

**LE CIEL EST MON DÉSIR**  
Pilote de Chasse pendant la Guerre Froide 1969-1991

C'est un récit historique, aéronautique et humain que nous offre cet itinéraire d'un pilote de combat pendant les vingt dernières années de la Guerre froide.

Fils d'ouvriers parisiens, Yvon Goutx découvre l'aviation à l'âge de 16 ans, à l'occasion de vacances en Corse. Il veut alors devenir pilote. Mais pilote de quoi ? Plusieurs possibilités se présentent : ENAC, Ecole de l'Air, aéroclubs, etc. Les événements de mai 1968 le poussent à s'engager à moins de vingt ans dans l'Armée de l'Air après avoir passé le concours d'entrée par la « petite porte ». Des 33 années qu'il va passer sous l'uniforme, il vous conte les 22 premières au cours desquelles il pilote les principaux avions des années soixante, soixante-dix, quatre-vingt et quatre-vingt-dix : Fouga-Magister, T33, Mystère IV, Mirage 3, Jaguar et Mirage F1CR.

Il nous fait partager ce qu'était sa vie de pilote de chasse et de reconnaissance, en Europe, pour se préparer à affronter les forces du Pacte de Varsovie mais aussi en opérations en Afrique et au Moyen-Orient.

Au bout de la chaîne décisionnelle, il livre ses impressions quand, bras armé du pouvoir politique, il doit effectuer sa mission, sans état d'âme.

De simple soldat élève-pilote à officier supérieur commandant une escadre de Jaguar pendant la Guerre du Golfe, il sillonne sur monoplace de combat tous les lieux où la France défend ses intérêts ou s'associe aux décisions onusiennes.

**L' auteur**  
Né à Paris en 1949, l'auteur se passionne pour les avions depuis son adolescence. Issu du rang, il débute sa carrière opérationnelle sur Mirage 3E au célèbre Escadron de Chasse 214 « La Fayette ». Après une année à Salon-de-Provence pour accéder à l'épavelette d'officier, il gravit tous les échelons de qualification professionnelle sur Mirage 2R avant de commander une escadrille de TEC 4111 « Jura » sur Jaguar, un escadron de reconnaissance, FER 1133 « Belfort » sur Mirage F1CR, celui cher à Antoine de Saint-Exupéry, enfin une escadre nucléaire, la 7<sup>e</sup> Escadre de Chasse sur Jaguar. Il a commandé à trois reprises des détachements opérationnels, au Tchad et en Arabie saoudite.

Après avoir quitté l'Armée de l'Air, il s'investit dans le monde associatif et continue de voler sur sa son F100 Magister, l'avion de ses débuts.

Totalement plus de 5 200 heures de vol dont 3 600 sur monoplace de combat, il est officier de la Légion d'Honneur et de l'Ordre National du Mérite, titulaire d'une croix et d'autres décorations dont la Médaille de l'Héronnaute.

Ouvrage format 14,8 x 21  
416 pages + 1 cahier photos  
Code article : 8012790 Z  
ISBN N° 978 2 7025 1520 4  
Prix public : 29,00 €  
Franco de port : 37,00 €

Notre camarade Yvon Goutx (EMA 73 - Max Guedj) vient de publier ce récit que l'on commander directement à l'auteur (35, rue de la Richardière - Sarzec 86360 Montamisé). Nous en parlerons dans le prochain numéro.

## « Le Fouga Magister piloté par votre fils s'est abîmé en mer ce matin... »

Jean-François Soulet  
Editions Cairn, collection Fiction Sud, 13,5 x 18 cm, 162 pages, 13 €

La disparition au large de la Corse en septembre 1989 d'un Fouga convoyé sur Chateaudun par un pilote d'exception intrigue aussi bien les enquêteurs de l'Armée de l'Air que la famille du pilote. Pourquoi le commandant du CEAM en personne pilotait-il ce Fouga qui allait être stocké ? Accident ? Suicide ? Face à la Grande Muette qui reste muette, la mère et le père se transforment en enquêteurs pour percer le mystère de la disparition de leur fils unique. Une disparition qui est finalement expliquée au terme d'une investigation de six années s'achevant par un surprenant rebondissement où se mêlent chantage et espionnage.

Jean-François Soulet est un ro-



mancier dit « régional » auteur de plusieurs ouvrages. Egalement historien, il a enseigné à Mont-de-Marsan et Toulouse, ce qui lui a ouvert les portes de l'Armée de l'air. Son roman ne devrait pas déplaire aux piègeards les plus tâtillons qui, au travers de la vie romancée du jeune et brillant chasseur, retrouveront la vie à Salon, les premiers vols en unité en suivant avec délice la progression d'une enquête pas comme les autres.

## ► In memoriam



### Général René Chesnais (42 - Tricaud)

Le général René Chesnais s'est éteint le 24 juillet 2014.

Entré à l'École de l'air le 9 octobre 1942, il est renvoyé dans ses foyers fin novembre avec ses camarades de promotion, à la suite de l'invasion de la Zone Sud puis de l'occupation de la base par les allemands.

Il s'engage alors dans la Résistance, puis rejoint l'École de l'air à Marrakech, en novembre 1943, après un franchissement périlleux des Pyrénées et un transit par les camps d'internement espagnols. De là, il part aux USA pour y commencer son entraînement aérien. Après un an, breveté navigateur, il rejoint à Alger le GT 1/62, et effectue de nombreuses missions sur JU 52 en Afrique et au Moyen-Orient.

En août 1946, il rallie en Indochine les GT 1/34, sur JU 52, puis 2/64, sur Dakota. Il revient momentanément en France en juillet 1948 pour y reprendre sa formation au pilotage et retrouve en mai 1949 le GT 2/64 en Indochine où il finira son séjour comme aide de camp du général Carpentier.

De retour en France, parlant bien l'anglais, il assiste le général Gruenther pour installer le SHAPE à Rocquencourt et y accueillir son premier chef, le général Eisenhower.

Après l'École d'État-major, il reprend son entraînement de pilote puis est affecté au GTLA 2/60 de Villacoublay. Il prend ensuite à Bône en 1956, le commandement du GB 1/94 équipé de B26 Invader. Il effectue alors 199 missions de guerre en 350 heures de vol.

EMAA/3e bureau, commandant de promo à Salon, École de Guerre puis État-major particulier du Président de la République pour participer à la création des FAS, le prépare à prendre, en 1965, le commandement de la base d'Istres avec ses Mirage IV et ses C135.

Après avoir été chef du 1<sup>er</sup> bureau puis chef de cabinet des CEMAA Philippe Maurin et Gabriel Gauthier, il est nommé général le 1<sup>er</sup> octobre 1970. De retour à Salon pour commander l'École de l'air, il renforce ses liens avec la faculté d'Aix-Marseille.

Il effectue ensuite un retour au SHAPE comme Chef de la Mission Militaire Française auprès du général Goodpaster. Un poste très diplomatique, la France ayant quitté la structure militaire intégrée de l'OTAN, pour que, par des contacts discrets mais efficaces entre le général Haig et notre CEMA, nous restions proches de nos alliés en cas de conflit.

Général de Corps d'armée en 1977, avec 6 500 heures de vol et huit citations pour ses faits d'armes, il part en congé du PN pour prendre sa retraite dans sa chère Bretagne. Il sera pendant 12 ans maire de sa ville natale de Baulon.

La riche carrière du général Chesnais comme résistant, pilote de combat, meneur d'homme ou habile négociateur auprès de nos alliés lui a valu, en 2007, d'être élevé à la dignité de Grand-Croix de l'Ordre national du mérite. ■

Philippe Fleuot (43 - France)

