



convaincus que nos hommes et nos femmes portent haut les couleurs de l'armée de l'air, et font l'admiration unanime de leurs homologues, tels une « race d'aiglons jamais vassale », comme le dit la chanson.

J'étais ce matin à Djibouti, où j'ai notamment rendu visite au magnifique 3/11 « Corse », et je peux témoigner que quel que soit le lieu, aujourd'hui, chaque aviateur, à son niveau, fait preuve d'audace, d'imagination pour que nous soyons toujours, avant tout, à la fois le bras armé et l'ambassadeur d'un pays écouté et respecté.

Si j'ai voulu ce soir porter haut les couleurs de notre aviation de chasse, en citant tous nos magnifiques escadrons [Je pense n'en avoir oublié aucun...Et sûrement pas le glorieux EC 2/5 « Ile de France », autre grand compagnon de la libération !], c'est parce que notre AA et son aviation de chasse sont exceptionnelles.

Exceptionnelles, tout comme le président sortant de notre association.

Au terme de mon propos, je tiens à saluer ton quinquennat, mon Général, qui restera frappé du sceau du franc-parler, du dynamisme, de la foi. La vitalité

et l'influence de notre association doivent énormément à ton engagement.

C'est un fier flambeau que tu transmettras au général Jean-Pierre Martin le 1er janvier prochain.

Premier pilote de marque Rafale, commandant de l'école de l'Air, commandant des forces aériennes, inspecteur général Air, il saura, je le sais, en être un fervent ambassadeur et défenseur.

Au nom de tous les pilotes de chasse, mon cher Président, mon cher Pierre, merci d'avoir entretenu l'indispensable rayonnement de notre APC.

Cette passion, cette fougue que tu as si bien incarnées, c'est notre force. C'est pour cela que je suis très attaché à ce nous gardions tous la même audace, le même enthousiasme, pour que la chasse conserve cet esprit et cette part de rêve.

\*\*\*\*\*

Le dîner se poursuivait dans une ambiance qui parut, comme à chaque fois, encore plus chaleureuse que celle de l'an d'avant.

Il se clôtura par la remise de la médaille d'or de l'APC au lieutenant-général Oleg Vladimirovitch Anicimof, membre d'honneur de l'association.

## CRUZEX 5-2010, une transat retour avec son lot d'imprévus...

C'est au nord-est du Brésil, et plus précisément à Natal sur la côte ouest de l'océan atlantique dans l'état du Rio Grande do Norte, que s'est déroulée en novembre dernier la cinquième édition de l'exercice sud américain CRUZEX. Voisine directe du Brésil avec sa frontière guyanaise, la France est traditionnellement invitée à prendre part à l'évènement. Cette année, assistés d'un personnel de soutien sans faille, ce sont les pilotes et équipages du GC 1/2 «Cigognes» et de l'EC 1/91 «Gascogne» qui ont eu l'honneur de se mesurer à leurs homologues brésiliens ainsi que ceux venus du Chili, d'Uruguay et des Etats-Unis (l'Argentine ayant finalement annulé sa participation).

La mission française comportait deux phases bien distinctes : la première concernait la réalisation de l'exercice proprement dit sur le territoire brésilien, la deuxième et non des moindres lorsqu'il s'agit pour certains de traverser quelques six mille kilomètres d'océan en monomoteur, les convoys aller et retour du dispositif.

La préparation préalable au déploiement fut intense et chacun d'entre nous y contribua à travers la réa-

lisation de tâches opérationnelles nombreuses et variées. Il faut s'imprégner de la documentation relative à l'exercice, étudier la zone de travail, regrouper les éléments qui concourent à la SV, préparer les carnets ops dans lesquels le pilote trouve dans l'instant les informations essentielles à la réalisation de son vol. Le système de préparation de mission fut quant à lui mis à profit pour la création des zones d'évolution et l'élaboration du convoyage. Ce dernier requiert une attention toute particulière. Pour la plupart d'entre nous, la traversée de l'Atlantique à bord d'un chasseur fut en effet une première. Une préparation fine en lien direct avec le 93° GRV se révéla alors cruciale afin de pallier tout imprévu durant la navigation.

Après un briefing complet avec les équipages de C135FR, deux vagues se succédèrent au départ de la base aérienne d'Istres, la première composée d'un tanker et de quatre RAFALE et l'autre d'un second tanker et de quatre MIRAGE 2000-5. C'est sans aucune encombre et au bout de deux jours de convoyage que chaque dispositif ralliait la plateforme de Natal, via une étape africaine sur la base de Dakar.



L'exercice avait pour but la participation des forces aériennes au sein de COMAO (COMposite Air Operations) afin d'effectuer des missions ordonnées par une structure de commandement et de contrôle otanienne armée par du personnel des nations engagées. La complexité des vols se voulant croissante, la première semaine fut consacrée à la découverte de l'environnement. Ainsi le programme comportait-il des navigations basse altitude et des missions de combat simples ponctuées de ravitaillements en vol sur appareils brésiliens. Ce fut pour les pilotes français l'occasion de voler dans des patrouilles mixtes et de se mesurer en combat à vue à bon nombre d'appareils étrangers tels les MIRAGE, F5, F16, et des avions plus exotiques comme le PUCARA et le DRAGON FLY uruguayens. Les COMAO proprement dites eurent lieu au cours de la deuxième semaine. Au programme, acquisition de la supériorité aérienne et protection des raids de bombardiers au-dessus d'un territoire ennemi féroce défendu par des F5 brésiliens simulant les forces hostiles et décidés à en découdre.



Après deux semaines de mission vint alors le temps du retour. Nous tirons et partageons les derniers enseignements de l'exercice, saluons nos hôtes et agrémentons chacun de nos « au revoir » de l'incontournable « appreciate ». Adieu aussi le Brésil, son soleil, ses paysages sauvages et ses plages si hospitalières pour un mois de novembre. Nous sommes prêts pour le RTB (Return To Base)! Briefing effectué la veille, nous rejoignons les appareils pour un décollage tôt dans la matinée. Un éventuel retard permettra ainsi de repousser l'heure du départ en tenant compte de la température ambiante élevée, facteur impactant les performances du lourd tanker gavé de kérosène. La première vague est partie depuis déjà trente minutes lorsque nous nous élançons pour la course au décollage devant notre tanker. Celui-ci « airborne », nous effectuons la rejointe. La météo est plus que clémente et nous regardons une dernière fois la côte brésilienne s'éloigner sous nos ailes. Jusque là, rien à signaler. Tous les avions sont en l'air et en bonne voie pour rejoindre leur prochaine destination. C'est l'instant propice pour se rappeler le vieil adage selon lequel « la mission n'est définitivement terminée qu'une fois posé à la maison, moteurs coupés, pas avant ». Nous nous projetons alors intérieurement à l'exaltante époque de l'aéropostale, fiers de voler sur les traces de nos grands anciens, Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry, héroïques pilotes bravant jadis les cieus sur le trajet, ô combien mythique, que nous nous apprêtons à suivre. Un tel instant conduit sans doute aux mêmes pensées qu'alors : seul dans notre cockpit au-dessus de l'immensité des mers, nous redoutons la panne, le fameux point de non retour au-delà duquel l'abandon de bord serait fatal et l'océan beaucoup moins accueillant que lorsqu'on l'admire d'en haut, au chaud dans la carlingue protectrice de notre avion. Mais l'arrivée rapide du ravitaillement sans lequel la traversée serait impossible nous ramène à la réalité. Nous nous concentrons et nous remémorons la procédure pour cette phase de vol critique. Deux avions ont pris leur carburant et le troisième est en cours. RAS, ou presque. La malheureusement trop célèbre loi de Murphy s'installe et sa démonstration va se faire en seulement quatre étapes. Un : L'inévitable FIT (Front Inter Tropical) que nous devons traverser s'est dangereusement rapproché, il est là, ainsi que son lot de turbulences loin d'être les bienvenues à cet instant. Le numéro trois sort du panier après une fin de ravitaillement mouvementée. Deux : Le dernier transfert de carburant a été plus important que prévu ce qui a nécessité plus de temps sur le POD. Le dernier avion devra donc réaliser le contact dans les turbulences du FIT. Cela arrive, on s'adapte aux conditions et le pilote a certainement dû déjà en rencontrer de semblables auparavant. Derrière un tuyau qui n'en





fini pas d'onduler, la perche s'insère finalement non sans mal dans le panier. Trois : La mécanique a été jusque là d'une fiabilité déconcertante. Après une trop faible dose de carburant livrée et plusieurs essais de contact infructueux dans une masse d'air devenue par chance un peu plus calme, le POD de ravitaillement s'avoue finalement vaincu et se révèle hors service. Le point central est pour sa part toujours opérationnel. La perche est alors déployée et prête pour la connexion. Quatre : Le dernier avion se positionne derrière le panier qui a encore cette fâcheuse tendance à battre dans le vent. Ligne rouge rigoureusement suivie, vitesse affichée, le rapprochement s'effectue jusqu'au contact. Malheureusement, sous l'effet combiné des turbulences et d'un pilotage certainement affecté par les tentatives précédentes, la perche vient toucher les baleines à droite du panier. Celui-ci se tord et vient percuter le radôme du chasseur lors du désengagement. La « fausse queue » tant redoutée intervient toujours au pire moment! Sous le choc, le panier s'est fortement tordu et le doute sur son état écarte tout nouvel essai, l'hypothétique ingestion dans le moteur d'une des baleines se révélant fatale. Alors que le quatrième avion va inévitablement atteindre son niveau de carburant minimum nécessaire pour un retour sur Natal, une ultime tentative sur le circuit secours du POD est alors opérée, sans succès. Il n'existe à cet instant qu'une seule solution et la décision est rapidement prise par le directeur des vols : le dispositif fait immédiatement demi-tour pour un retour préma-

turé au Brésil. Un long silence se fait entendre sur la fréquence et c'est avec une impression d'échec que nous croisons à nouveau l'équateur avant d'atteindre la terre brésilienne sans autre encombre. Nous devons alors nous préparer à une journée d'attente avant une nouvelle tentative. L'heure est à la gestion de l'imprévu : effectuer la réparation du tanker, faire le plein et le reconditionnement des avions, et surtout trouver en dernière minute un hôtel disposé à accueillir la vingtaine de personnes que nous sommes.

C'est la même équipe qui repartira finalement le lendemain pour rejoindre Dakar avec succès et dans des conditions nominales. Poursuivi par la malchance, le dispositif se verra cependant contraint de laisser un avion sur le sol sénégalais pour cause de panne sérieuse à la mise en route lors de la toute dernière étape.

Humainement et professionnellement enrichissant, cet exercice a une fois de plus mis en exergue deux notions inhérentes à la condition de pilote : la nécessaire adaptabilité et la continuelle remise en question. Nous évoluons dans un environnement en perpétuel mouvement qui nécessite une réactivité et une adaptation permanentes. C'est en cela que notre métier se révèle à la fois complexe et exaltant.

Cne Antoine Courty (« KURT »)

G.C.1/2 «Cigognes» , Promotion EA02 « Commandant LONGY »

## Le Viêt-Nam : un traumatisme définitif

Il est des traumatismes ineffaçables. Si cela se conçoit aisément pour un individu, c'est plus étonnant pour toute une nation, infiniment diverse et dont la blessure ne s'éteint pas avec ses grands témoins. Elle se transmet de génération en génération. Si de mauvaise aventure un autre traumatisme est infligé au pays, il n'efface pas le précédent mais y ajoute sa couche de sédiment.

Pour la France, la débâcle de 1940 continue de faire saigner le cœur et écarquiller les yeux d'incrédulité révoltée. Les heures plus que difficiles des guerres d'Indochine et d'Algérie alimentent encore les queues de « doctorants » assiégeant les conservateurs de documents d'époque pour les faire déclassifier, souvent plus animés par la passion et la révolte que par un esprit de pure recherche d'historien.

Les États-Unis sont allés chercher en Indochine des dividendes parachevant leur jubilation d'en avoir chassé les Français, et en sont revenus à jamais

frappés du syndrome du Viêt-Nam, que ni le 11 septembre 2001 ni l'Afghanistan n'ont en rien rétréci. Les milliers d'images, les dizaines de films, les centaines de livres qui depuis 40 ans inondent le monde et obsèdent les américains rendent compte du calvaire des GI's dans les marigots et la jungle infernale. Les seules rares images aériennes sont celles d'épandages de défoliants, et on n'imagine pas qu'il y ait eu de réelles oppositions à l'armada de l'US Air Force, de la Navy, ou de l'US Marines Corps.

Les chasseurs français ne sont pas tout à fait ignares en la matière car la première phrase qu'ils entendent de l'officier américain machouillant son « gum » à chaque début de session « Red Flag » est que 90 % des aéronefs descendus au Viêt-Nam l'ont été avant leur dixième mission. Mais même ce public averti s'il en est, ne mesure peut-être pas l'ampleur des dégâts subis par l'aviation américaine. Ceux-ci font encore se demander à des niveaux élevés de la hié-