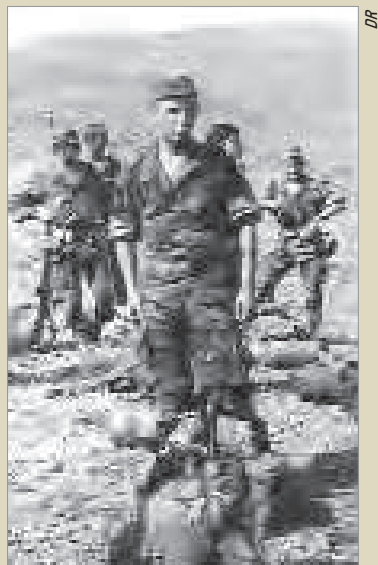


Été 1959, élève officier... au combat

À l'issue de leur scolarité de deux ans, la trentaine d'élèves officiers de ma promotion 1957 « Colonel Ducray », corps des Bases de l'air, les deux brigades « Basiers » donc, devaient effectuer un séjour de deux ans en Algérie, à compter du 1^{er} octobre 1959, date de leur nomination au grade de sous-lieutenant. Mais un mois plus tôt le contre-ordre arriva et c'est avec notre galon d'aspirant de l'École de l'air que, le 31 août, à bord du C-54 n°148 nous nous posâmes sur la piste du terrain de La Reghaïa, à l'est d'Alger, base arrière des commandos de l'air. Je crois que c'était une idée à la fois du patron du Piège, à l'époque le général Delfino, fonceur et ancien du « Normandie-Niemen », et du commandant en chef en Algérie, le général Maurice Challe, lui aussi de l'Armée de l'air, qui souhaitait que celle-ci prenne une part plus grande dans les opérations de maintien de l'ordre au sol. Le but de la manœuvre était donc de nous faire effectuer un stage de familiarisation sur le terrain, avant de nous répartir en unités dès que nous serions officiers. Donc, après dix jours d'entraînement intensif, tir, sport, combat rapproché, mines et explosifs, nous nous retrouvâmes au col de Chelata, en Grande Kabylie, où était implanté le PC Artois de l'opération « Jumelles » lancée par le général Challe. Et nous fûmes répartis par petits groupes au sein des commandos de l'air qui participaient aux opérations. Pour ma part, je fus détaché au commando 50, et dès le lendemain je pouvais noter dans mon carnet de vol, en soulignant en rouge : « 10/09/59, fonction à bord commando, pilote Sergent X, hélicoptère H-34 n°819, héliportage du PC Artois à NY45G02 »... et baptême du feu juste après l'héliportage sous une petite crête de la part aussi bien d'un groupe rebelle que de la section de la Légion qui les poursuivait ! Et là, nous eûmes droit à une engueulade surréaliste de la part de notre chef de section : « Attention, vous les trois aspis, vous êtes toujours sous statut élève, et censés être encore à l'École de l'air, là-bas en Provence, alors je ne veux pas d'emm..., et le premier qui se fait buter prend trente gros ! » Je ne sais si ce fier discours eut un effet dissuasif, mais notre séjour aux commandos de l'air fut exempt de victimes et donc d'arrêts de rigueur ! Et c'est sans encombre que nous vîmes arriver à Alger, avec le 1^{er} octobre, notre première ficelle qui nous donnait enfin le droit de passer légalement dans la colonne « pertes ».

Jean-Claude Ichac (57-Ducray)



Été 1959 : l'auteur en stage de "familiarisation".

À propos du *Mirage IV* qui a décollé tout seul

(Le Piège 204 p 36)

Cet article me rappelle une autre histoire d'avion sans pilote que j'ai indirectement vécue. À l'exception de la date, je relate les faits de mémoire avec probablement donc, quelques imprécisions. J'étais alors adjoint au chef de cabinet du CEMAA. Ce jour-là, le 1^{er} juin 1984, a lieu un entraînement de présentation « bravo » à deux avions sur le terrain de Colmar. Un des pilotes, ressentant à basse altitude une perte de poussée de son réacteur, décide de s'éjecter. Le *Mirage 5F*, en parfait état de marche et bien trimé, choisit, lui, de mener sa vie. Il poursuit donc son vol sur une trajectoire alternant des montées en ligne droite et des descentes en virage à droite. Parti face au sud, il contourne ainsi les Vosges par l'ouest. La chaîne de défense aérienne fonc-

tionne normalement, la hiérarchie puis les autorités gouvernementales sont informées. Décision est prise d'abattre l'avion. Hasard, l'avion d'alerte pour la zone est en vol... mais sans les missiles normalement prévus. Il tirera donc au canon. Guidé vers sa cible par le contrôle, le pilote effectue plusieurs présentations, avec ou sans tir, observe bien quelques impacts mais l'avion vole toujours. La dernière passe est interrompue, sur ordre, à l'approche de la verticale de Strasbourg et du territoire allemand, dont les autorités ont été informées. Après 50 minutes de vol, notre brave *Mirage 5F* finit par se crasher dans la Forêt Noire, faute de carburant et fort heureusement sans victimes ni gros dégâts. Belle occasion manquée d'une première "victoire aérienne" depuis longtemps... La presse commence à s'agiter, donc le ministère aussi ; il faut expliquer. Les comptes

rendus opérationnels qui convergent vers le cabinet à Balard sont factuels et peu glorieux. C'est alors qu'intervient le "nègre" que j'étais. On lui demande de rédiger à l'intention des autorités politiques un papier qui, évitant les considérations techniques et sans (trop) travestir la réalité des faits, soit compréhensible et acceptable par ses futurs lecteurs. Il s'agit, on l'a bien compris, de positiver le message, autant que faire se peut, en mettant l'accent sur la réactivité de la chaîne de défense aérienne, la rapidité de l'interception et la pertinence des mesures prises pour assurer la sauvegarde des populations survolées afin de valoriser les actions menées et surtout de ne pas trop ternir "l'image de la Chasse"... Ainsi est fait... Plutôt jubilatoire pour un transporteur. Le sort réservé ensuite au sous-chef de patrouille maladroit est une autre histoire.

Michel Courtet (61-Moulin)

À propos des 75 ans d'histoire du Piège

Il me semble dommage que dans l'article paru dans le n°202 n'apparaisse nulle part, sur le plan historique, l'existence à Salon de l'école des officiers brevetés d'aéronautique de la Marine nationale, dénommée très officiellement EOBA dans la Marine. Je vous avoue que je suis le premier à ignorer de quand date la présence des marins à Salon, il me semble que ce doit être assez tôt après la guerre, en 46 ou 47 sans doute, et j'ignore aussi quelles différentes formes peut avoir prises cette présence jusqu'à nos jours où je crois bien qu'elle perdure. Peut-être le service historique de la Défense, partie "Marine", pourra-t-il vous aider, ou l'ARDHAN, association pour la Recherche de Documents Historiques sur l'Aéronautique Navale, dont je mets le secrétaire général en copie de ce message. En tout cas, en 1958 par exemple, l'EOBA existait bel et bien, la salle "Nungesser" du BDE lui était dévolue, et une vingtaine d'enseignes de vaisseau de 1^{ère} classe participaient à la vie du Piège : cérémonies des couleurs, prises d'armes, bal de fin d'année, et s'initiaient au pilotage sur MS 733 en fréquentant le terrain du Vallon (me semble-t-il). Il serait sans doute intéressant, et cela me ferait plaisir, que les souvenirs communs des aviateurs que vous êtes et des marins aviateurs que nous sommes devenus soient évoqués dans votre très passionnante revue ! Très amicalement.

Michel Debray (EN-54)

Robert Feuillo, secrétaire général de l'ARDHAN (robertfeuillo@aol.com) a communiqué la réponse suivante : la première promotion de marins, une vingtaine, est arrivée à Salon à l'automne 1941. Il n'y a pas de suite avant 1947 et, sous des appellations diverses comme



nimisant l'action prépondérante de l'Armée de l'air. Là sont, dans la vie de tous les jours, les limites de ce que l'on peut accepter en interarmistement, loin des concepts, des nécessités de regroupement, mais tellement basiquement humain.

C'est pour cette raison que j'ai apprécié la citation du général de Maricourt dans l'article de Jacques Lépine toujours dans ce numéro du *Piège* « *Toujours botte à botte, jamais à la botte* ».

Jean-Claude Lartigau (57-Ducray)

Le Mirage 5F sans pilote : vu depuis la FATAC (suite et fin)

(Le Piège 205 p.7)

Par une belle matinée de juin, le soleil resplendissant sur l'est de la France, l'OPO du CO-FATAC m'appela pour m'annoncer qu'un *Mirage* de Colmar volait sans pilote au cap nord au-dessus des Vosges. Je me précipitai dans le bureau du chef d'état-major de la FATAC qui était depuis quelques instants en liaison directe avec le commandant de la base de Colmar. La situation était claire, le crash inévitable, le risque grave pour ce qui serait au point d'impact. La décision fut rapidement prise de faire abattre l'appareil par le *Mirage* d'alerte de défense aérienne tant qu'il survolerait la forêt.

Dès lors, écoutant la fréquence nous suivîmes l'arrivée de l'avion d'alerte tout en notant sur la carte le tracé sol du vol de l'avion sans pilote vers le nord, au-dessus des zones forestières vosgiennes. Le pilote d'alerte reçut l'autorisation de l'abattre. Nous nous regardions, partagés entre la crainte des conséquences de la chute et confiant dans l'issue de ce combat aérien apparemment aisé. Mais l'avion-cible suivait une trajectoire en montagnes russes. Bien trimé il cabrait puis décrochait ailes droites, puis cabrait à nouveau. L'avion d'alerte fit une première passe mais la vitesse relative trop importante lui fit rater la cible. Nous écoutions la fréquence, tendus car nous suivions en temps réel l'appareil sans pilote qui se rapprochait d'Haguenau.

Le pilote d'alerte tenta une deuxième passe, encore ratée : les noms d'oiseaux fusèrent dans le bureau. Puis il en fit une dernière sans plus de résultat. L'appareil ayant infléchi sa trajectoire vers l'est et approchant d'Haguenau, l'ordre d'arrêter le feu fut transmis. La tension devint très forte, nous étions de plus en plus inquiets sur l'issue de ce vol.

Ayant épuisé son carburant le *Mirage* (sans pilote) accentua sa descente puis franchit la frontière. Quelques minutes après, il se crasha à plat dans une zone agricole peu peuplée, terminant

sa course à quelques mètres d'un bâtiment agricole. Les dommages paraissaient limités. Le soulagement succéda à l'angoisse. Les commissaires de la FATAC s'employèrent à indemniser très rapidement le cultivateur allemand.

Quant à celui qui aurait pu se voir attribuer une "victoire aérienne", chacun peut imaginer que son retour au sol lui valut quelques conséquences de tous types, parmi lesquelles les sarcasmes des pilotes des escadrons de *Jaguar* ne furent pas les moins cruels.

L'issue heureuse de cet accident nous amena à tirer des leçons de l'affaire : mais nous n'allâmes pas jusqu'à accepter la supériorité de l'avion sans pilote en combat aérien. Se voir offrir une victoire aérienne, certes modeste, mais apparemment facile et la rater ! Il doit y avoir encore des pilotes pour regretter de n'avoir pas pris l'alerte ce jour-là.

Jean-Jacques Brun (61-Moulin)

À propos de syndicalistes

(Le Piège 205, AIA de Cuers, p.22)

Je ne suis pas un fan de la CGT, mais quand on a apprécié le comportement de l'un de ses responsables, pourquoi ne pas en parler.

La scène se passe en 1986, alors que j'étais chef de la base d'essais de Cazaux, établissement où se déroulent les essais en vol d'armements au profit des armées et des industriels français. Son effectif était d'environ 500 personnes, dont 200 militaires et 300 civils. Ceux-ci étaient représentés par deux syndicats principaux, FO avec environ 75 % des voix et la CGT avec 20 %. Mes relations avec les deux leaders syndicaux étaient tout à fait cordiales.

Cependant, il était particulièrement décevant, au lendemain d'une discussion qui m'avait semblé constructive, de voir circuler un tract bête et méchant, manifestement rédigé au profit de quelques électeurs primaires du syndicat. Mais, il fallait faire avec...

Un jour, un drame survient chez nos voisins de la 8^e escadre de chasse. Deux *Alphajet* sont entrés en collision causant la mort de deux pilotes. Comme il est de règle dans l'Armée de l'air, la base est verrouillée jusqu'à ce que les familles des pilotes décédés soient informées du drame. En conséquence, les cars du CEV qui ramenaient les personnels chez eux à la fin de la journée sont bloqués trois quarts d'heure à la sortie de la base.

Le lendemain, les syndicats demandent à me voir. Et me voilà en train d'expliquer patiemment que par le passé, une épouse a paraît-il appris qu'elle était veuve par la radio, et qu'il est désormais de tradition dans l'Armée de

l'air, en cas d'accident mortel, de tout faire pour éviter les fuites pendant que les autorités font le maximum pour prévenir les familles. Pour plus de précaution, on ferme la base. Hier après-midi, la famille du lieutenant X n'a pu être prévenue dans le nord de la France par les gendarmes qu'après un certain temps, et la base a été rouverte immédiatement.

À la fin de mon exposé, M. FO qui avait écouté attentivement prend la parole et, avec hésitation, fait part de sa tristesse pour cet accident, puis il enchaîne avec précaution sur l'affaire des personnels retenus trois quarts d'heure dans les cars - je voyais où il voulait en venir : il était manifestement mal à l'aise - et dans son discours apparaît le mot "indemnité".

M. CGT l'interrompt alors en disant fermement : « Nous, on ne demande rien. »

Fin de la discussion, fin de la réunion. Et bon point à la CGT...

Francis Grimal (61-Moulin)

Le Neu Neu

Au restaurant l'autre soir, mon épouse et moi avons lié conversation avec le jeune couple sympathique et charmant qui dînaient à la table voisine. La dame, une jolie blonde approchant la trentaine, avait cette qualité rare qu'elle connaissait l'histoire du "Régiment Normandie-Niemen" et savait en parler avec exactitude. Elle n'était ni aviatrice ni même militaire, mais professeur d'espagnol dans son pays. Elle était russe, et enseignait à Moscou.

Lucien Robineau (51-Jeandet)

Devoir d'expression

(Le Piège 205 p.6)

Lors de la mise en forme de la rubrique courrier des lecteurs, l'adresse du blog de notre camarade Gizardin (56 - Le Cong) a malencontreusement disparu. La rédaction en est désolée : ce n'était aucunement une basse manœuvre destinée à contester le devoir d'expression.

Ci-après les informations escamotées :

Adresses : aerographe34@orange.fr

<http://target2007.typepad.fr/hgizardin/>

La rédaction

