'elle permet d'intervenir en minimisant pertes militaires et dommages collatéraux, parce qu'on peut également l'engager à grande distance et rapidement la retirer, et toujours en contrôler l'application, la puissance aérienne semble autoriser "la gratification sans l'engagement"⁹ et se révèle indispensable aux stratégies coercitives mises en œuvre dans la gestion des crises.

À l'avenir, la puissance aérienne sera toujours nécessaire au chef militaire, qu'elle soit employée seule ou au sein d'une opération interarmées, mais toujours au service de la stratégie militaire dont elle relève. Ce besoin pourra-t-il être satisfait ? La réponse appartient aux responsables politiques qui définissent la place de la défense dans leurs budgets respectifs.

S'agissant de l'Union européenne, un sursaut s'impose ! ■

4- Étienne de Durand et Bastien Irondele, op. cit., p. 13.

5- Colonel Philippe Steinger : La paralysie stratégique selon Boyd et Warden, *Penser les Ailes françaises*, février 2006, p.55.

6- Le contrat opérationnel de l'aviation militaire française est fixé aujourd'hui à 45 avions de combat pour une "opération de coercition majeure" (*Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale 2013*, p.92-93). Est-ce bien raisonnable ?

7- Général Pascal de Chasse, *Réflexions sur la puissance aérienne*, *Penser les Ailes françaises*, février 2005.

8- Commandant Luc Penet : "UCAV : l'homme au cœur du combat", *Le Piège*, n°217, juin 2014, p.46.

9- La formule est d'Eliot A. Cohen : "The Mystique of U. S. Air Power", *Foreign Affairs*, vol.73, n°1, janvier-février 1994, p. 109.

Évolution politique, salafiste et djihadiste de l'islam

Henri Béraud (53-Brunschwig)

Compte tenu des récents événements survenus dans le monde, et plus encore en France, c'est une synthèse particulièrement érudite et opportune que nous donne notre camarade, pour nous faire comprendre ce que sont tous ces mouvements religieux qui se recommandent de l'islam pour entrer en guerre contre les Chrétiens, l'Occident et la Démocratie.

Évolution de la situation de l'islam dans des pays musulmans

Pour essayer de comprendre les causes profondes des événements actuels, il faut tout d'abord revenir sur les changements qui se sont produits, au cours de la seconde moitié du XX^e siècle et au début du XXI^e siècle, dans les pays du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord.

Dans les pays arabes, après des régimes laïcs (Nasser en Égypte, le parti Baas en Syrie et en Irak, Bourguiba en Tunisie), des partis religieux sont apparus au grand jour puis ont cherché à prendre le pouvoir. Les changements récents en Égypte et en Tunisie illustrent bien la lutte entre des pouvoirs laïcs rarement démocratiques, le plus souvent autoritaires ou dictatoriaux, et des partis religieux souvent issus du mouvement des Frères musulmans, qui placent la religion musulmane au centre et au-dessus de tout. Pour le moment, en Égypte, le pouvoir est revenu - par un putsch - dans les mains des militaires et en Tunisie une évolution démocratique, unique dans les pays arabes, a mis au pouvoir un parti régulièrement élu. Dans les deux cas la gestion calamiteuse des partis religieux a permis ce retour en arrière qui reste très fragile.

En Libye, Kadhafi, à sa façon, avait mis un paravent religieux sur sa dictature; sa décision de faire intervenir l'armée contre les insurgés et ses déclarations vengeresses ont débouché sur des frappes aériennes

franco-britanniques. Vaincu, il est mort sous les coups des révoltés. L'anarchie lui a succédé après des élections contestées par les perdants. Au Maroc le pouvoir autoritaire bénéficie de l'autorité religieuse du roi, commandeur des croyants. En Algérie l'affrontement entre le pouvoir militaire né dès le début de l'indépendance du pays et les intégristes du GIA s'est terminé par la victoire des militaires après une longue guerre civile qui a fait près de 200 000 morts. Ceci étant, des bandes armées intégristes continuent de sévir dans les zones montagneuses et désertiques du pays.

Le développement du religieux, lorsqu'il est proposé comme source et base du pouvoir chez les Sunnites ou les Chiïtes, s'est, tout naturellement, accompagné de la renaissance du conflit séculaire entre ces deux courants qui sont nés dès le début de l'expansion musulmane. Ce conflit est une des causes majeures de l'anarchie sanglante régnant actuellement en Syrie, en Irak, au Pakistan et au Yémen.

Le retour du religieux en Turquie depuis l'arrivée au pouvoir d'Erdogan, qui s'accompagne d'une dérive autoritaire, éloigne le pays du régime laïc mis en place par Kemal Atatürk. D'autre part, la révolution iranienne, qui a mis à bas un empire dictatorial plutôt laïc pour le remplacer par un régime théocratique chiïte, est un fait qui démontre que la marche vers la conquête progressive ou brutale du pouvoir politique par l'islam

ne se cantonne pas aux seuls pays arabes.

Bien évidemment les grossières erreurs des États-Unis, et plus généralement des Occidentaux, dans cette région (et surtout la deuxième guerre d'Irak), ont donné des armes, des arguments puissants aux mouvements les plus vindicatifs nés du salafisme. Mais ces erreurs, nos errements, ne sont pas à l'origine de l'évolution historique vers la prééminence politique de l'islam dans les États des pays précités; ce mouvement s'est développé au cours du XX^e siècle, peu de temps après la création de certains de ces pays par le traité de Sèvres, qui consacrait le démantèlement de l'Empire ottoman.

L'Arabie Saoudite et les pays du golfe, qui n'ont jamais connu un pouvoir laïc, restent - pour le moment - à l'écart des plus fortes turbulences mais sont désormais menacés par les mouvements djihadistes qui leur reprochent leurs liens étroits avec l'Occident et leurs pratiques de l'islam.

Le salafisme et ses prolongements

Le wahhabisme (du nom de Mohammed Abdelwahhab, prédicateur mort en 1792) et le salafisme contemporain (de Salaf, compagnon du Prophète) sont des mouvements islamistes très proches et composites. Ils comportent un courant « quiétiste », quantitativement le plus important, centré sur la prédication, et un courant révolutionnaire qui prône le djihad armé. Chacun de ces





Parade et démonstration de force de Daech.

courants prétend incarner le vrai salafisme.

Le salafisme de prédication, développé en particulier par des imams proches du régime saoudien, refuse la voie djihadiste qui cherche à imposer un régime musulman par l'action violente et révolutionnaire car cette voie lui semble vouée à l'échec. Pour ce courant, l'action politique la plus efficace passe davantage par la prédication d'une foi régénérée et authentique (celle des origines), prédication qui s'attache à la réislamisation des sociétés musulmanes. Ce courant salafiste critique d'une part les salafistes djihadistes qui pratiquent les attentats suicide et les attaques contre les civils car il les considère comme contraires à l'islam et, d'autre part, les Frères musulmans qui sont accu-

sés de ne pas suivre une pratique authentique de l'islam et de chercher à obtenir le pouvoir plutôt que de sauver les âmes des musulmans.

Le salafisme djihadiste se refuse à limiter l'action religieuse à la prédication et fait du djihad armé le cœur de son activité. Cette tendance est favorable au combat, afin de libérer les pays musulmans de toute présence étrangère et de renverser les régimes des pays musulmans jugés impies et ce pour instaurer un califat authentiquement islamique. Cette tendance salafiste est apparue au grand jour, dans les années 1980, en Afghanistan, lors de la guerre contre l'occupation soviétique. Pour ces salafistes, les Frères musulmans sont condamnés en raison de leur foi jugée insuffisamment littéraliste et pour leur engagement dans le jeu politique d'États jugés impies qui doivent être éliminés par la force. Dans le cadre du combat contre les régimes musulmans impies le salafisme djihadiste prône les actions violentes à l'encontre des pays occidentaux – en particulier les États-Unis – perçus comme des soutiens de ces États impies. Ces actions violentes sont, pour eux, légitimes dès que l'on s'oppose à leur développement.

Le premier mouvement djihadiste organisé : al-Qaïda

Al-Qaïda fut fondé en 1987 en Afghanistan par Abdallah Azzam et Oussama Ben Laden à partir de groupes constitués pour lutter contre l'occupant soviétique. À cette époque de lutte contre l'URSS, le mouvement fut financé par Ben Laden, des associations "caritatives" musulmanes et la CIA. Son chef est actuellement Ayman al-Zawahiri.

En 1988, les fondateurs décidèrent de créer une nouvelle organisation pour continuer le djihad après le retrait des Soviétiques d'Afghanistan, mais ce sans préciser quels en seraient les buts exacts. La prise de Kaboul par les Talibans en 1996 permit à Ben Laden d'organiser la formation des moudjahidines grâce à des camps d'entraînement situés en Afghanistan. Ces camps ont formé des milliers d'islamistes militants, venant très majoritairement de pays musulmans; ces islamistes appliquèrent, plus tard, leur entraînement dans différents conflits dans le monde, dans des pays comme l'Algérie, la Tchétchénie, les Philippines, l'Égypte, l'Indonésie, le Tadjikistan, la Somalie, le Yémen et dans les Balkans. À noter que des différences de stratégie entre les djihadistes



Manifestation salafiste.



Les Talibans, des élèves des écoles religieuses en Afghanistan.

► étrangers et les Talibans afghans allèrent parfois jusqu'à des batailles localisées.

Début 1998, al-Qaïda, qui était devenu une véritable organisation, a lancé un appel au djihad « contre les Juifs et les croisés ». Le texte proclame notamment : « Tous les crimes et exactions commis par les Américains représentent une déclaration de guerre franche contre Dieu, son Prophète et les musulmans » ; en conséquence « tuer les Américains et leurs alliés civils et militaires est un devoir individuel pour chaque musulman qui peut le faire partout où il lui est possible de le faire jusqu'à la libération de la mosquée al-Aqsa et de la mosquée al-Haram de leur mainmise ».

Une campagne d'attentats commence par des actions contre les ambassades américaines au Kenya et en Tanzanie, qui feront plus de 300 morts et des milliers de blessés ; elle sera suivie de l'attentat à la bombe contre le destroyer américain USS Cole en octobre 2000. La plus retentissante opération menée par al-Qaïda sera celle conduite sur le sol américain le 11 Septembre 2001. Cette opération va déclencher une forte réponse militaire des États-Unis, soutenue par de nombreux pays de l'OTAN et par les tribus afghanes en guerre contre les Talibans ; ceux-ci sont militairement vaincus à la fin de 2001. Al-Qaïda perd ses camps d'entraînement, près de 80 % de ses membres en Afghanistan sont tués et deux tiers de ses cadres sont capturés ou tués.

Cette situation conduit à une mutation

d'al-Qaïda. À l'organisation structurée succèdent des cellules locales indépendantes qui commettent des attentats dans leurs propres pays. Elles sont sans lien direct avec les chefs historiques d'al-Qaïda et déclarent agir au nom d'al-Qaïda. Leurs actions sont revendiquées après coup par Ben Laden ou al-Zawahiri. Dans ce contexte, de nombreux mouvements ont fait allégeance à Ben Laden comme al-Qaïda en Irak, en 2004, al-Qaïda au Maghreb islamique (AQMI) en 2007, al-Qaïda dans la péninsule arabique (AQPA) depuis 2009.

La rébellion musulmane aux Philippines, le mouvement MILF, engagée dans une guerre (qui a fait plus de 150 000 morts) contre le gouvernement central du pays à majorité chrétienne ne se rattache pas à al-Qaïda mais certains dissidents de ce mouvement se réclament d'al-Qaïda et d'autres de Daech.

Beaucoup d'attentats et de très nombreuses tentatives d'attentats dans le monde ont été attribuées à al-Qaïda. En Europe ces attentats ont fait un grand nombre de victimes, comme celui de Madrid en 2004 et celui de Londres en 2005. L'attentat à Paris du 7 Janvier 2015 dans les locaux du journal *Charlie Hebdo* a été revendiqué par al-Qaïda au Yémen.

Depuis quelques années la lutte américaine contre les responsables d'al-Qaïda a pris un nouveau tournant, d'une part avec l'emploi de drones en Afghanistan, au Pa-

kistan et au Yémen, drones qui ont tué des dizaines de membres du mouvement, et d'autre part avec la mort de Ben Laden, tué en 2011 au Pakistan par les forces spéciales américaines. La mort de Ben Laden a porté un coup très dur à l'organisation, qui a perdu sa figure la plus charismatique ; l'idéologue Ayman al-Zawahiri, qui lui a succédé, ne bénéficie pas de son aura.

Mais quoique affaibli, al-Qaïda existe toujours, et ce mouvement continue de mobiliser les services de renseignement, des forces spéciales et les polices des pays menacés par ses actions violentes.

Les Talibans

Ils sont, à l'origine, des élèves des écoles religieuses créées à l'époque de l'occupation soviétique de l'Afghanistan dans des camps de réfugiés au Pakistan, écoles financées par l'Arabie saoudite et dont la grande majorité des membres sont de l'ethnie pachtoune. Lors du retrait soviétique, ils étendent leurs activités sur le territoire afghan. Ils fournissent quelques volontaires aux moudjahidines, mais ne jouent encore qu'un rôle effacé.

Conduits par le mollah Omar, ils prennent les armes en 1994 pour lutter contre les chefs de guerre afghans. Ils reçoivent alors le soutien des services de renseignement pakistanais : l'ISI. Après deux années de guerre, ils prennent le contrôle total de Kaboul, ville détruite à 40 % par les combats de la guerre civile. Le mollah Omar, chef des Talibans, devient *de facto* le nouveau chef d'État sous le titre de commandeur des croyants. Le régime politique mis en place par les Talibans prend le nom d'Émirat islamique d'Afghanistan. Au niveau international, ce gouvernement taliban n'est alors reconnu que par trois États : le Pakistan, l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis. Au contraire, la Russie, l'Inde, l'Iran et les républiques d'Asie centrale s'en méfient et soutiennent leurs adversaires afghans.

Le régime taliban est adepte de la doctrine wahhabite née dans le Hedjaz - qui fut combattue par les Ottomans jusqu'à la création de l'Arabie saoudite -, doctrine qui rejette toute interprétation du Coran et de la Sunna. La charia est alors la base du droit afghan et elle est appliquée avec une très grande rigueur.

Les Talibans n'ont jamais occupé l'in-





Daech connaît la valeur de la propagande auprès des médias.



Oussama Ben Laden, par qui tout a commencé.

tégralité de l'Afghanistan car les territoires d'ethnies rivales, rassemblées dans l'Alliance du Nord (soutenue par la Russie, l'Inde, l'Iran et des républiques d'Asie centrale), n'ont jamais pu être conquis. Le leader de l'Alliance du nord, Massoud, sera tué le 9 septembre 2001 (deux jours avant les attentats sur le territoire américain) lors d'un attentat suicide.

La présence des camps d'entraînement d'al-Qaïda sur le territoire des Talibans afghans a provoqué :

- en 1998, l'envoi de douzaines de missiles de croisière sur ces camps, en représailles aux attentats contre les ambassades américaines de Nairobi et de Dar es Salam.
- en 2001, après les attentats du 11 Septembre, l'offensive d'une coalition, mandatée par l'ONU, comprenant les forces de l'Alliance du nord encadrées par des forces spéciales américaines et des unités opéra-

tionnelles de la CIA, des unités tribales pachtounes, le tout soutenu par des bombardements américains intensifs. Les Talibans sont écrasés, leur régime s'écroule en quelques jours.

Un nouveau gouvernement afghan est mis en place; il se heurte très rapidement à une très forte guérilla talibane qui n'a jamais été vaincue malgré la présence de forces importantes de l'OTAN et la création d'une armée et d'une police afghanes en théorie très puissantes. En 2016, les forces américaines restant en Afghanistan ne se consacrent, officiellement, qu'à la formation de cette armée.

À noter que la guérilla talibane a toujours utilisé les zones tribales pakistanaises comme base de départ de ses actions et a bénéficié de soutiens dans l'armée pakistanaise; armée qui doit combattre désormais dans ces zones tribales les Talibans pakistanais auteurs d'attentats dirigés notamment contre elle.

L'État islamique en Irak et au Levant, ou Daech

L'État islamique d'Irak (EII) a été créé en octobre 2006 par le conseil consultatif des Moudjahidines en Irak. C'est une alliance de groupes armés djihadistes, dont fait partie al-Qaïda en Irak, mais aussi de cinq autres groupes djihadistes irakiens et d'une trentaine de tribus sunnites représentant environ 70 % de la population de la province

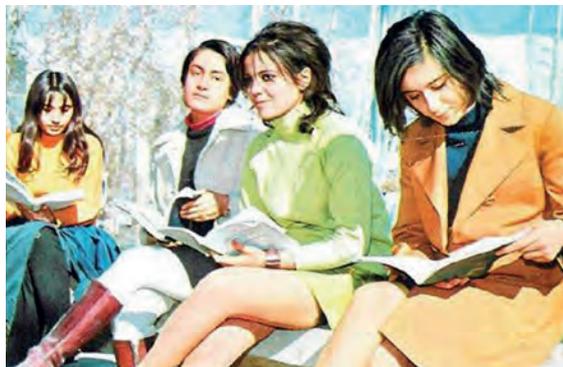
irakienne d'al-Anbar. Progressivement, la branche irakienne d'al-Qaïda a été absorbée dans l'État islamique.

L'État islamique est un mouvement djihadiste et salafiste, particulièrement hostile aux Chiïtes. Son objectif est le rétablissement du califat des Abbassides. D'après certains chercheurs arabes, l'idéologie de l'État islamique emprunte davantage au kharijisme qu'au wahhabisme.

À partir de début 2013, l'EII devient l'État islamique en Irak et au Levant (EIIIL), parfois désigné par l'acronyme arabe Daech ou Daesh. En juin 2014, l'EIIIL annonce le rétablissement du califat dans les territoires syriens et irakiens sous son contrôle et Abou Bakr al-Baghdadi se proclame calife, successeur de Mahomet, sous le nom d'Ibrahim. Le porte-parole de l'EIIIL déclare qu'il est du « *devoir* » de tous les musulmans du monde de prêter allégeance au nouveau calife Ibrahim : « *Musulmans (...) rejetez la démocratie, la laïcité, le nationalisme et les autres ordures de l'Occident. Revenez à votre religion.* » Par ailleurs l'EIIIL ordonne à al-Qaïda et aux groupes armés islamistes de se soumettre à son autorité et déclare qu'Abou Bakr al-Baghdadi est devenu le « *chef des musulmans partout* » dans le monde.

Une forte concurrence et des divergences stratégiques opposent al-Qaïda et l'EIIIL : les premiers considèrent que le djihad doit être mené prioritairement contre les États-Unis, Israël, les pays occidentaux et leurs

La condition des femmes :
Téhéran dans les années
soixante-dix...



DR

- ▶ alliés régionaux et l'EIIL, qui prétend être un véritable État, considère que l'Iran et les Chiïtes sont les ennemis principaux. En 2014, de violents combats ont opposé, en Syrie, des groupes djihadistes se réclamant d'al-Qaïda à des groupes faisant partie de l'EIIL. Dès la prise de Mossoul due à l'effondrement de l'armée irakienne, l'EIIL a rendu publique une charte régissant la vie à l'intérieur de la ville. Un article promet aux mécréants « l'exécution, la crucifixion, l'amputation des bras ou (et) des jambes, ou l'exil ». L'alcool, le tabac, les drogues, les manifestations contraires à l'islam sont interdites. L'EIIL promet également la destruction des statues édifiées avant l'avènement de l'islam. Les femmes ne peuvent sortir que vêtues d'un niqab et accompagnées d'un membre de leur famille. De plus l'EIIL rétablit également le statut de *dhimmi* pour les chrétiens de Mossoul, ces derniers doivent notamment payer un impôt spécial de 250 dollars par mois.



et à Kaboul aujourd'hui...

Les exactions commises par l'EIIL envers les minorités chrétiennes et yazidites, l'égorgeage d'otages américains et britanniques et de nombreux prisonniers, le risque de voir l'Irak tomber en entier aux mains du califat, la crainte de voir l'Iran s'engager officiellement et massivement sur le territoire irakien ont conduit les Occidentaux à soutenir militairement les Kurdes puis à constituer une alliance militaire regroupant de nombreuses nations dont l'Arabie saoudite et les États du golfe. Cette alliance, conduite par les Américains, avec la participation de la France, effectuée, depuis août 2014, des frappes aériennes contre l'EIIL, d'abord en Irak, puis en Syrie. Ces frappes ont permis aux Kurdes de reprendre une partie du terrain perdu et elles ont d'abord arrêté la progression de l'EIIL puis l'on contraint à des reculs limités. Depuis septembre 2015, l'armée russe procède, en Syrie, à des frappes aériennes contre tous les mouvements hostiles au régime de Bachar el-Assad, dont l'EIIL. Ces bombardements ont permis à l'armée régulière syrienne de passer à l'offensive.

Les succès militaires de l'EIIL, sa radicalité, sa cruauté, ont provoqué le ralliement de très nombreux groupes djihadistes, plus ou moins importants, actifs dans les pays musulmans comme l'Algérie et la Tunisie (AQMI), le Pakistan, l'Égypte, le Yémen, la Somalie, l'Arabie saoudite et surtout la

Libye. Dans ce pays, l'anarchie a permis à des milliers de combattants ralliés à Daech (qui opèrent dans la région de Syrte) de conquérir un vaste territoire incluant des débouchés sur la Méditerranée; ils menacent les régions pétrolières du pays.

Au Nigeria, Boko Haram, mouvement particulièrement violent, ne prend pas parti entre l'EIIL et al-Qaïda et a apporté son soutien tout à la fois au calife de l'État islamique, à l'émir d'al-Qaïda et au Mollah Omar, chef des Talibans.

De nombreuses autorités musulmanes se sont prononcées récemment contre l'EIIL : - le président de l'Union internationale des savants musulmans (oulémas), membre de la confrérie des Frères musulmans ainsi que du Conseil européen pour la recherche et la fatwa, a déclaré que l'État islamique « viole la charia ». Selon lui, le titre de calife doit être « accordé par la nation musulmane entière » et « un groupe connu par ses atrocités et ses vues radicales ne sert pas le projet islamique ».

- le grand Mufti de l'Arabie saoudite a dénoncé « les idées d'extrémisme, de radicalisme et de terrorisme » des djihadistes de l'État islamique et a déclaré que ces derniers étaient « l'ennemi numéro un de l'islam ».

- une centaine d'érudits musulmans ont écrit une lettre ouverte à Abou Bakr al-Baghdadi dans laquelle ils accusent son organisation d'avoir « sali l'islam ».

Le territoire syrien occupé par l'EIIL est

facilement accessible *via* la Turquie qui a longtemps fermé les yeux sur le passage des volontaires venant du monde entier pour participer à la guerre contre les armées syrienne, irakienne et les Chiïtes. On estime qu'à la fin de 2015 il y avait en Syrie et en Irak, au sein de l'EIIL et des mouvements djihadistes concurrents, de l'ordre de 10 000 combattants étrangers venus de 74 pays dont au moins 3 000 Européens.

Les forces totales de l'EIIL sont estimées entre 25 000 et 35 000 hommes. Les pays européens qui fournissent le plus de combattants djihadistes sont la France, la Grande-Bretagne et la Belgique; mais il y a même des volontaires venant des pays nordiques et de la Suisse. Ces djihadistes sont majoritairement des musulmans immigrés, ou descendants d'immigrés mais il y aurait environ 20 % de convertis. Les contingents venant des pays musulmans proviennent principalement de Tunisie, d'Arabie saoudite, de Jordanie, du Maroc, de Tchétchénie, de Turquie, d'Égypte, du Liban et de Palestine; il y a même des arabes israéliens. Ces combattants étrangers opèrent majoritairement en Syrie; les Irakiens constituent 90 % des effectifs de l'EIIL en Irak.

La présence de nombreux djihadistes européens et, à un moindre degré, américains, australiens et canadiens dans les rangs de l'EIIL, la diffusion de vidéos montrant que ces djihadistes occidentaux pouvaient commettre les actes les plus barbares comme



la décapitation de prisonniers et d'otages, a provoqué un choc dans les opinions de leurs pays d'origine. Ce choc a été accentué d'une part par la découverte des mécanismes de l'endoctrinement avec très souvent un passage très rapide d'une vie apparemment ordinaire à l'adhésion à un islam salafiste guerrier et sectaire et, d'autre part, la crainte, la peur que le retour au bercail des djihadistes épargnés par les combats se traduise par de nombreux attentats.

En France

Dans notre pays les attentats de mars 2012 à Toulouse et de janvier 2015 à Paris ont permis de mettre en évidence des points communs aux auteurs: ce sont des Français, nés en France de parents immigrés, ils ont été des adolescents délinquants, la prison les a mis en contact avec des musulmans intégristes, ils ont eu des occasions de vivre une "vie normale", ils ont trompé les services de renseignement qui n'ont pas décelé leur dangerosité et compris qu'ils préparaient des attentats.

Les attentats de janvier 2015 ayant pour cibles principales des caricaturistes et des Juifs ont provoqué une mobilisation quasiment spontanée des Français, qui s'est traduite par des manifestations mobilisant de l'ordre de trois millions de personnes. Il s'en est suivi une débauche de propositions - venant de tous horizons - visant à traiter les causes profondes de la séduction auprès de jeunes - garçons et filles - de l'intégrisme islamiste, du djihadisme. Ces propositions qui ne peuvent avoir d'effet qu'à moyen/long termes concernent l'école, la prison, des banlieues, lieux de tous les trafics et du chômage, l'immigration, l'intégration des nouveaux arrivants, voire leur assimilation, l'identité nationale, la double nationalité, la représentativité de l'islam et son adéquation avec la laïcité, etc.

Les attentats de novembre 2015 en région parisienne, qui ont fait de très nombreuses victimes, n'ont pas été commis par des "loups solitaires" mais par un groupe d'au moins une douzaine d'hommes organisés en commando ayant préparé son action en Belgique, à l'instigation d'un djihadiste occidental vivant dans les territoires de Daech en Syrie. Ces attentats ont eu pour objectifs des lieux symbolisant le mode de vie européen et la plupart de leurs auteurs ont préféré se faire exploser plutôt que d'affronter les forces de police comme les djihadistes de janvier 2015. Les auteurs, de nationalités française ou belge, sont nés de parents immigrés originaires du Maghreb. Deux membres du commando ont pu fuir.

Après les attentats de janvier 2015 le gouvernement français a essayé de traiter les questions les plus urgentes: éviter à court terme de nouveaux attentats; augmenter les moyens matériels et humains des services de renseignement, de la police, de l'armée; améliorer la coopération mondiale anti-terroriste; freiner les départs vers la Syrie et contrôler les retours, etc. Après les massacres de novembre 2015 l'état d'urgence a été instauré pour trois mois et a été reconduit. Cet état d'urgence donne des pouvoirs complémentaires à la police et à la gendarmerie. De plus, 10000 militaires viennent désormais appuyer les forces de police dans la surveillance de très nombreux sites sensibles.

Le djihad en Occident

La focalisation sur les problèmes franco-français ne doit pas cacher le fait que la séduction djihadiste en Occident a concerné des pays très différents: le concept de laïcité n'existe pas en Grande-Bretagne, pays qui admet le communautarisme; la Suède, pays très accueillant pour les immigrés et l'islam, a son lot de djihadistes, etc.

Ce fait devrait inciter à une réflexion dépassant le contexte hexagonal afin de ne pas se tromper sur les causes premières, profondes de la séduction de l'intégrisme islamique dans les pays occidentaux. Un bon diagnostic devrait aider à réduire le phénomène mais il ne faut pas se faire d'illusions, l'état de fait actuel est appelé, avec des hauts et des bas, à durer de très nombreuses années, voire des décennies. Ce fut le cas lors des guerres de religions en Europe entre les Catholiques et les Protestants.

Le djihad dans les pays musulmans

Dans ces pays la situation est encore plus complexe. En effet il est difficile, de loin, de faire la part dans les événements qui se succèdent et qui se traduisent par:

- les attentats des Sunnites contre les Chiïtes (et inversement) qui font des centaines de morts par mois;
- les attentats et les guerres dirigés contre les États musulmans "mécraents";

- les guerres intestines entre mouvements intégristes, entre les tribus;
- les "punitions" infligées aux minorités religieuses allant de l'impôt forcé à l'esclavage et au meurtre;
- les attentats visant les Occidentaux vivant dans les pays musulmans.

Il faut aussi compter avec la part importante, dans tout cela, du conflit israélo-palestinien.

Conclusion sur le mouvement salafiste

Qu'il soit dit de prédication ou djihadiste, le salafisme est un mouvement de fond qui n'a pas fini de bouleverser le monde, de remettre en cause des États, des frontières, des positions acquises, d'entraîner des conflits et des violences, de s'opposer aux autres cultures.

C'est, à ma connaissance, le seul mouvement qui, en voulant que les sociétés musulmanes reviennent à la source, à savoir le siècle du Prophète "idéalisé", rejette - de fait - tout à la fois le capitalisme, la science, les cultures et les mœurs occidentales, chinoises, indiennes, etc. Son attitude envers les autres religions est pour le moins ambiguë, sauf dans les régions qu'il contrôle où elles sont au moins mises sous tutelle, au pire éradiquées par la violence. À part quelques exaltés qui veulent imposer l'islam et la charia au monde entier, le salafisme n'a pas de projet affirmé, public pour l'extension de sa conception de l'islam hors du monde musulman si ce n'est - et ce n'est pas un détail - qu'il voudrait que dans les pays où ils sont minoritaires les musulmans puissent pratiquer leur religion selon la vision salafiste, charia incluse.

Pour lutter efficacement contre les mouvements djihadistes salafistes en Europe, la politique de sécurité et la politique étrangère se doivent de distinguer l'essentiel de l'accessoire, de se donner des priorités, notamment budgétaires, de faire la part entre la morale et l'efficacité économique et militaire, de faire le choix des alliances et des pays avec lesquels nous pouvons conclure des accords économiques, sécuritaires ou militaires, de peser le pour et le contre des interventions militaires extérieures, etc. ■

1- Un dhimmi est, selon le droit musulman, un non-musulman ayant conclu, avec les musulmans, un traité de reddition (dhimma) déterminant ses droits et devoirs.

Le tourisme spatial, intox ou réalité

Marc Alban (64-Carpentier)

Regrettant que ni la France ni l'Europe ne s'intéressent au tourisme spatial, notre camarade lance une initiative pour sensibiliser les responsables et le public sur cette activité et financer un site dédié à l'espace.

Comme un certain nombre d'entre nous, j'ai eu la chance, au cours de ma carrière, de voir la Terre de très haut. Spectacle magique certes, mais aussi leçon d'humilité car on se sent tout petit là-haut. J'ai eu également le bonheur de faire exactement 17 paraboles en Caravelle Zéro G, à une époque où Novespace débutait. Ce sont des souvenirs merveilleux, et depuis je suis convaincu que nous devons trouver les moyens de mettre l'espace à la portée de tous.

C'est ainsi que j'ai été amené à m'intéresser au tourisme spatial et que j'en suis devenu un spécialiste.

Le tourisme spatial, c'est quoi ?

L'espace fait rêver, et la conquête spatiale passionne le monde entier. Il suffit, pour s'en convaincre, de voir le succès planétaire de la sonde Philae ou des derniers films sur le sujet. De nombreux satellites tournent autour de la Terre : la Station spatiale internationale (ISS), merveille de technologie, gigantesque mécano d'environ 400 tonnes, se déplace avec une régularité de métronome à 29 000 km/h, à quelque 400 km au-dessus de nos têtes. S'il est actuellement fort coûteux pour une personne privée d'aller passer quelques jours dans la Station spatiale internationale, il est des façons plus accessibles de découvrir l'espace.

Le tourisme spatial, c'est justement ce qui permettra à tout un chacun, selon ses moyens et ses capacités, d'approcher et de comprendre l'espace. C'est possible dès maintenant en allant visiter un musée spé-



Virgin Galactic

WhiteKnightTwo avec l'avion spatial SpaceShipTwo emportant six touristes.

cialisé, en France bien sûr à la Cité de l'Es-pace ou au musée de l'Air et de l'Espace, mais aussi aux États-Unis ou en Russie, ou bien en découvrant les extraordinaires sensations de l'apesanteur, comme les astronautes dans la station spatiale, à bord d'un avion Zéro G avec Novespace par exemple. Le tourisme spatial, c'est aussi la possibilité d'assister à des tirs de fusées depuis des sites de lancement dans le monde entier.

Le tourisme spatial, ce sera, dans deux ou trois ans, des vols en ballon ou en dirigeable stratosphérique pour aller voir la Terre à 30 ou 35 kilomètres d'altitude.

Et ce seront dans quelques années, à mon avis pas avant 2021-2022, des vols en avion suborbital pour aller flirter avec les portes de l'espace à 100 ou 150 km d'altitude, en bénéficiant de trois à cinq minutes d'apesanteur. Le coût de ces vols suborbitaux sera élevé au départ, le billet minimum se situant aux environs de 100 000 euros, pour diminuer rapidement au bout de quelques années.

Les personnes qui pourront s'offrir ces

premiers vols seront des pionniers de la conquête de l'espace suborbital, dont les débouchés sont considérables, au même titre que les premiers passagers transatlantiques en avion dans les années trente ont payé des sommes très élevées pour être les premiers, faisant ainsi progresser la technologie de façon remarquable.

Un peu d'histoire

L'idée du tourisme spatial, c'est-à-dire la recherche de moyens permettant de mettre l'espace à la portée de tous, est loin d'être récente.

Je ne remonterai pas jusqu'à Icare mais simplement jusqu'à Konstantin Tsiolkovsky qui, dès 1903, a publié des travaux sur les principes de la locomotion pour atteindre ce que l'on appelait à l'époque, l'espace inter-sidéral. Il imagina donc un lanceur spatial à plusieurs étages dont le premier aurait été doté d'une voilure; il s'agissait du premier lanceur aéroporté de l'histoire.

De configuration catamaran, ce concept



proposait une architecture qui sera reprise par la suite, l'exemple le plus célèbre demeure probablement le Spacemaster, candidat de Martin Marietta au programme Space Shuttle au début des années 1970. Récemment, cette configuration a été retenue pour le projet Strato Launch lancé par le consortium regroupant Mojave Aerospace (Paul Allen), Scaled Composites (Burt Rutan) et Space-X (Elon Musk). Il s'agissait de réunir deux Boeing 747 pour porter une fusée Falcon 9.

Ce projet n'est pas arrivé à son terme, Burt Rutan étant parti avec Richard Branson sur le combiné WhiteKnightTwo/SpaceShipTwo et Elon Musk développant Space-X avec le succès que l'on sait; j'y reviendrai.

Les Allemands se sont également, depuis longtemps, intéressés à l'utilisation de vecteurs aéronautiques pour la conquête de l'espace, à commencer par Fritz von Opel avec son planeur motorisé par une fusée, puis Ernst Heinkel, qui embaucha un jeune ingénieur nommé Wernher von Braun. Ce dernier s'est intéressé très tôt au tourisme spatial, proposant dès le début des années cinquante un concept de roue spatiale centrifugeuse.

Avant lui, dès la fin des années vingt, l'ingénieur slovène Herman Potocnik, avait été le premier à concevoir une station spatiale en forme de roue centrifugeuse placée en orbite géostationnaire.

Puis les Russes et les Américains se sont lancés dans la course à la conquête de la Lune, compétition qui s'est traduite par une victoire totale des Américains avec un fantastique bond en avant de toute l'industrie américaine.

Russes et Américains se sont remis en compétition pour développer une navette spatiale, autrement dit un vecteur réutilisable, système qui semblait idéal pour repartir dans de bonnes conditions économiques à la conquête de l'espace avec le lancement de satellites et la liaison avec l'ISS.

Malheureusement, la navette américaine s'est révélée trop coûteuse et d'un niveau de fiabilité peu acceptable au XXI^e siècle, elle a donc été abandonnée. Quant à la navette russe dénommée Bourane, ce fut un échec complet, il en reste un exemplaire visible à Moscou.

Et puis est arrivé le concours X-Prize et la victoire de l'équipe autour de Richard Branson qui, à l'aide d'une remarquable campagne médiatique, ternie par le récent accident du SS2¹, nous a fait rêver d'aller "faire un tour" jusqu'aux frontières de l'espace.

La situation actuelle

J'ignore ce qui se passe en Russie, en Chine, en Inde ou au Japon sur le sujet du tourisme spatial, même si je suis persuadé que, au moins en Chine et en Russie, des



À l'intérieur de l'Airbus Zéro G pour vivre l'expérience de l'apesanteur.

projets existent pour un accès plus facile et moins coûteux à l'espace. Plus proches de nous, plusieurs projets peuvent être qualifiés de viables.

Les vecteurs utilisables

Je ne parlerai que des projets ou des systèmes que je connais, et je suis convaincu qu'ils nous permettront prochainement d'avoir accès aux frontières de l'espace. Plusieurs organismes, entreprises privées et structures étatiques travaillent sur le sujet du vol suborbital, notamment aux États-Unis où certains projets sont très avancés. Quatre entreprises sont en pointe sur le créneau des vols avec des avions suborbitaux qui pourront monter jusqu'à 80, 100, voire 150 kilomètres d'altitude, et procurer quelques minutes d'apesanteur :

- Virgin Galactic, avec son avion suborbital appelé SpaceShip, porté par un avion quadriréacteur, le WhiteKnight. Il pourra emmener un pilote et quatre ou cinq passagers jusqu'à probablement 150 km d'altitude;
- XCOR, avec son avion fusée appelé Lynx, avec un pilote et un passager pour aller jusqu'à 100 km d'altitude;
- Swiss Space System, une holding suisse, qui travaille en collaboration plus ou moins affirmée avec Dassault et Thales Alenia Space pour le vecteur et le russe Kuznetsov pour la motorisation. Ils proposent un avion suborbital appelé SOAR, porté par un Airbus, qui pourrait emmener quatre ou cinq passagers;
- Airbus Defense and Space a proposé dès 2007 un Space Plane, sorte de biréacteur d'affaires avec un moteur-fusée, qui pourrait emmener cinq ou six passagers jusqu'à 150 km d'altitude. Le concept de cet avion suborbital est, à mon sens, le plus à même de répondre à l'objectif recherché, notamment en termes de facilité d'emploi à partir d'un aéroport classique et probablement de coût d'utilisation.

Malheureusement, le projet Space Plane est actuellement en attente de financements publics pour poursuivre son développement. Ces quatre projets d'avions suborbitaux sont

techniquement très évolués et porteurs de développements économiques importants qui concernent non seulement des vols au profit d'hommes et de femmes, ce que l'on peut placer dans la catégorie "tourisme spatial", mais aussi la possibilité de lancer des satellites à des coûts réduits, de faire des expérimentations en apesanteur pendant plusieurs minutes sur des produits et matériaux en développement, d'observer la Terre ou encore de se déplacer à très grande vitesse d'un bout à l'autre de la planète.

Depuis peu, deux autres systèmes sont venus relancer la compétition avec des concepts très différents puisqu'il s'agit de faire décoller une capsule avec deux ou trois passagers en haut d'un lanceur vertical, lequel pourra revenir à son point de départ à la verticale.

Il s'agit bien sûr du lanceur Falcon 9, de la compagnie Space X fondée par Elon Musk, et du lanceur New Shepard, de la compagnie Blue Origin fondée par Jeff Bezos. Tous ceux qui ont vu des images du retour à la verticale de ces lanceurs ont été épatés. Ces exploits ont fait l'objet de nombreux articles et émissions de radio et de télévision.

Pour revenir à des choses plus accessibles et plus proches, restent le Zéro G, les ballons stratosphériques, voire des dirigeables stratosphériques. L'Airbus Zéro G propose cinq à six vols par an au profit du public avec 40 passagers par vol, et dans deux ou trois ans, les deux compagnies en pointe sur les ballons stratosphériques, Zero2Infinity et World View, proposeront d'emmener cinq à six personnes à 30, peut-être même 35 km d'altitude, pour des vols d'environ quatre heures.

Malheureusement, il n'existe pas à ma connaissance d'organisme fédérateur sur le sujet du tourisme spatial en France, ni même en Europe. En particulier, je constate que l'Europe ne semble guère se préoccuper du vol suborbital, prenant ainsi un retard considérable sur les États-Unis, et cela me laisse perplexe. Par ailleurs, le monde

1- Cf. *Le Piège* n°219 page 41

► du tourisme n'est pratiquement pas dans la course, or c'est bien de tourisme qu'il s'agit, et les plus concernés me semblent être les opérateurs touristiques et leurs clients.

Pourtant, les nombreux contacts que j'ai pu avoir à ce sujet, notamment avec plusieurs astronautes français et quelques membres éminents du domaine spatial, me confirment qu'il y a un vrai créneau pour développer le tourisme spatial en France et, ce faisant, devenir les leaders européens en la matière.

Un projet français

J'ai donc créé un fonds de dotation, appelé Destination Étoiles, aidé par une équipe

multifonctionnelle très compétente (et bénévole) avec plusieurs objectifs :

- sensibiliser les responsables politiques et industriels, mais aussi le public, à la nécessité de se lancer dans la conquête de l'espace proche que l'on appelle suborbital. Pour cela, nous nous appuyons sur un site web récemment ouvert (www.destination-etoiles.fr), sur les réseaux sociaux et sur l'organisation de colloques et de séminaires dont le premier aura lieu avant la fin 2016;
- créer les conditions réglementaires pour les différents vols proposés, notamment en termes de circulation aérienne et d'assurance des passagers transportés;
- financer les études pour créer un site dédié

à l'espace accessible à tous. Il sera constitué pour l'essentiel d'attractions innovantes et interactives sur le thème de l'espace, avec un "camp spatial" plus particulièrement orienté vers la jeunesse et un *show room* pour montrer les savoir-faire français et européen en matière spatiale. Il sera accompagné d'un port spatial qui permettra de proposer tous les types de vol évoqués ci-dessus avec une préparation spécifique dans un hébergement *ad hoc*.

L'ensemble, baptisé Les Portes de l'Espace, sera unique en son genre, même s'il existe en Europe deux ou trois projets de *Space Port* dont aucun n'a pour le moment réellement démarré. ■

Conserver la mémoire de l'aviation embarquée

Robert Feuilloley (EN64)

Notre camarade de l'Aéronavale présente cette association historique où tous les aviateurs et amoureux de l'aviation sont les bienvenus.

L'Ardhan¹ (Association pour la recherche de documentation sur l'histoire de l'aéronautique navale) a pour vocation de rassembler toutes les personnes issues de la société militaire, comme de la société civile, passionnées par l'histoire, l'aéronautique et, sans être une obligation, la mer. C'est une association loi 1901, créée en avril 1991, qui bénéficie du soutien de la Marine par la présence dans son conseil d'administration du chef d'état-major de la Marine, de l'amiral commandant la force d'Aéronautique navale et du chef du Service historique de la défense. Une part importante de l'activité consiste à effectuer des recherches de documents dans le secteur privé afin de compléter les archives officielles. Elles sont effectuées auprès des anciens de l'Aéronautique navale ou de leurs héritiers : carnets de vol, photographies, insignes, témoignages divers dont l'authenticité est gage de crédibilité.

Les archives détenues par des particuliers forment une source d'informations très riche exploitée par nos chercheurs à partir des documents que leurs propriétaires ac-



ceptent de nous confier. L'Ardhan garantit le bon usage de ce qui lui est prêté. Après exploitation, ces documents sont rendus à leurs détenteurs ou, s'ils sont désireux d'en faire don, déposés au Service historique de la défense, département Marine auquel l'Ardhan est liée par une convention. L'Ardhan édite elle-même les livres écrits par ses membres. Cette activité d'édition s'effectue en pleine autonomie et garantit des

documents d'excellente qualité. À ce jour, trente-cinq livres et vingt-huit cahiers ont été édités. La qualité de ces travaux, le plus souvent réalisés en équipes, a été reconnue par l'attribution de quatre médailles de l'Académie de marine, trois prix de l'Aéro-Club de France et un de l'association des anciens de l'École navale.

En 2016, l'association compte environ 770 membres actifs provenant surtout de métropole mais aussi des territoires d'outre-mer et de l'étranger. Une action est en cours pour élargir le champ de recrutement de membres nouveaux, notamment des aviateurs issus d'autres armées que la Marine, et rajeunir l'association. Elle dispose d'un site Internet² avec un forum. Un annuaire mis à jour tous les ans permet aux membres de communiquer entre eux. Ils bénéficient de tarifs et de prestations préférentiels pour les publications.

Une assemblée générale se tient tous les ans au début du mois de novembre. Un bulletin de liaison émis vers l'été permet de faire un bilan intermédiaire de l'activité de l'année. Ce bulletin est complété de deux cahiers de mémoires rédigés par des membres et offerts à tous. ■

1- Ardhan, 86 rue d'Amsterdam, 75009 Paris, ardhan@aeronavale.org

2- <http://www.aeronavale.org>



Quand la vieille garde piègearde enfourche le pont d'Avignon

Michel Duval (53-Brunschwig)

Un an a passé : pas de nouvelles recrues mais Boubou et Archer sont revenus ! Quelques défections ressenties, en espérant qu'elles ne seront que passagères. « *Alors, on revoit toujours les mêmes ?* » direz-vous. Mais oui, et le melting-pot fonctionne à merveille ! Certes chaque année laisse des traces sur le plan physique, mais paradoxalement, notre réunion nous rajeunit !

Cette année, nous avons donc avalé la potion magique concoctée par le grand sorcier du coin, Henri Tardot - dénommé « Marmite » par ses congénères masculins. « *Encore le Vaucluse !* » auraient pu dire certains, « *C'est du déjà vu !* » Oui, mais on ne visite jamais assez cette région magnifique que se sont arrachée les peintres. Notre mémoire faiblissante et la tonalité imprimée par le guide nous ont amenés à aborder différemment les beautés et vestiges de cette région

Or donc, pour raviver nos performances vacillantes, notre ami avait prévu dès l'arrivée sur le site magnifique et pentu du domaine de Mousquet de Belambra, près de L'Isle-sur-la-Sorgue, un parcours du combattant - terme hélas trop galvaudé aujourd'hui - praticable de jour comme de nuit, avec sacs à dos et valises à la main (mais sans "bobottes" ni casque lourd quand même), hommes et femmes confondus. Un certain X a failli y laisser ses os ! C'était en fait une bonne mise en jambes pour aborder le programme flamboyant comme le Midi et bon comme... la "romaine". Parlons-en de la "romaine" à Vaisons ! Son marché proven-



Le théâtre antique d'Orange.



Le marché de Vaisons-la-Romaine.

çal du matin, coloré et appétissant à souhait, le site antique de Puymain, un tas de nobles pierres réédifié magiquement en somptueuse villa romaine par le verbe du guide des lieux, moustachu et fin politique, s'il en est. Puis s'enchaîneront :

- le restaurant typique et son inoubliable cuisse de lapin à la tapenade;
- à Orange, le somptueux théâtre et son musée conjoint, nous rappelant tout ce que nous devons à cette brillante civilisation;
- à Avignon, son palais, son petit train pour touristes fatigués qui nous a fait découvrir les deux aspects de cette ville moderne, et puis l'inévitable pont Saint-Bénézet, à moitié à cheval sur le Rhône, familier à nos oreilles d'enfance;
- les visites typiques et enrichis-

santes des musées locaux : celui des Bouillons (très vieux pressoir à huile), celui de l'Histoire du verre et du vitrail, série de chefs-d'œuvre exécutés par une dame géniale en son art, enfin à

Coustelet, celui de la mirifique lavande.

Voilà pour cette fois.

L'année prochaine, voguera la galère ! Bienvenue au Club 53 en 2016. ■



Le pont Saint-Bénézet à Avignon.

Ces noms de famille difficiles à porter

Daniel Bastien (71-Blanckaert)

Le 8 février dernier, près de 70 membres, conjoints et amis de l'AEA, ont assisté, sur la BA 106 de Mérignac, à une conférence donnée avec érudition et humour par Dominique Fumanal, linguiste de formation, journaliste et expert en lexicologie et onomastique¹, sur les noms de famille difficiles à porter.

Pendant longtemps, chacun des individus d'un village était identifié par un seul et unique nom (que l'on appellera plus tard "prénom"). De plus en plus d'individus portant le même nom, c'est très naturellement que, au cours du temps, pour les différencier, leur fut affublé un "surnom" (que, de nos jours, on appelle "nom de famille" ou "patronyme").

Nos patronymes sont le plus souvent d'origine moyenâgeuse

Pour ne prendre que l'exemple des Martin, très nombreux au haut Moyen Âge, il y avait plusieurs façons de les distinguer :

- par le nom de leur père (plus rarement de la mère) : Martin le fils de Pierre, deviendra Martin Pierre (de nos jours, plus de 40 % des Français portent un prénom comme patronyme);
- par l'emploi de suffixes diminutifs : Martin le fils de Martin deviendra Martineau ou Martinet;
- par le nom de leur métier, comme Meunier ou Le Goff (forgeron en breton), ou en lien avec leur exploitation forestière ou agricole, comme Sapin ou Delaunay (exploitant d'aulnes), ou Pruneau (d'Agen sans doute...), mais aussi... Cornichon;

- mais aussi par l'emploi d'un sobriquet, lié à une caractéristique physique, comme Le-grand ou Leblond, ou morale, comme Lesage, ou à un comportement particulier, comme Bavard;

- par l'emploi de termes géographiques, comme Martin "de la combe", qui deviendra Ducombe puis Ducomb et, pour certains... Ducon.

Le surnom pouvait également être lié à l'endroit dont l'individu était originaire, comme les Toulouse, Lebreton ou Lespagnol, dont certains, en Provence notamment, sont devenus des Pagnol. On trouve également des noms d'animaux, comme Le Bœuf, ou Lecoq – « *Ça va, ma poule?* » – ou Coquetteau, dont certains deviendront Cocteau, etc.

Au cours du temps, cette habitude de donner des surnoms (utiles par ailleurs pour la tenue des comptes dans le cadre de la perception des redevances... déjà!) s'est développée, et on admet généralement qu'à partir du XII^e siècle, dans chaque village, chaque habitant possédait un nom et un surnom.

Des évolutions parfois embarrassantes...

À cette époque, dans les campagnes, la très grande majorité de la population étant illettrée,

la transmission des noms se faisait le plus souvent de façon orale; la transmission écrite, quant à elle, était faite par de rares scribes, pas toujours lettrés d'ailleurs (qui recopiaient donc parfois sans comprendre), et les erreurs de transcription furent, de ce fait, très nombreuses². Ces erreurs donnèrent naissance à des patronymes pouvant porter, pour certains, à la moquerie. Mais ces patronymes difficiles à porter n'ont pas toujours le sens que l'on croit devoir leur donner (même si, dans certains cas, on croit pouvoir déceler une certaine concordance...).

C'est ainsi qu'il ne faut pas prendre les Créatin pour des imbéciles, ce sont en fait des convertis au christianisme, des chrétiens, en somme. Quant aux Baveux, leurs ancêtres étaient d'incorrigibles bavards, sans plus. Quand on le sait, ça va mieux. Le problème est que, dans les cours d'école, de telles explications ne tiennent pas! On a certainement tous en mémoire des exemples concrets remontant à notre scolarité. Ayons à cet égard une pensée émue pour les jeunes Trouduc, même si le *c* final, en toute rigueur, ne doit pas être prononcé (Trouduc: de la racine germanique *Thour* - fier, courageux, comme le dieu Thor - devenu *Throu* en vieux

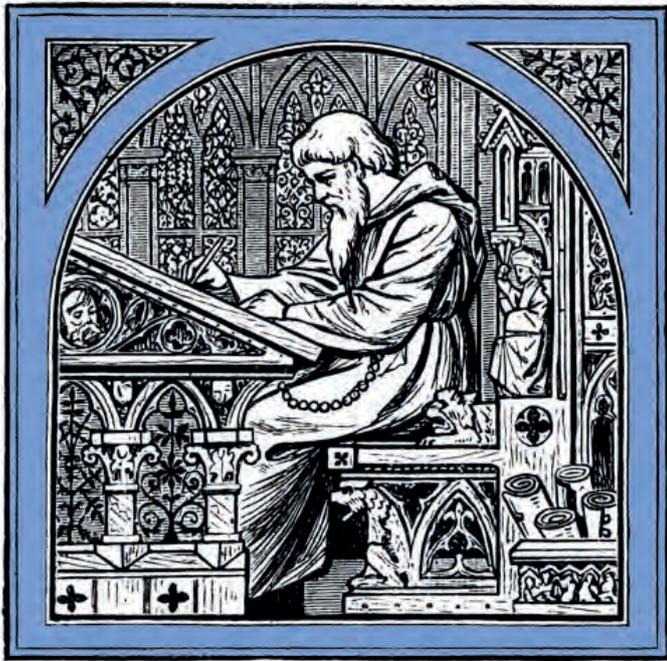
français, puis Troud, puis...), ou autres Conard (pourtant dérivé du vieux-francique où la racine Kono signifie "brave", et l'autre racine *hard* signifie "fort", donc des gens "très braves").

...voire très embarrassantes

Situations difficiles, donc, pour ces enfants, mais pouvant être délicates, également, pour les adultes. Imaginons à cet égard un monsieur Conard père se faisant arrêter pour un contrôle d'identité: « *Gendarmerie nationale... Bonjour monsieur...! Votre nom?* »... Un conseil que nous pourrions donner à l'interpellé: éviter tout précipitation dans la réponse et, surtout, ne pas élever la voix... et, en tendant ses papiers, dire, d'une voix très douce: « *Voyez vous-même...* »

Revenons à ces enfants objets de railleries de leurs "chers" camarades. Probablement pas facile d'être une fille quand on s'appelle Bonichon (suffixe diminutif "on", *a priori* ajouté à "boniche", la bonne à tout faire, pour caractériser, il y a fort longtemps, le garçon d'une ancêtre probablement fille mère), ou mademoiselle Nibard (qu'elle ait ou non un profil à la Mae West), ou mademoiselle Derrière, notamment si ses hanches en imposent (un de ses ancêtres devait résider à "l'arrière" du





Des erreurs de transcriptions par des scribes pas toujours lettrés sont souvent à l'origine de noms difficiles à porter aujourd'hui.

divers - ce qui fait de notre pays le champion du monde en la matière - et où les noms difficiles à porter sont légion, un numéro spécial du *Piège* n'y suffirait pas pour tous les nommer et surtout les analyser.

Changer de patronyme

La plupart du temps, les porteurs de ces patronymes difficiles, malgré les moqueries, quolibets ou autres sourires condescendants, résistent généralement à la tentation, pourtant fort légitime, de changer de nom; ils se contentent généralement de s'inscrire sur liste rouge. Mais dans les cas les plus graves, certains, comme les Lependu ou les Merdier, ce que l'on peut aisément comprendre, finissent par céder et demandent,

comme le permet une loi datant de 1803⁶, à changer de patronyme. Le retrait, l'ajout ou le changement d'une ou deux lettres suffit souvent à régler le problème, comme dans le cas des Labitte⁷ qui, pour la plupart, sont devenus des *Lafitte*. On relèvera que depuis l'adoption de cette loi, plus de 32 000 personnes ont déjà eu recours à cette procédure ô combien ! salvatrice.

Devant l'intérêt suscité par ce sujet inépuisable, rendez-vous a déjà été pris avec le conférencier pour aborder un thème de nouveau peu aéronautique, certes, mais non moins divertissant et intéressant de notre riche patrimoine, celui des noms de lieux insolites, voire bizarres, eux aussi très nombreux dans notre vieux pays. ■

village, au couchant, donc à l'Ouest, sans plus); pas mieux pour les demoiselles Boudin, Soutif ou Gourde, et d'autres... les exemples abondent...

Certaines trouvent heureusement le salut dans le mariage, comme cette demoiselle Partouze qui considère que le plus beau jour de sa vie fut (à juste titre!) celui de son mariage en devenant, enfin, une anonyme Mme Dubois. Mais toutes n'ont pas cette chance. Notamment cette demoiselle Lassus (évolution du surnom Delassus, c'est-à-dire dont l'un des ancêtres vivait dans la partie haute - au-dessus - de son village) qui n'a rien trouvé de mieux que de tomber amoureuse, puis d'épouser, un certain Belleverge³... la destinée, sans doute, à moins que ce ne soit du masochisme...!

Pensée émue également pour cette Mme Bordel⁴ que de bonnes âmes encouragent régulièrement à se présenter plutôt sous son nom de jeune fille, et auxquelles, invariablement, elle répond: « *Vous pensez vraiment que Van de Putte⁵, mon nom*

de jeune fille, passerait mieux? J'en doute! »... quand le sort s'acharne, il s'acharne!!

Et cette Mme Escalier, dont le mari, facétieux, s'acharne chaque soir, à lui dire: « *Alors, chérie, tu montes?* »

Pas facile non plus d'être un garçon quand on doit porter le patronyme Cheval (« *Cheval, arrêtez de faire le zèbre...* »), ou Lepourry, ou Cocu, dérivé de Le Coq, dont un grand ancêtre se comportait certainement, vis-à-vis de la gente féminine, comme un jeune coq, et probablement surnommé Coquelet, pour devenir, Coculet, puis Cocu. Voilà où mène l'esbroufe...! Pas mieux pour les jeunes Batard, Bouffon, Glandu, Groslard ou Prout (« *Alors, ça gaze?* »), ou, pire encore, Mabit, mot qui, en occitan, pour que les choses soient claires, ne fait que désigner un homme au comportement mapestueux.

Pour ne pas trop dériver, on en restera là au niveau des énumérations, d'autant que dans un pays où l'on compte plus d'un million de patronymes les plus

1- Deux disciplines de la linguistique: la 1^{re} consacrée à l'étude des mots, l'autre à l'étude de l'origine et de l'évolution des noms propres.

2- Notons que ce n'est qu'en 1539, sous François 1^{er}, de par l'ordonnance de Villers-Cotterêts, que le français devint la langue juridique et administrative du pays. La tenue de registres des baptêmes fut rendue obligatoire et une certaine normalisation put enfin se mettre en place.

3- Au départ, un "Belles Verges", désignait un magistrat. Depuis la Rome antique, le pouvoir des magistrats est en effet symbolisé par un faisceau de verges (d'orme ou de bouleau) entourant une hache, symbolisant à leur tour les instruments de contrainte: les verges pour une punition corporelle et la hache pour une éventuelle mise à mort par décapitation. Sur le sceau de la V^e République, la liberté tient toujours un tel faisceau de licteur dans sa main droite (à Rome, les licteurs, qui portaient un tel faisceau, constituaient l'escorte des hauts magistrats possédant l'*imperium*, c'est-à-dire le pouvoir de contraindre et de punir).

4- Du mot "borde" qui désigne - dans les Landes, où l'on trouve beaucoup de Bordes et Laborde - une petite ferme ou une petite cabane en bois...les Bordel sont donc avant tout des descendants d'exploitants agricoles.

5- Du « puits », en flamand, donc Du Puy ou Dupuis en français.

6- La demande, instruite par le ministère de la Justice, doit être motivée par un intérêt légitime; sont ainsi prévus les cas de patronymes pouvant être perçus comme ridicules ou péjoratifs, ou identiques à ceux de personnes célèbres ayant mauvaise réputation (comme les Hitler qui, en France, ont tous demandé à changer de patronyme). En cas de difficulté, l'avis du Conseil d'État peut être sollicité.

7- Dans certaines régions, noms dérivés du vieux français, bite, désignant une pierre, du genre petit dolmen, marquant une limite de propriété, donc pour un individu vivant, *a priori*, entre 4 bites; dans les Pyrénées, il s'agit plutôt d'une abréviation de « l'(h)abit...ation » ... « en dur », *a priori*...

L'École de l'air fait décoller son MOOC

Lucas Baratin (O2-Longy)

En novembre 2015, l'École de l'air a clôturé le premier MOOC¹ (cours à distance ouverts à tous) de son histoire. Elle témoigne ainsi sa volonté de développer l'enseignement numérique et d'ouvrir ses cours à des horizons variés. Ce MOOC a été un succès. Il a permis à l'École d'intéresser un grand nombre d'élèves dans le monde et de faire valoir son expertise sur les questions propres à l'aéronautique militaire.

À l'instar des grandes écoles, l'École de l'air a décidé de se lancer dans l'aventure MOOC en 2015. Dès septembre, elle a mis en ligne un cours intitulé *Compréhension de l'arme aérienne* sur la plate-forme France Université Numérique² (FUN).

Une première pour l'École

Version courte et allégée d'un module de son catalogue de formation, l'École en a vulgarisé le propos afin d'être accessible à tout étudiant détenteur du baccalauréat. Sur deux mois, les élèves ont ainsi été initiés aux spécificités de la troisième dimension, leur utilisation militaire et les technologies propres à l'Armée de l'air.

Mêlant vidéos, ressources accessibles en ligne, forum et questionnaires, chaque enseignant a transmis son savoir-faire sur des thèmes variés. Les élèves ont ainsi appris la place de l'Armée de l'air dans la stratégie de défense française, les bases de la conception des aéronefs ou encore les principes de l'observation et de la détection aériennes. Ils ont aussi été formés sur le rôle de l'Armée de l'air dans l'espace ainsi que sur l'importance des systèmes d'information et de communication. À la fin de chaque semaine, les élèves ont dû répondre à un QCM pour tester leur compréhension du cours. Le résultat obtenu contribuait à l'élaboration d'une moyenne finale qui conditionnait la déli-

vance ou non d'une certification de réussite au MOOC.

Un projet fédérateur

La création du MOOC a débuté un an avant sa mise en ligne. L'idée était de créer un module exhaustif mais accessible. Il a fallu se mettre d'accord sur le découpage, le séquençage, les thèmes retenus, ou encore les intervenants et le format de leurs interventions. Ces choix ont fait l'objet d'un dialogue constant entre les membres de l'équipe projet, constituée de spécialistes des départements de la division de la formation aux sciences et humanités, de la division d'appui à l'enseignement ou de la division stratégie évolution de l'École. Le Centre de recherche de l'Armée de l'air (CREA) s'est également impliqué.

L'intégralité du projet a été conduite localement. Il a permis de fédérer les efforts et créer de nouvelles synergies. Avant d'être un succès extérieur, le MOOC est donc une réussite interne.

Un projet qui s'inscrit dans la politique de l'École

Pour être en phase avec les pédagogies actuelles, l'École conduit actuellement une réforme de ses contenus afin d'accroître la part du numérique. Le développement d'un cours sur support vidéo, ouvert et à distance, contribue à cet objectif. Il permet aux enseignants de

développer leurs compétences dans le domaine et d'adapter leur enseignement à un format plus numérique.

En ciblant un public qui n'est pas destiné à servir l'Armée de l'air, le MOOC montre également la valeur de l'enseignement de l'École hors de l'institution. Il améliore la renommée internationale de l'École en mettant à disposition ses ressources sur une plateforme de référence.

Un succès qui sert l'École

Le MOOC a réuni 3 069 inscrits de 62 pays. Si la majorité venait de France, le reste provenait du monde entier, avec une importance significative du continent africain. Le niveau des apprenants était tout aussi hétérogène. Conçu pour des bacheliers, la plupart des inscrits possédaient un niveau master ou supérieur.

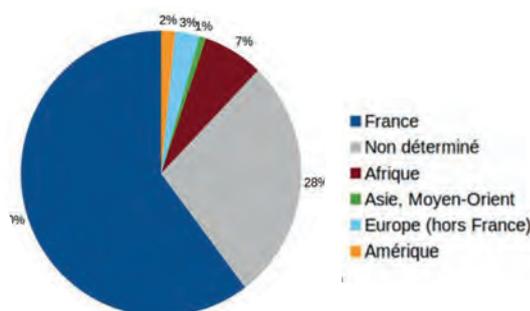
En fonction de leur assiduité et de leur compréhension du cours, les élèves les plus méritants se sont vu délivrer une attestation de suivi. Le niveau requis pour obtenir cette dernière était de 50 % de bonnes réponses aux questionnaires de fin de semaine. Au final, 18 %

des inscrits l'ont obtenue.

Et après ?

Depuis la fin de l'expérience, les retours observés sont excellents. Des institutions et entreprises ont sollicité l'École pour avoir accès aux ressources du MOOC ou des informations sur cette expérience. Une réflexion a également été lancée pour rendre le cours accessible à tous les aviateurs sur le réseau défense.

Afin de rentabiliser la production réalisée pour cette session, il a été décidé de rééditer le MOOC sous une version améliorée pour la rentrée 2016. À plus long terme, l'École travaille aussi sur la réalisation de cours nouveaux, sur des sujets propres à l'École, pour enrichir son catalogue de formation sur la plate-forme FUN. ■



Origine des apprenants.



La journée CAP2C, Cap vers une deuxième carrière

Dominique Clavier¹ (81-Rossi-Levallois)

Cette journée a été organisée le 11 février 2016 au Cercle national des armées (Paris) à l'initiative des associations des trois armées, notamment l'AEA, l'AEMA, l'AOAC, avec le partenariat des DRH d'armée et de Défense Mobilité.



L'accueil des participants.



Pierre Julien de RTL (au centre), animant la table ronde des DRH.

Ce rendez-vous annuel, désormais bien institutionnalisé, a reçu, cette fois encore, un très large écho au sein de la communauté des officiers, avec plus de quarante auditeurs de l'Armée de l'air qui ont souhaité consacrer une journée pour s'informer sur les conditions de départ de l'institution, sur les différentes possibilités offertes de se préparer à une deuxième carrière et recueillir des données sur le marché de l'emploi. Les témoignages d'officiers ayant récemment rejoint le secteur civil et des ateliers d'information thématiques ont permis à chacun de mesurer pleinement l'importance d'une bonne préparation au travers du dispositif d'accompagnement proposé par l'institution, avant même le départ de l'armée.

Les associations d'anciens élèves, organisatrices de cette journée, ont rappelé l'importance des contacts et réseaux

qu'elles entretiennent (notamment le réseau MERMOZ pour l'AEA), au travers des annuaires, des échanges avec les acteurs du marché de l'emploi, les correspondants des entreprises et du secteur associatif. Elles offrent leur concours aux adhérents pour les aider au démarrage de leur démarche de reconversion, en leur apportant conseils et recommandations, pour saisir les bonnes opportunités de formation et les aider dans la constitution de leur réseau.

Les DRH d'armée ont expliqué dans le détail les différents dispositifs d'aide au départ mis à disposition des officiers, et leurs conditions d'attribution qui devraient permettre à chacun de trouver une solution adaptée à sa situation particulière. Ces informations sont disponibles sur le site de la DRHAA.

Michel De Lisi (75-Duthoit), chef de la Mission de Reconversion des Officiers (MRO) à Dé-

fense Mobilité (DEF-MOB), a précisé les missions de la MRO et rappelé que le marché de l'emploi pour les cadres supérieurs est encore très dynamique, avec de bonnes opportunités pour les officiers. Il note que trois emplois sur quatre du secteur privé sont cachés. Il insiste donc sur l'importance d'une préparation exigeante pour élaborer un projet professionnel réaliste et mettre en valeur ses propres compétences en s'appuyant sur les ressources de la MRO. Les statistiques sont là pour montrer un taux de réussite d'accession à l'emploi très supérieur pour ceux qui ont fait confiance à l'accompagnement par la MRO.

Lors du repas pris en commun dans le Cercle, les échanges entre organisateurs, auditeurs, témoins, chefs d'entreprise et DRH ont été ouverts, riches d'enseignements et ont favorisé les prises de contact.

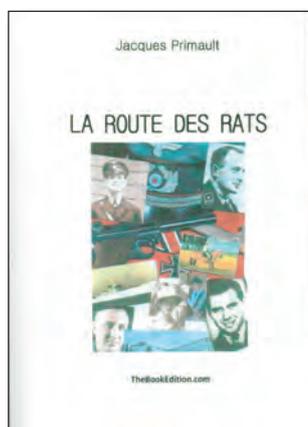
Après une intervention du

secrétaire général du comité de liaison Défense-MEDEF, une table ronde de DRH d'entreprises animée par Pierre Julien, rédacteur en chef adjoint à RTL, a permis de montrer que l'image de l'officier dans l'entreprise peut être contrastée, mais qu'il bénéficie généralement d'un *a priori* plutôt positif. L'importance des mots clés dans le CV, la nécessité d'acquiescer une bonne compréhension des postes ciblés et d'avoir une bonne connaissance des entreprises visées, la mise en valeur des facteurs différenciateurs, le niveau de rémunération exigible... sont autant de sujets traités et présentant un intérêt évident pour le futur candidat à l'embauche.

Le sondage remis à l'issue de cette journée a montré un niveau de satisfaction très appréciable qui motivera assurément les associations dans la préparation de la session CAP2C 2017. Il convient de remercier les très nombreux intervenants, institutionnels ou privés, qui ont consacré bénévolement, et avec dévouement, leur temps et leur expertise à cette journée, au plus grand profit des officiers candidats à une deuxième carrière. ■

1- Vice-président Reconversion de l'AEA

Notes de lecture



La Route des rats

Jacques Primault (75-Duthoit)

Édité par l'auteur

(TheBookEdition.com)

15 x 21 cm, 294 pages, 13,50 €

Ancien commissaire de l'air, notre camarade se lance dans le roman d'aventure avec ce sympathique premier ouvrage qui nous fait voyager de la Bretagne à l'Amérique du Sud en passant par l'Afrique de l'Ouest dans l'immédiate après-guerre. C'est l'histoire d'un jeune Breton qui vit les heures sombres de l'occupation allemande puis de la libération, avec ses résistants et ses "collabos", ses histoires de haines et de vengeances. Puis c'est son départ pour le service militaire qui lui permet d'étancher sa soif de découvertes et d'action : il part à Dakar dans... l'Armée de l'air, pour y découvrir la vie militaire, les plaisirs africains avec ses amours impossibles et ses trafics.

Par un concours de circonstance qui n'arrive que dans les romans, notre jeune Breton débrouillard se retrouve embauché par des services dits "spéciaux" qui lui demandent de suivre la "route des rats", cette voie d'évasion empruntée par les dignitaires nazis et autres serviteurs du régime honni pour fuir l'Europe. Et c'est le début d'un nouvel épisode sud-américain dans lequel on retrouve tous les ingrédients d'un bon roman d'espionnage : méchants très méchants, beau-

tés fatales, diplomates ambigus et suspense bien dosé.

Au final nous avons là un excellent roman d'aventure, écrit avec élégance, qui nous tient en haleine de bout en bout. Roman dans lequel l'auteur a glissé quelques souvenirs personnels de sa jeunesse bretonne et de sa vie militaire au Sénégal. À noter que cet ouvrage est disponible sous forme papier ou sous forme numérique chez l'auteur (21, rue Claude Bernard, 92130 Issy-les-Moulineaux) ou sur www.thebookedition.com.

Jean-Pierre Casamayou (70)

Commandos du ciel

Les pilotes de l'impossible : escadron 3/61 Poitou

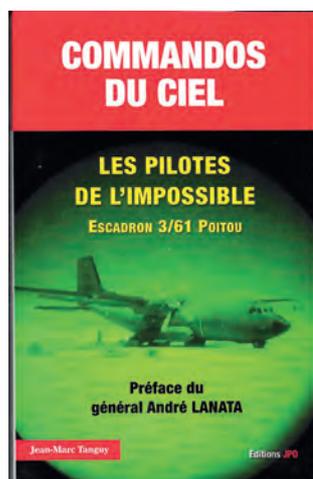
Jean-Marc Tanguy

Préface du général André Lanata

Edition JPO

15 x 24 cm, 178 pages, 24,35 €

Journaliste de défense bien connu pour son blog sur l'actualité militaire (www.lemamouth.blogspot.fr), ce fin connaisseur des unités et des opérations spéciales (une demi-douzaine d'ouvrages sur le sujet) ne pouvait que s'intéresser au Poitou, cet escadron de transport de l'Armée de l'air dédié aux opérations spéciales. Dans ce premier livre sur cette unité très secrète, il consacre une première partie



à l'histoire et la genèse de cette unité d'exception, à l'évolution de ses matériels (avions, systèmes de navigation, d'observation, etc.) et des techniques employées : pénétration à très basse altitude, posers d'assaut, aérolargages, sauts à très grande hauteur sous oxygène, etc.

Dans une seconde partie, Jean-Marc Tanguy détaille quelques-unes des missions réalisées au cours de ces vingt dernières années. Des missions qui vont du Rwanda au Mali, en passant par l'Afghanistan, la Centrafrique et tous les théâtres d'opérations sur lesquels la France est intervenue, plus ou moins discrètement. Et au cours desquelles les aviateurs du Poitou ont mis en œuvre avec succès tout le spectre de leur savoir-faire.

Avec tous ces récits passionnants et détaillés, le lecteur moyen risque d'être dérouté par une masse d'informations "larguée" en vrac comme un stick de parachutistes et par des témoignages un peu trop "brut de fonderie". Malgré ces réserves mineures, ces pilotes de l'impossible méritent grandement d'être mieux connus et conseillés à la lecture. JPC

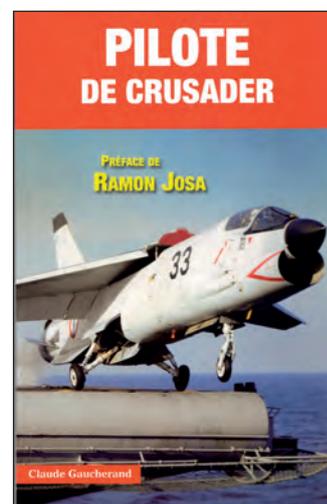
Pilote de Crusader

Claude Gaucherand

Éditions JPO

15 x 23 cm, 197 pages, 24,35 €

Claude Gaucherand est un passionné et le titre de son livre trahit ses deux passions : le pilotage, et la monture qu'il a préférée, un avion de combat légendaire, à la silhouette à nulle autre pareille, le F-8E Crusader. On découvre au travers de ces pages un amoureux des grands espaces : la mer à laquelle il voue sa carrière d'officier ; l'air, car piloter sera son métier ; et le désert enfin, puisque après une belle carrière militaire dans l'aéronautique navale, il reviendra à



l'aviation légère des débuts, au sein d'une ONG au Tchad.

Dans ce livre d'abord écrit pour sa famille, il narre les vols qui l'ont marqué, de l'école de pilotage aux unités de combat, basé à terre ou catapulté du porte-avions ; il nous fait partager l'état d'esprit du pilote et les sentiments qui l'ont animé. Tout cela sans fard et dans des termes qui permettent aux uns de s'y retrouver et aux autres de mieux comprendre de quoi est faite cette vie de pilote de monoplace si difficile à partager : l'enthousiasme et le doute des débuts, la rigueur et la discipline qui permettent de progresser, la prise de risque renouvelée et maîtrisée, la peur et le courage mélangés, la plénitude et la solitude de quelques vols exceptionnels. Les mots sont justes et le cœur gros. Bref, en nous entraînant dans ses aventures, l'auteur nous fait partager son amour du vol et ramènera nombre d'entre nous à leurs meilleurs souvenirs.

Jean-Marc Denuel (77)

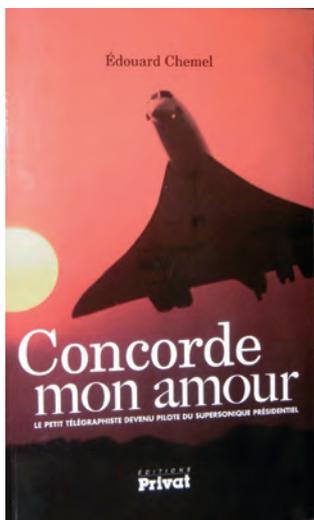
Concorde mon amour

Le petit télégraphiste devenu pilote du supersonique présidentiel

Édouard Chemel

Éditions Privat,





15 x 24 cm, 270 pages, 19 €

Attribué tous les deux ans par un groupe d'associations aéronautiques, le prix Guynemer a été décerné à ce livre en mai dernier. Son titre, à première vue, paraît un peu excessif mais, lecture faite, ce choix est assez justifié.

Soit dit en passant, cette sélection tombe bien après l'ouvrage d'Alain Bevilard sur le GLAM (cf. *Le Piège* n° 222) : le Concorde a souvent été utilisé pour des transports présidentiels et l'auteur était le commandant de bord attiré d'Air France pour ces missions. Il en relate quelques-unes assez pittoresques.

Successivement radiotélégraphiste de bord, élève pilote, puis en équipage, à travers l'Afrique pour ses débuts, ensuite dans le monde entier, il a une provision inépuisable d'épisodes et de personnages à décrire. Déjà auteur de plusieurs livres racontant comment il a su satisfaire sa passion du vol, Édouard Chemel a l'esprit ouvert et plein d'entrain, les mots justes et un style à la fois simple et coloré.

Né en 1929, il est décédé en février 2015 à 84 ans. Le prix Guynemer a été remis à son fils, Jean Chemel, commandant de bord, comme sa sœur, sur A380. Pascal de Chasse (51)

Mémoires

Roland Garros

Éditions Phébus

14 x 20,5 cm, 448 pages, 23,00 €

Les éditions Phébus viennent d'éditer, pour la première fois, les mémoires de Roland Garros. En effet ces *Mémoires* n'existaient que sous la forme de manuscrits ou plutôt de tapuscrits, en seulement quatre ou cinq exemplaires. Un de ces manuscrits, le plus joli, était et est toujours détenu par le musée de l'Air et de l'Espace. C'est lui qui a servi de base à l'édition actuelle. Mais l'histoire veut que Blaise Cendrars en ait eu un exemplaire et qu'il en ait fait mention dans ses propres mémoires. Cette édition est complétée par le *Journal de guerre* de Roland Garros et par un dossier, fort utile et intéressant, réalisé par Jean-Pierre Lefèvre-Garros.

Comme l'écrivait Blaise Cendrars, « *ce document est le plus extraordinaire, le plus pittoresque et le plus vivant que l'on puisse lire sur les débuts de l'aviation* ». Philippe Forest, dans sa superbe préface, raconte dans quelles circonstances Blaise Cendrars en est venu à évoquer ce mystérieux manuscrit, destiné, d'après la volonté de Roland Garros, à n'être jamais publié. Blaise Cendrars le dit dans un autre de ses livres et Philippe Forest le rejoint en le complétant : ce qui les retient d'abord dans cette épopée c'est le fait « *qu'il n'est pas donné à tous les hommes de voir se réaliser les rêves de leur enfance. Particulièrement lorsque ces rêves furent aussi ceux du siècle au sein duquel ils grandirent* ». On retrouve là l'idée du siècle des nuages chère à Philippe Forest¹, qui identifie le XX^e siècle à l'épopée de l'aviation et, au-delà, qui associe celle-ci à l'espérance d'un monde libéré des pesanteurs. C'est ce mélange de courage, d'exaltation, de ferveur et de foi en l'avenir qui transparaît dans ces lignes et qui donne à ce récit sa musique très attachante.

Mais ce journal est d'abord un formidable témoignage sur les débuts de l'aviation. Il faut imaginer ces casse-cou s'élancer sur leurs machines de beaucoup de papier et d'un peu de bois, comme Roland Garros en 1910, sur sa frêle Demoiselle fabriqué par Santos Dumont; les innombrables atterrissages en campagne à la suite de pannes de moteurs; les chutes souvent mortelles; les discussions techniques et les apprentissages du vol à l'instinct, on peut vraiment dire "aux fesses" car de surcroît elles traînaient au ras du sol.

Ce journal commence en 1910 et se termine en juillet 1914. Il est complété par le *Journal de guerre* de Roland Garros qui s'interrompt en

avril 1916, car il sera, peu après, contraint de se poser dans les lignes ennemies et fait prisonnier. Il s'évadera, reprendra le combat et disparaîtra en vol quelques semaines avant l'armistice.

Pendant les quatre années précédant la guerre, Roland Garros fera partie des quelques têtes brûlées qui, passionnément, défricheront le ciel. En particulier les passages où il raconte les premières tournées acrobatiques aux États-Unis et en Amérique du Sud dès 1910 sont de véritables morceaux d'anthologie à la fois épiques et cocasses mais toujours passionnants sur les plans technique, historique et humain. Au cours de ces quatre années Roland Garros deviendra une vraie légende de l'aviation naissante, on pourrait dire balbutiante, comme en témoigne le récit de son exploit, la traversée de la Méditerranée, où il raconte qu'il s'est engagé dans cette grande première sans aucune sécurité, avec un moteur défaillant et une fuite d'essence.

Mais ce journal est d'abord un véritable récit romanesque où Roland Garros déploie un vrai talent d'écriture. Que ce soit dans la description des paysages qu'il contemple dans le calme des azurs à 110 km/h, mais aussi dans la tempête, toujours à 110 km/h, ou dans la description

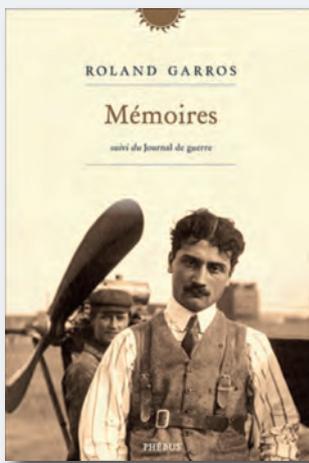
des sentiments que lui inspire sa passion du vol. « *Le vol était devenu plus qu'une passion: un besoin. Il m'absorbait tout entier et je ne m'en privais pas sans en ressentir comme un déséquilibre physique.* »

Je voudrais, pour terminer, citer quelques phrases de la conclusion de la magnifique préface de Philippe Forest. Il cite Coc-teau, car ce dernier était l'ami de Garros, qui l'avait d'ailleurs pris à son bord. « *Un univers nouveau chavire* », écrit Coc-teau. Philippe Forest poursuit :

« *Il se peut, après tout, que ce soit le même désir de vertige que partagent pilotes et poètes: le monde sens dessus dessous où, tous repères perdus, on se retrouve ivre d'azur, affranchi des règles ordinaires qui prévalent sur terre, délesté du poids des significations usuelles qui vous attachent au sol. Une révolution du regard s'opère qui refait toutes les choses nouvelles parmi lesquelles flottent le corps et l'esprit, semblablement soustraits aux vieilles exci-gences de la gravitation...* »

Embrassant les nuages, Roland Garros salue son siècle à l'aube et c'est encore un signe qu'il adresse à tous les hommes d'aujourd'hui si ceux-ci ne désespèrent pas du ciel.

Bernard Norlain (60-Ferrando)



1- Philippe Forest *Le Siècle des nuages* Ed.Gallimard

Carnet

Nominations - 1^{re} section

- Au grade de commissaire général de 2^e classe pour prendre rang du 1^{er} octobre 2015, le commissaire en chef de 1^{re} classe du corps des commissaires des armées **Thierry PINEAUD (85)**.
- Au grade de général de brigade aérienne pour prendre rang du 1^{er} janvier 2016, le colonel du corps des officiers de l'air **Luc de RANCOURT de MIMERAND (85)**.
- Au grade de général de brigade aérienne pour prendre rang du 1^{er} mars 2016, le colonel du corps des officiers de l'air **Laurent LESELLIER (83)**, nommé officier général délégué aux relations extérieures de l'état-major de l'armée de l'air.

Promotions - 1^{re} section

- Au grade de commissaire général de 1^{re} classe pour prendre rang du 1^{er} décembre 2015:
 - M^{me} la commissaire générale de 2^e classe **Patricia COSTA (80)**.
 - le commissaire général de 2^e classe **Stéphane PIAT (81)**.
- Au grade de général de division aérienne pour prendre rang du 1^{er} janvier 2016:
 - le général de brigade aérienne du corps des officiers de l'air **Philippe MONTOCCHIO (82)**.
 - le général de brigade aérienne du corps des officiers de l'air **Michel FRITSCH (80)**.
 - le général de brigade aérienne du corps des officiers de l'air **Didier ROUZET (81)**.
 - le général de brigade aérienne du corps des officiers de l'air **Rony LOBJOIT (84)**.

Nomination au titre du congé du personnel navigant

- Au grade de général de brigade aérienne pour prendre rang du 1^{er} décembre 2015:
 - le colonel du corps des officiers de l'air **Bruno MIGNOT (83)**.

Promotion au titre du congé du personnel navigant

- Au grade de général de division aérienne pour prendre rang du 1^{er} février 2016:
 - Le général de brigade aérienne du corps des officiers de l'air **Alain ROUCEAU (79)**.

L'AEA leur adresse ses félicitations.

Solutions des mots croisés de la page 39

Horizontalement : I - Souteneurs. II - Intéressé. III - Lueurs - Bal. IV - Es - Tass - Le. V - Nicot - P. VI - Cernas - Rat. VII - Inès - Mardi. VIII - Esp - Case. IX - Inespéré. X - Xérophiles.

Verticalement : 1 - Silencieux. 2 - Onusiens. 3 - Ute - Crépin. 4 - Teutons - No 5-Errata - Cep. 6 - Ness - Smash. 7 - Es - SP - Aspi. 8 - USB - Irrel. 9 - Real - Ad - Ré. 10 - Sélectives.

Naissances

- *Erratum* du n°223 : Cléopée, fille de Quentin et Solène BOURGNINAUD, arrière-petite-fille du général **Marcel BOURGNINAUD (52)** le 8 août 2015
- Alexandre, fils de M. et M^{me} Jérôme BESSET, petit-fils du général **Maurice BOUCHERIE (67)** et M^{me} le 26 mars 2014
- Robin, fils de Caroline et Benjamin LARDET, petit-fils du général **Maurice LARDET (74)** et M^{me} le 4 octobre 2015
- Foucauld, fils de M. et M^{me} Cyril BOUCHERIE, petit-fils du général **Maurice BOUCHERIE (67)** et M^{me} le 17 octobre 2015
- James, fils de M. et M^{me} Christophe BOUCHERIE, petit-fils du général **Maurice BOUCHERIE (67)** et M^{me} le 19 octobre 2015
- Louis, fils de M. et M^{me} BONNEVIE, arrière-petit-fils du général et M^{me} **Gérard BONNEVIE† (52)** le 27 novembre 2015
- Oscar, arrière-petit-fils du lieutenant-colonel **Bernard LATANIERE† (53)** et M^{me}, le 10 janvier 2016
- Violette et Gaspard, fils et fille du commandant **Paul MENON-BERTHEUX (04)** et M^{me}, le 18 décembre 2015
- Louan, fils de Sandra CHARON et de Thomas BUFFARD-MOREL, petit-fils du colonel **Gilles BUFFARD-MOREL (82)** le 1^{er} décembre 2015
- Juliette, fille de M. et M^{me} SEVRAIN, petite-fille de M. et M^{me} REYNDERS, arrière-petite-fille du colonel **LUCIANO (52)** et M^{me} le 11 février 2016

L'AEA adresse ses félicitations aux heureux parents, grands-parents et arrière-grands-parents.

Décès

- Capitaine **Jacques GERMAIN (54)** le 17 décembre 2015
- Lieutenant-colonel **Maurice NOVAT (53)** le 13 janvier 2016
- Colonel **Jean PETIT (49)** le 16 janvier 2016
- Général **Jean-Philippe DOUIN (61)** le 19 janvier 2016
- Général **Yves CALVES (48)** le 24 janvier 2016
- Colonel **Bernard GONON (51)** le 29 janvier 2016
- Général **Pierre PINCHANCOURT (47)** le 3 février 2016
- Colonel **Jacques BRUNET (58)** le 6 février 2016
- Colonel **Yves SAUNIER (52)** le 8 février 2016
- Général **Xavier DECHELETTE (46)** le 11 février 2016
- Ingénieur de 1^{re} classe **Michel LASNE (61)** le 13 février 2016
- Lieutenant-colonel **Michel MOISSET (60)** le 21 février 2016

- M^{me} Christine HOURS, veuve du capitaine **Armand HOURS (43 A)** le 27 novembre 2015
- M^{me} Gisèle NOVAT, épouse du lieutenant-colonel **Maurice NOVAT (53)** le 9 janvier 2016
- M^{me} Suzon CAUBEL, épouse du général **Pierre CAUBEL (46)** le 24 janvier 2016
- M^{me} Michèle LE LOHER, épouse du général **Charles LE LOHER (49)** le 24 février 2016
- M^{me} Yvette CLECH, épouse de capitaine **Lucien CLECH (63)** le 25 février 2016

L'AEA se joint à la peine des familles et les assure de son soutien amical.





GALA D'ENTRAIDE 10 juin 2016 THÉÂTRE DU MERVEILLEUX

Rendez-vous pour une soirée
insolite et magique
Pavillons de Bercy
(Paris XII^e)
à partir de 19h30 :

Cocktail dînatoire
« Les saveurs du Monde »

Animations
Jeux anciens
Attractions visuelles
Tombola

Soirée dansante jusqu'à
03h00 du matin



Informations et réservations : Maison des aviateurs 3 rue Nationale 92100 Boulogne-Billancourt
01.46.05.96.77 / 01.84.19.11.59 contact@aea.asso.fr / contact@aema.asso.fr

Gala AEA - AEMA 2016

Inscription à renvoyer avant le 31 mai 2016,
accompagnée du règlement à l'ordre de l'AEA, à
AEA-AEMA - 3 rue Nationale - 92100 Boulogne Billancourt

Nom	<input type="text"/>	Prénom	<input type="text"/>
Grade	<input type="text"/>	Promotion	<input type="text"/>
Téléphone	<input type="text"/>	e-mail	<input type="text"/>

1 - Tarifs

	Prix unitaire	Nombre	Prix total
Généraux, colonels et leurs invités	105 €		€
Lieutenants-colonels à capitaines et leurs invités	90 €		€
Lieutenants et sous-lieutenants et leurs invités	70 €		€
Civils et autres invités	105 €		€
Conjoints de nos camarades disparus	Invités par AEA-AEMA		sans objet
Autres invités	Jeunes filles participant à la vente de la plaquette	50 €	€
	Premier invité des poussins et des aspirants	50 €	€
TOTAL			€

2 - Récapitulatif

Cochez ci-dessous les cases utiles et renseignez les éléments associés :

PARTICIPERA AU GALA 2016

le 10 juin au Théâtre du merveilleux, Pavillons de Bercy,
53 avenue des Terroirs de France, 75012 Paris

Nombre de places (report du total ci-dessus) :

Prix total des places (report du total calculé ci-dessus) :

Invité par une entreprise, je tiens à **manifestar ma solidarité** par un don de :

Ne pouvant venir, je tiens à **manifestar ma solidarité** par un don de :

Commande des plaquettes (nombre)

x 40 € :

TOTAL

**Adresse d'envoi des
invitations et des plaquettes**

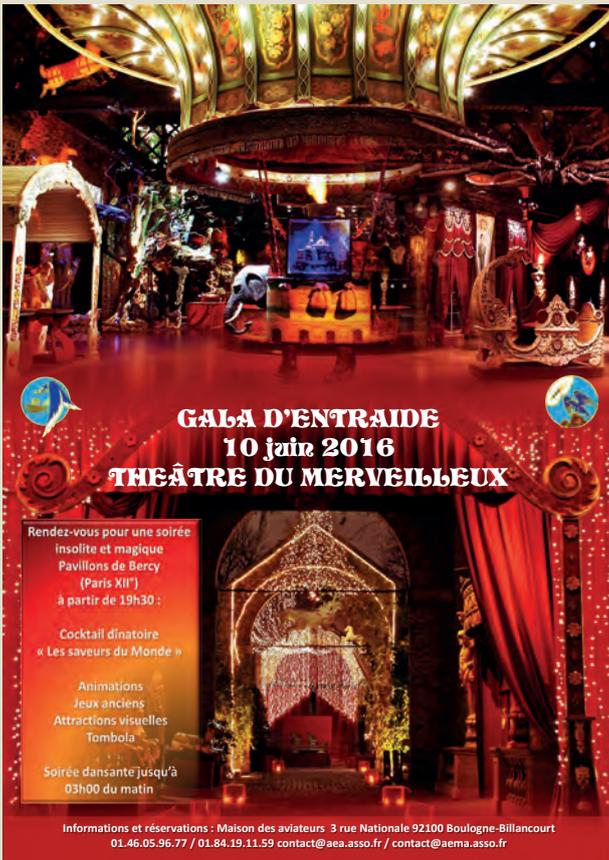
Ce formulaire peut être recopié pour conserver l'intégrité de votre
magazine et envoyé avant **le 31 mai 2016** à contact@aea.asso.fr
Informations et renseignements : 01 46 05 96 77 / 01 84 19 11 59

Gala 2016 - Vendredi 10 juin 2016
à partir de 19h30

Théâtre du Merveilleux, - Pavillons de Bercy
53 avenue des Terroirs de France - 75012 Paris



Gala AEA – AEMA 2016



**Vendredi 10 juin 2016,
à partir de 19h30**

**au Théâtre du Merveilleux,
Pavillons de Bercy
53, avenue des Terroirs de France
75012 Paris**

Situation, moyens d'accès et renseignements pratiques

Situés dans l'est parisien, les Pavillons de Bercy sont à proximité de la Porte de Bercy dans le prolongement de la voie express. En voiture, Orly est à 15 minutes et Roissy à 30 minutes par accès autoroutier direct de la Porte de Bercy. Les gares de Lyon et Austerlitz sont à moins de 5 minutes par le réseau Météor ou par autobus. Desservis par un ensemble de stations de métros et de bus, les Pavillons de Bercy sont à 9 minutes de la Madeleine et 7 minutes de Châtelet les Halles.

Métro : METEOR LIGNE 14 : station "Cour Saint Émilien" Bus : ligne 24. Trois bornes de taxis complètent le dispositif de desserte du quartier ainsi qu'un réseau de batobus ou de péniches croisières.



Si vous venez en voiture, en venant du boulevard périphérique, sortie Porte de Bercy, direction Paris Centre. Ne pas emprunter le tunnel mais la voie de droite.

Après le feu, première à droite, rue des Pirogues de Bercy, puis la rue de Libourne.

En venant du centre de Paris par la rive droite, passer le pont de Tolbiac, ne pas emprunter le tunnel suivant mais la voie de droite. Tourner à gauche après le feu pour revenir vers le pont de Tolbiac. Prendre la première à droite, rue des Pirogues de Bercy, puis la rue de Libourne.



Rafale - Dassault Aviation



Bell & Ross
TIME INSTRUMENTS