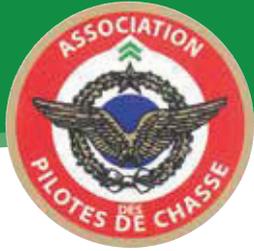


# Association des Pilotes de Chasse

www.pilotesdechasse-asso.fr



Novembre 2020



## EDITORIAL

Chasseurs, mes frères

Je voudrais débiter ce mot par un fervent hommage à nos récents disparus, les petits comme les grands. Parmi eux, nous aurons une pensée particulière pour le général Michel Forget (EA46), à qui l'armée de l'air et de l'espace doit beaucoup, et pour notre frère d'armes transporteur le général René Perret (EA63), qui s'est aussi engagé pour la communauté des aviateurs. Ils ont pris leur dernier envol.

Dans le registre des tristesses du moment, le Conseil d'Administration a décidé d'annuler le traditionnel repas de la chasse de fin d'année tant la propagation du virus est forte et dangereuse pour la disponibilité de nos jeunes pilotes de chasse et pour la santé des plus anciens. Attendons sereinement l'édition 2021 pour faire la fête.

Porté par notre fidèle Grull, trésorier de l'APC, le drapeau des As dont nous avons la garde a fait une sortie remarquable lors du ravivage de la flamme présidée par le CEMAEE et organisée par la communauté des réservistes Air de la région parisienne.

Je tiens également à féliciter et remercier Guy André Hurel (EA78), membre récent du CA, pour son travail colossal qui consiste à compiler et mettre à jour la liste des Brevetés Chasse depuis les origines. Il finalise les années de 1983 à 1988 pour s'attaquer aux promos de 1960 à 1980. Bon courage !

Enfin, vous noterez que ce bulletin est plus consistant que les précédents car il y a tant de faits et de souvenirs à relater. Parmi les sujets traités, notre rédacteur en chef, Tonio, s'est fait un plaisir de rapporter la cérémonie de macaronnage de la première promotion de pilotes de chasse formée sur PC21 et de transfert de l'Ecole de chasse de Tours à Cognac (photos à l'appui). J'y ai représenté avec fierté l'APC.

Je ne peux m'empêcher de conclure en vous demandant de bien prendre soin de vous, jeunes et moins jeunes, et de respecter les gestes barrières qui feront in fine que nous nous retrouverons comme toujours avec grand plaisir.

A la Chasse !

**Général Patrick Charaix**  
Président



Page 1  
Editorial du Président

Pages 2-3  
Général Michel Forget

Page 3  
Dernier vol officiel des Alphajet  
à l'École de Chasse de Tours

Pages 4  
L'événement du 16 septembre  
2020 à Cognac

Pages 4-5-6-7  
« Accelerate, Change or Lose »

Page 7-8  
Hommage franco-britannique au  
héros de la Royal Air Force

Page 9  
Appel à cotisation  
Soutien Les Ailes Brisées

Page 10  
Bimbeloterie APC, tarifs 2020  
Champagne « Aviation de Chasse »  
Assemblée Générale Ordinaire

Page 11  
Le site Internet

Page 12  
Notes de lecture

## in Memoriam

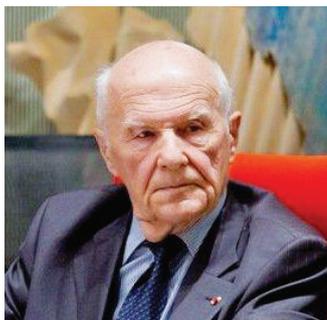


Général de Corps Aérien  
Michel Forget  
EA46, 1927-2020



Général de Corps Aérien  
René Perret  
EA63, 1944-2020

## Général Michel Forget



Michel, Claude, André Forget est né le 5 mai 1937 à l'Île Bouchard (37). Il intègre l'Ecole de l'air le 28 octobre 1946, comme élève-officier du corps des officiers de l'air, promotion Antoine de Saint-Exupéry. Il est nommé sous-lieutenant le 1<sup>er</sup> octobre 1948. Breveté pilote

de chasse, il rejoint la 2<sup>e</sup> escadre à Dijon-Longvic, au sein de l'escadron 1/2 « Cigognes où il vole sur DH-100 « Vampire » et gravit toutes les qualifications opérationnelles. Lieutenant le 1<sup>er</sup> octobre 1950, il devient commandant d'escadrille.

En octobre 1954, il rejoint la BAO 136 à Bremgarten (RFA). Il vole dorénavant sur MD-450 « Ouragan ». Nommé capitaine le 1<sup>er</sup> janvier 1955, il est nommé commandant en second de l'escadron 2/4 « Lafayette ». En décembre 1955, toujours à Bremgarten, il prend le commandement de l'escadron 1/4 « Dauphiné ». Il transforme avec brio son escadron qui est maintenant doté de Republic F-84F « Thunderstreak ». Lorsqu'il quitte le commandement de son escadron, en janvier 1959, des plaisantins de son ancienne unité l'auraient abonné au journal *Le Dauphiné libéré*. Cela ne l'empêche pas de rejoindre son nouveau poste en Algérie comme second du Poste de Commandement Air 10/540 à Batna en janvier 1958, puis à l'Etat-major interarmées des forces françaises en Algérie. Pendant son séjour, il totalisera 673 heures de vol en 345 missions de maintien de l'ordre sur plusieurs types d'avions. Il obtiendra la Croix de la Valeur militaire avec palme pour deux citations à l'ordre de l'Armée Aérienne et à l'ordre du Corps d'Armée Aérien. De retour en Métropole, en septembre 1960, il rejoint la BA 102 de Dijon où il devient chef des opérations de la 2<sup>e</sup> escadre de chasse, volant sur le tout nouveau Mirage III C. Le 1<sup>er</sup> octobre de la même année, il reçoit les galons de commandant et devient en septembre 1962 le commandant en second de son escadre. Il prend le commandement de la 2<sup>e</sup> escadre en septembre 1963 et, fait rare, il cumule ce poste avec le commandement des Moyens Opérationnels de la BA 102. Il est nommé lieutenant-colonel le 1<sup>er</sup> janvier 1965.

### Opérations extérieures :

Janvier 1958 – Algérie – Commandant en second du poste de commandement avancé à Batna ;

Novembre 1977 – Février 1978 : Mauritanie – Chef du commandement interarmées des forces françaises engagées dans l'opération « Lamentin ».

Reçu major au concours d'entrée à l'Ecole Supérieure de Guerre Aérienne (ESGA), il est stagiaire à l'Ecole militaire en octobre 1965 (ESGA puis CSI). Breveté, il est muté à l'Etat-major de l'armée de l'air sur la BA 117 de Balard, comme adjoint au chef du 3<sup>e</sup> bureau puis comme chef du bureau « Prospective et Etudes ». Il reçoit ses galons de colonel le 31 décembre 1968. Il prend le commandement de la BA 116 de Luxeuil du 27 août 1969 au 5 septembre 1971. Il continue à s'entraîner dans les escadrons de la 4<sup>e</sup> escadre stationnée sur sa base et équipée de Mirage IIIE. A l'issue du commandement de la BA 116, il retourne à Balard comme chef du 3<sup>e</sup> bureau « Opérations ». Affecté comme colonel au Commandement de la 2<sup>e</sup> région aérienne dont l'état-major se trouve sur la BA 107



de Villacoublay, il tient le 1<sup>er</sup> octobre 1973 le poste d'adjoint au chef OPS, puis de commandant de la zone de défense aérienne nord. Général de brigade aérienne à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974, il est jusqu'au 30 septembre 1975 adjoint OPS et commandant de la ZAD nord-est. Du 1<sup>er</sup> octobre 1975 au 27 novembre 1976, il est le chef de cabinet militaire du Ministre de la Défense à Paris. Puis il rejoint la FATAC/1<sup>ère</sup> RA sur la BA 128 de Metz, le 28 novembre 1976. Le général Forget, général de division aérienne à compter du 1<sup>er</sup> avril 1977, y sera le commandant en second jusqu'au 23 février 1979. Il devient général de corps aérien le 1<sup>er</sup> novembre 1978. Il prend le commandement de la Grande Unité Aérienne Spécialisée (GUAS) qu'est la FATAC/1<sup>ère</sup> RA du 24 février 1979 au 4 mai 1983. Il est en congé du personnel navigant du 5 mai 1983 au 4 mai 1987.



## Décorations et distinctions :

Grand-croix de la Légion d'Honneur

Officier de l'ordre national du Mérite

Titulaire de la médaille de l'Aéronautique

Titulaire de quatre citations comportant l'attribution de la Croix de la Valeur militaire avec palmes dont trois à l'ordre de l'armée aérienne et une à l'ordre du corps aérien.

Admis en 2<sup>e</sup> section le 5 mai 1987, il totalise 6 700 heures de vol en 745 missions de guerre.

Il a œuvré pour la défense par les fonctions qu'il a exercées :

- Président de l'association des Anciens Elèves de l'Ecole de l'Air (AEA) ;
- Président du groupe aéronautique militaire de l'air ;
- Conférencier à l'IHEDN ;
- Membre éminent du Conseil de l'ordre national de la Légion d'Honneur ;
- Membre du conseil d'administration de l'Association des Ecrivains Combattants (AEC) ;
- Membre de longue date et assidu aux réunions annuelles de l'Association des Pilotes de Chasse (APC).



Lors de son commandement de la FATAC/1<sup>ère</sup> RA, d'aucuns le nommaient le « Grand Yaka » et, à Paris, on parlait du « Duc de Lorraine ». Juste, droit et exigeant, Il est vrai qu'il a fait de ce commandement une machine de guerre éprouvée apte aux missions dans le contexte de la Guerre froide mais également des opérations extérieures, n'hésitant pas à visiter les escadrons ou à prendre part aux missions aériennes. Tous les commandants de bases, d'escadres et d'escadrons de la FATAC/1<sup>ère</sup> RA et leurs subordonnés s'en souviennent. Veuf et père de deux fils dont un handicapé dont il s'est occupé jusqu'au dernier jour, il nous a

quittés le 1<sup>er</sup> octobre 2020 suite à une crise cardiaque en prenant sa voiture.

Son dernier des sept livres qu'il a écrit, *L'armée de l'air face à ses épreuves*, paru en juin 2020 est préfacé par le chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace, le général Philippe Lavigne. Cet ouvrage sera son testament en forme de message d'espoir.

Nos profonds respects, mon Général.

**Pierre-Alain Antoine**

## Dernier vol officiel des Alphajet à l'École de Chasse de Tours

Les Alphajet ont fait leur adieu à Tours où, dès 1915, l'aéronautique militaire était arrivée alors qu'une école de pilotage fonctionnait déjà.

Le vendredi 5 juin 2020, l'Ecole de Chasse (EAC) installée depuis 60 ans sur la BA 705, a tourné une page avec un dernier vol officiel de cinq Alphajet. Point d'élèves-pilotes à bord mais les cadres de la base et de l'école, à commencer par le colonel Bourdeloux, commandant la base et le Lieutenant-Colonel Le Gall, commandant de l'EAC. Le capitaine Marion, seule instructrice de l'école faisait partie de la patrouille qui a survolé le Val de Loire de Saumur à Chenonceau, en passant par Villandry pour survoler à midi pile l'hôtel de ville de Tours.

Il y avait de l'émotion au passage des cinq Alphajet, à leur arrivée au parking, sous la voûte d'eau créée par les moyens lourds des Pompiers de l'air de la base et il y eut quelques larmes (cachées) lorsque les dix réacteurs se sont tus. Ce dernier vol aurait dû clôturer une cérémonie qui, en raison des impératifs sanitaires du moment, a été finalement réduite à la seule présence des familles de militaires, pilotes comme mécaniciens.

Après un dernier « macaronnage » prévu le 2 juillet en présence du chef d'état-major de l'armée de l'air et la dispersion des avions à Cazaux et à Cognac, l'EAC fermera définitivement et officiellement ses portes en juillet 2021 après deux années de transition qui l'auront vue déménager progressivement sur la BA 709 de Cognac, nouveau lieu de formation des équipages de chasse de l'armée de l'air.

En juillet 2021, après la cession de 200 hectares à Tours Métropole, la base se repliera sur 100 hectares afin de se consacrer aux nouvelles missions que lui confiera l'armée de l'air.

Photos Pascal Montagne



**Pierre-Alain Antoine**

## L'événement du 16 septembre 2020 à Cognac



Une nouvelle page de l'histoire de l'armée de l'Air et de l'Espace s'est ouverte le samedi 12 septembre sur la BA 709 de Cognac-Châteaubernard. L'après-midi de ce jour-là débute sur la base aérienne baignée par un soleil bienveillant. C'est une cérémonie sous la présidence du Général d'Armée Aérienne Philippe Lavigne, CEMAEE qui doit se dérouler en trois temps :



- elle débute par la lecture d'un ordre du jour pour la reprise des traditions de l'Ecole de l'Aviation de Chasse (EAC) 00-314 de Tours par l'EAC 00-315 de Cognac.

- elle est concrétisée par la remise du drapeau de l'EAC de Tours à celle de Cognac.

- arrive la concrétisation de la nouvelle formule de formation des pilotes de chasse par le macaronnage des treize stagiaires de la promotion 2019A de l'EAC.

Cette promotion est la première à bénéficier du cursus de formation « chasse » modernisée sur Pilatus PC-21 à Cognac depuis le transfert de l'EAC précédemment à Tours. Ces nouveaux pilotes de chasse récemment formés ont reçu leurs « ailes » des mains de leurs parrains, symbolisant ainsi leur entrée dans le statut des pilotes de chasse. Pour marquer l'événement, le CEMAEE avait tenu à être présent et à « macaronner » un des nouveaux « membres » de notre club, qui, il faut bien dire, est très fermé. Le président de l'APC, le général Charaix, était présent également.

Comme à chaque macaronnage depuis quelques années, les casquettes des nouveaux brevetés volèrent en l'air, se rapprochant ainsi des traditions de l'US Air Force Academy de Colorado Springs.



La cérémonie s'est terminée par une présentation de la Patrouille de France. Les personnes présentes ont pu également admirer les avions d'armes et leurs équipages venus rehausser, venant de leurs bases opérationnelles, cette « première » en terre charentaise.

Copyright : C. Sarrailh/AAE/Armées, Morgane Vallé/AAE/Armées

Pierre-Alain Antoine

## « Accelerate, Change or Lose », l'analyse du Lieutenant-Colonel Romain Béthoux, après son expérience américaine...

Membre du CA de l'APC, le lieutenant-colonel Romain Béthoux EA-99 vient de rentrer au pays après deux années passées aux Etats-Unis – une année stagiaire à l'USAF Air Command Staff College (Ecole de guerre) et un an stagiaire à la SAASS (School of Advanced Air and Space Studies). Il nous a fait parvenir un document intitulé **Accelerate change or lose** qui est la feuille de route du nouveau chef d'état-major de l'USAF, le général Charles Quinton Brown Jr, pilote de chasse, en poste depuis juin 2020. Depuis son retour, à l'EMA/EMP, Romain Béthoux nous présente le texte qu'il a traduit en français et que le général a écrit dès les premiers jours de son entrée en fonction au plus haut niveau de l'USAF.



« **Accelerate Change or Lose** » : en tant que 22<sup>e</sup> chef de l'USAF, le Général Charles Q. Brown Jr. a défini en août dernier, une nouvelle stratégie pour l'armée de l'air américaine afin de relever les défis à venir. En quelques pages, avec le style américain que l'on connaît, il a su galvaniser ses troupes et fixer des objectifs très clairs. La culture militaire

outré-Atlantique nous apparaît parfois comme tout juste sortie d'un film hollywoodien et l'on se dit souvent que c'est *too much* ! Mais voilà, comparaison n'est pas raison, et il nous est très difficile finalement de réellement comprendre une autre culture, même cousine et familière comme celle de l'Amérique, même entre pilotes de chasse. C'est pourquoi, je vous propose sans jugement ni analyse la traduction des grandes lignes de la stratégie du CSAF<sup>1</sup> éditée il y a trois mois.

« Aujourd'hui, nous évoluons dans un environnement très dynamique avec de nouveaux facteurs qui nous obligent à prendre certaines décisions et certaines actions pour pouvoir à la fois continuer nos missions tout en prenant

<sup>1</sup> Chief of Staff of the Air Force



**U.S. AIR FORCE**

soin de nos aviateurs et de leurs familles. Pour cela nous avons une fenêtre de tir. Notre armée de l'air doit accélérer son changement, son évolution, pour contrôler et exploiter le domaine aérien au bon niveau, c'est-à-dire au standard attendu par la Nation. Si nous ne changeons pas, si nous échouons à nous adapter, nous risquons de perdre la garantie de pouvoir défendre nos intérêts nationaux, comme nous le faisons depuis des décennies. Nous risquons de perdre un combat à long terme, la compétition des grandes puissances, les combats du haut du spectre, mais de perdre également le niveau de qualité de nos aviateurs, notre crédibilité et, au final, notre capacité à protéger notre futur. Nous devons en conséquence avancer avec un seul but : accélérer notre changement ou être condamné à perdre (*Accelerate Change or Lose, ACOL*) ».

Le présent document est le résultat de mon évaluation détaillée de cette situation. Il explique pourquoi l'armée de l'air doit évoluer plus rapidement pour rester l'Air Force dominante, la plus respectée au monde.

« Nous devons nous concentrer sur le *Joint Warfighting Concept*, mis en œuvre par un C2 interarmées multi-domaines qui va rapidement atteindre des capacités de

## Aujourd'hui, la domination incontestée de l'armée de l'air américaine n'est plus assurée.

« Depuis l'opération *Desert Storm*, l'USAF a profité d'une période historique de domination, devenant une armée de l'air contribuant à la puissance interarmées, crainte et enviée partout dans le monde. Depuis 1980, nous avons vécu en étant habitué à une Amérique relativement riche, à la capacité du contribuable américain de financer des capacités toujours plus exclusives et de jouir du temps nécessaire à l'industrie pour les produire ; tout ceci en même temps que nous exécutions près de 30 années d'engagement continu en opérations. Pendant des décennies, les Américains, nos alliés et nos partenaires se sont sentis en toute sécurité, bénéficiant de la protection maximale de la dissuasion stratégique offerte par nos armées. Aussi, pendant la plus grande partie de notre existence le territoire national a été un sanctuaire. Ces hypothèses ne sont plus vraies aujourd'hui.

Certains compétiteurs, particulièrement la Chine, ont fait et continuent à faire des efforts pour réduire les avantages qu'offre l'outil militaire américain ; ils menacent les intérêts des États-Unis et sa position géopolitique sur l'échiquier mondial. Pendant que nous nous focalisons à contrer les organisations terroristes, nos compétiteurs se sont concentrés sur les moyens de nous vaincre. Ils ont étudié, évalué et inventé des systèmes spécifiquement conçus pour prendre le dessus sur nos capacités, celles sur lesquelles repose le mode opératoire américain, notre mode de guerre, depuis plus d'une génération. A l'avenir, les futurs conflits ne seront pas loin de nos



combats digitales, à bas coût et de hautes technologies. C'est seulement grâce à une collaboration interne et à ce concept que nous pourrions réussir. L'armée de l'air doit travailler différemment avec les autres départements de la défense et le Congrès notamment, mais aussi avec nos partenaires industriels, qu'ils soient traditionnels ou récents, afin d'affiner les processus et provoquer une culture d'acceptation du risque plus intelligente. Un des points les plus importants est de responsabiliser nos aviateurs qui sont des hommes et des femmes incroyables capables de résoudre tous les problèmes. Nous devons faire confiance à des chefs d'équipe adaptatifs et multitâches, courageux dans la résolution des problèmes et démontrant un esprit d'ouverture, d'ingéniosité et d'initiative ».

Il s'agissait là de la première partie du document, la suite est une reprise des idées principales précitées mais plus détaillées.

« Dans un monde qui dispose, mais pas uniquement, de ressources en diminution, de compétiteurs mondiaux plus agressifs, d'un développement très rapide de la technologie et de sa diffusion, l'armée de l'air américaine doit accélérer son changement pour contrôler et exploiter le domaine aérien tout en garantissant la sécurité de la nation grâce à la mise en œuvre de deux composantes de la dissuasion nucléaire.

côtes ; nous devons en conséquence nous préparer à faire face à des tentatives adverses de menaces directes du territoire national avec des moyens non conventionnels, conventionnels et peut-être même nucléaires.

De plus, *air dominance is not an American birthright*. Sans le contrôle de l'air sans précédent de notre armée, facilitant les opérations dans tous les autres domaines, aucune mission militaire américaine ne pourrait bénéficier d'une complète liberté d'action. C'est pourquoi, il n'est pas surprenant que nos compétiteurs affichent agressivement la capacité à contester notre supériorité aérienne, son renseignement, ses capacités de frappe, en usant de systèmes d'armes avancés pour directement confronter ou diminuer notre puissance de combat. Dorénavant à l'étranger, nos aviateurs devront se battre pour obtenir une supériorité aérienne locale et permettre l'effet des armes. Les aviateurs de demain ont plus de chance d'agir dans un environnement hautement contesté et doivent se préparer à combattre dans des conditions de taux d'attrition et de risque bien plus similaires à l'ère de la Seconde Guerre mondiale qu'à l'environnement non-contesté auquel nous nous sommes habitués. Les forces et leurs concepts opérationnels doivent évoluer. Notre approche de la dissuasion doit s'adapter aux changements de l'environnement sécuritaire. (...) Alors que la création de l'armée de l'espace permet une meilleure prise en compte d'un domaine clé, cela requiert surtout une plus grande intégration entre les armées pour priver nos



compétiteurs de ce lien avantageux qui agrège les domaines qui tiennent les hauteurs avec le cyberspace, qui les connecte tous et permet d'accroître leurs effets. En tant qu'aviateurs, nous devons redéfinir le sens de ce qu'est voler, se battre et gagner. Le voyant d'alerte clignote depuis longtemps.

autour du monde afin de faire converger nos objectifs communs contre des menaces communes en présentant de multiples dilemmes à nos compétiteurs et adversaires (...). L'US Air Force doit travailler différemment avec les responsables du DoD, du Congrès et les industriels pour harmoniser les processus et inciter des mentalités d'acceptation du risque en soutient des combattants et du pays. Mais d'abord, nous devons honnêtement nous évaluer et appréhender nos propres freins au changement. Les futures restrictions budgétaires nécessiteront des décisions très difficiles impactant notre modèle. Et nous ne pouvons pas occulter ces choix.

L'US Air Force fait déjà face à une augmentation de la pression budgétaire basée sur un accroissement des coûts de maintenance des flottes nouvelles ou vieillissantes, des opérations continues et d'une modernisation différée. Alors que les décisions précédentes ont été faites avec la meilleure intention en tenant compte des besoins de l'époque, malheureusement elles ne délivrent pas les attendus dont nous avons besoin à cause des changements rapides de nos compétiteurs chinois et russes. Tirant les leçons des précédents plans de recapitalisation et de modernisation, nous devons aborder les décisions avec un esprit d'entreprise ouvert. Nous devons examiner nos structures et le processus de prise de décision pour aborder des conversations difficiles mais sincères et amorcer le changement nécessaire.

Nous devons reformuler les débats centrés uniquement sur les plateformes aériennes pour nous focaliser finalement sur les capacités et les objectifs indispensables à réaliser notre mission. Les programmes qui ont été prometteurs un temps et qui ne sont plus atteignables financièrement ou qui ne délivreront pas les capacités nécessaires contre nos compétiteurs dans le temps imparti doivent être annulés. Le prix, le plan de livraison ou la performance ne sont plus des facteurs à prendre en compte individuellement pour garantir le succès d'une acquisition. Les nouvelles capacités doivent donc être conçues, développées et mises en service plus rapidement que dans le système de production adverse. Si nous voulons battre nos compétiteurs en combat, nous devons aussi les battre dans le développement et la mise en service de nos capacités. Après des décennies d'opérations quasi continues, nous devons aligner les processus de l'armée de l'air sur l'intervention de la force, en améliorant notre réactivité, notre capacité à générer de la puissance et à faire la guerre. Nous devons aussi développer des moyens de reposer nos personnels, qu'ils puissent récupérer et s'entraîner pour les actions futures. Il faut simplifier les processus, éliminer les redondances bureaucratiques.

**Déléguer et responsabiliser les aviateurs permet de résoudre n'importe quel problème.** Des opérations réussies et un soutien efficace au combat dans un environnement contesté exigent un maximum de délégation, de confiance, et d'autonomie envers les aviateurs avant le début d'un conflit. Nous devons déléguer aux aviateurs à tous les niveaux, au plus bas niveau de compétence possible, en gardant à l'esprit qu'avec la

**La stratégie de défense nationale de 2018** et la commission indépendante de la stratégie de défense nationale ont toutes deux conclu que l'environnement de sécurité international devient plus compétitif et dangereux avec le retour à la compétition entre grandes puissances et l'érosion des avantages militaires américains. Au moment même où l'érosion de l'avantage procuré par notre outil de combat impacte l'ensemble des forces militaires, il devient particulièrement crucial pour l'armée de l'air de doubler ses efforts pour accélérer les changements nécessaires à nos succès futurs. L'US Air Force doit s'adapter afin de garantir notre unique utilité à la Nation : la capacité à dissuader stratégiquement et à employer des effets multiples en un temps quasi-immédiat. Nos contributions sont indispensables au succès d'un combat du haut du spectre. (...)

**Être juste bon aujourd'hui c'est perdre demain.** Contrairement au passé, la plupart des technologies émergentes qui détermineront notre futur ne sont plus créées ou financées par le DoD. Les processus par lesquels nous construisons nos capacités ne se sont pas adaptés à ces changements ; la façon dont nous testons, évaluons et entraînons nos aviateurs ne correspond pas aux exigences actuelles et à venir. En même temps qu'ils progressent, nos aviateurs ont besoin que nous intégrions et accélérions les changements indispensables pour explorer des concepts opérationnels nouveaux et apporter le plus rapidement possible des capacités innovantes qui nous aideront lors de nos prochains combats.

Pour réussir, nous devons contribuer au **Joint Warfighting Concept**, permis par un C2 interarmées multi-domaines, et placer dans les mains du combattant de nouvelles capacités grâce à l'innovation, l'expérimentation et le développement rapide de prototypes, en usant d'une approche collaborative entre nos unités et nos partenaires civils. (...) Nous devons revoir nos missions internes et nos modes de fonctionnement. Nous devons considérer également comment réussir à améliorer l'interopérabilité et le partage de données avec nos alliés et partenaires les plus proches pour que nous volions, combattions et gagnions ensemble. (...). Nous devrions étendre le réseau de ceux qui partagent notre mentalité d'aviateur



confiance et l'autonomie vient la responsabilité. Nos aviateurs doivent être multitâches et adaptatifs, au même titre qu'innovant et courageux pour résoudre les problèmes, en démontrant de l'ouverture d'esprit, de l'ingéniosité et de l'initiative. (...) Tout ceci, nous l'avons déjà fait et ensemble nous pouvons le refaire. Pour ce faire, nous devons accélérer le changement maintenant pendant que nous bénéficions d'une fenêtre d'opportunité unique mais limitée. »

La note s'achève sur une citation de Giulio Douhet : « La victoire sourit à ceux qui anticipent le changement du caractère de la guerre et non à ceux qui attendent de s'adapter après que le changement ait eu lieu ».

En résumé, le CSAF incite à la transformation pour garantir un avantage continu à la Nation américaine. D'aucun dirait que ce n'est pas une nouveauté, que l'innovation est le processus même de l'évolution et que le réalisme américain s'exprime une nouvelle fois à travers ces lignes. C'est en partie vrai. En revanche il est à noter une différence majeure avec la narration habituelle... C'est le doute. Le ton de la lettre ne revêt pas l'optimisme et la confiance traditionnelle de l'Amérique. Après deux

années passées sur la base de Maxwell à l'ACSC (*Air Command and Staff College*) et à SAASS (*School of Advanced Air and Space Studies*), c'est également ce que j'ai ressenti lors des séminaires où nous abordions le contexte géostratégique. Mes camarades ainsi que les professeurs faisaient souvent référence au fameux piège de Thucydide qu'a rendu célèbre la thèse du professeur Allison, en pensant que la Chine était la nouvelle Athènes et que l'Oncle Sam n'avait pas d'autre choix que d'employer la force contre Sparte pendant les guerres du Péloponnèse. Le monde est-il structurellement destiné à l'escalade de la violence ou pouvons-nous choisir un autre chemin ? Une chose est sûre, comme ils le rappelaient souvent en citant un extrait du dialogue mélien de Thucydide, dans l'histoire de l'homme « *the strong do what they want and the weak suffer what they must !* ».

En tant que chasseurs mes frères, nous avons un rôle à jouer d'une manière ou d'une autre et devons préserver notre capacité à mettre en œuvre la force pour rester maîtres de notre destin.

**Lieutenant-Colonel Romain Béthoux**

## Hommage franco-britannique au héros de la Royal Air Force, le pilote de chasse Flying Officer Edgar « Cobber » Kain

Il est 10h45 du matin. Le soleil darde ses derniers rayons de la saison sur la pelouse jaunie de ce lieu de recueillement si souvent calme. Les services techniques de la ville de Toul viennent de terminer l'installation de la sonorisation. La gendarmerie règle la circulation le long de la route départementale de Toul à Choley. Ce déploiement aurait dû se tenir le 7 juin mais un pernicious virus, répondant au nom de Covid-19, a bouleversé les plans de l'organisateur.

Oui, en ce 8 septembre, nous nous préparons à rendre hommage à un pilote de chasse britannique mort le 7 juin 1940. Il est inhumé en ce lieu comme 37 autres membres d'équipage de la Royal Air Force tombés de septembre 1939 à juin 1940 pendant la « Drôle de Guerre », que nos amis britanniques nommaient « The Phoney War ».

Le Flying Officer<sup>1</sup> Edgar James « Cobber »<sup>2</sup> Kain, héros aux 17 victoires aériennes et 3 probables, néo-zélandais de naissance, appartient au Squadron 73 volant sur Hawker Hurricane. Dès la déclaration de guerre, intervenue le 3 septembre, il traverse la Manche avec 80 autres appareils de la RAF afin d'effectuer des missions de chasse et d'escorte à la verticale des régions comme celles du Havre, d'Étain-Rouvres ou Verdun. Le Squadron 73 est une des premières unités à engager la Luftwaffe.



Edgar « Cobber » Kain



Le Flying Officer devant son Hurricane

« Cobber » Kain obtient sa 1<sup>ère</sup> victoire aérienne le 8 novembre 1939 en abattant un Dornier 17 ; le 23 novembre, près de Conflans-Jarny, il double sa mise en abattant un autre Dornier 17. Le 1<sup>er</sup> mars, avec son équipier, il engage deux Messerschmitt Bf 109 : il en abat un mais son avion est touché car il a reçu un obus adverse dans le moteur. Ce dernier se coupe et prend feu. Il se trouve à ce moment-là à 20 000 pieds (6 100 mètres) Kain se prépare à sauter mais se ravise à la dernière seconde, se rendant compte que son parachute n'est pas correctement fixé. Par chance, l'incendie du moteur s'éteint et notre héros parvient à se poser en vol plané sur le terrain encore français de Metz-Frescaty. Le 23 février, il reçoit une citation (mention in dispatches) et, à la mi-mars, il est le premier pilote de la RAF à se voir décerner la DFC<sup>3</sup>. A partir de cette date, les victoires aériennes s'enchaînent et les journaux britanniques et néo-zélandais se déchaînent pour vanter les exploits de ce pilote et renforcer le prestige de la RAF.

<sup>1</sup> Lieutenant dans la Royal Air Force (RAF)

<sup>2</sup> Surnom issu du patois néo-zélandais signifiant : l'ami, le gars sympa, le pote...

<sup>3</sup> Distinguished Flying Cross (DFC), croix de guerre pour les pilotes de la RAF

A partir du 10 mai 1940, jour de l'offensive allemande dans les trois pays Belgique, Pays-Bas et Luxembourg et dans le Nord de la France, le fougueux pilote collectionne les victoires. Bien que le repli des forces britanniques soit entamé, son escadron passe de Rouvres vers Reims puis vers Gaye au sud de Cézanne et enfin à Echemines, à l'ouest de Troyes, il abat le 5 juin un Me-109. Le même jour, le Fighter Command désire le voir revenir sur l'île afin de pouvoir le présenter comme un héros ; le message de retour impératif tombe le 6 juin et le 7 au matin, alors que ses camarades sont venus l'entourer pour un dernier aurevoir, il décolle à bord de son Hurricane fétiche, le L1826, et se lance dans une série de voltige pour rendre le salut à ses amis. Lors d'un passage à très basse altitude, il entame une série de tonneaux lents. Le 3<sup>e</sup> se termine en drame. L'avion percute le sol et explose. Le corps du pilote est éjecté de l'épave. Après une sépulture provisoire à Troyes, Edgar James « Cobber » Kain, 22 ans, est inhumé à Choley.



Le rappel historique du colonel Pierre-Alain Antoine



La tombe de Cobber Kain, au milieu, avec les coquelicots rouges, symbole des morts en service

Revenons au 8 septembre 2020. Un peloton d'honneur fourni par la BA 133 de Nancy-Ochey rend les honneurs à l'arrivée des autorités : le colonel Alexandre Richard commandant la BA 133, le colonel Marc Limorté, commandant du 516<sup>ème</sup> régiment du Train et commandant d'armes de la garnison toulouise, le Group Captain<sup>4</sup> Antony McCord, attaché de l'air auprès de l'ambassade de Grande-Bretagne à Paris, le Flight Lieutenant (FL)<sup>5</sup> Alex Lock, officier en échange de la RAF sur la BA 133, et enfin monsieur Xavier Puppink, directeur pour la France de la CWGC<sup>6</sup>. De nombreux maires des villes et villages environnants ainsi que les représentants des associations patriotiques et leurs porte-drapeaux ont tenu à être présents. A cette cérémonie, organisée sous l'égide des comités de Toul de la SMLH<sup>7</sup> et du Souvenir français (SF) sont venus les présidents de ces deux comités ainsi que le délégué départemental et la déléguée adjointe, elle-même présidente du comité de Toul du SF. Une importante délégation du CDRH de la BA 133 est également présente ainsi que des délégations des officiers, sous-officiers et militaires du rang de la garnison.



Le peloton d'honneur

Après les honneurs rendus, le colonel Pierre-Alain Antoine procède à la lecture du rappel historique de l'événement. Vient ensuite le moment de déposer des gerbes au pied de la tombe de « Cobber » Kain. Sept gerbes sont présentées par les différentes autorités et les sonneries aux morts des deux pays ne sont troublées que

par de lointains bruits de réacteurs dans le ciel. Tout commence par *The last post* et notre sonnerie aux morts. Ce moment intense de recueillement précède le *God Save the Queen* et *La Marseillaise*.

Avant de clôturer la cérémonie, le GC Antony McCord prend le micro pour remercier les autorités tant civiles que militaires présentes et pour exhorter « l'entente cordiale » entre nos deux pays. Pendant que ces autorités saluent les porte-drapeaux, la sonorisation nous fait entendre le célèbre chant écossais *Amazing Grace* joué par l'orchestre du Royal Hussar Scots Regiment. Un très bel hommage pour un héros de la Royal Air Force, pour ses 37 camarades ainsi que les 36 membres de la British Army tombés durant la même période et qui reposent ici, près de chez nous en Lorraine, pour la liberté du monde.



Le Group Captain Antony McCord et le Flight Lieutenant Alex Lock



Le colonel Marc Limorté et le colonel Alexandre Richard

<sup>4</sup> Group Captain : colonel dans la RAF

<sup>5</sup> Flight Lieutenant (FL) : capitaine dans la RAF

<sup>6</sup> Commonwealth Graves War Commission : direction des cimetières militaires britanniques en France

<sup>7</sup> SMLH/ Société des Membres de la Légion d'Honneur

**Pierre-Alain Antoine**



## Appel à cotisation 2020 - 2021

La cotisation est indispensable à la survie de l'association, afin de couvrir les différentes dépenses de l'année (bulletin papier, site Internet, assurance, représentation lors de cérémonies, ...). L'année de cotisation a débuté au 1<sup>er</sup> octobre 2020 et se terminera au 30 septembre 2021. Si vous ne l'avez pas encore fait, vous pouvez encore régler votre cotisation.

Son montant dépend de votre grade et de votre position statutaire :

- Active : 20€ jusqu'au grade de lieutenant inclus, 30€ pour capitaine et au-delà,
- Réserve : 30€.

L'adhérent à jour de cotisations reçoit le bulletin papier (si son adresse sur le site APC est à jour), bénéficie du plein accès au site de l'APC et d'une remise sur le prix du dîner de la chasse.

Si vous avez déjà réglé votre cotisation, vous pouvez vous en assurer en nous le demandant (mail, téléphone) ou le vérifier en suivant la procédure suivante :

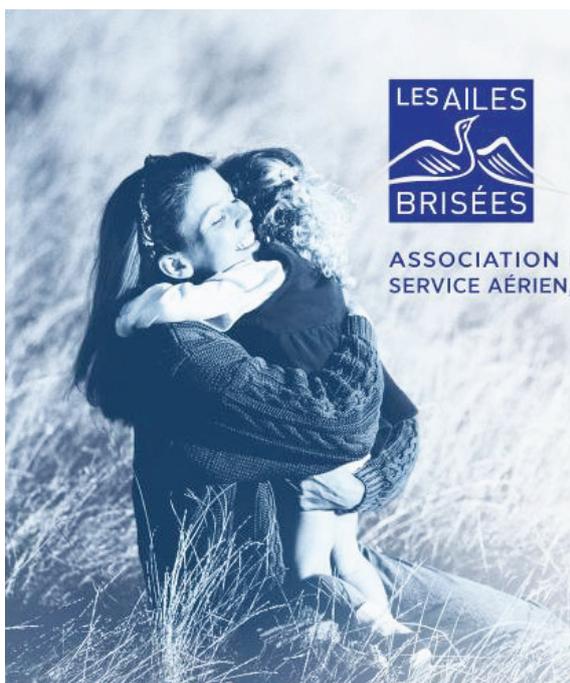
- Connectez-vous sur le site [www.pilotesdechasse.fr](http://www.pilotesdechasse.fr) (vous pouvez réinitialiser votre mot de passe si nécessaire)
- Allez sur votre profil (« mon compte » en bas de page)
- Si un calicot jaune apparaît sous votre nom, vous êtes à jour.

La cotisation peut être réglée :

- Sur le site Internet [www.pilotesdechasse.fr](http://www.pilotesdechasse.fr) (CB, virement, chèque)
- Par virement bancaire accompagné d'un mail à [pilotesdechasse@gmail.com](mailto:pilotesdechasse@gmail.com)
- Par chèque bancaire adressé à l'APC – 5 rue Christophe Colomb – 75008 PARIS avec le bulletin ci-après et un chèque bancaire, avec le formulaire ci-dessous.



Paiement de la cotisation APC 2020 - 2021				
<b>Nom</b>		<b>Prénom</b>		<b>Grade</b>
<b>Adresse civile</b> (pour envoi bulletin)				
<b>Date de naissance</b>		<b>Lieu de naissance</b>		
<b>Montant du paiement</b>				





# ADHÉRER C'EST SOUTENIR

ASSOCIATION D'ENTRAIDE AUX AVIATEURS BLESSÉS EN SERVICE AÉRIEN, VEUVES, VEUFs, ORPHELINS ET ASCENDANTS

Par votre adhésion vous perpétuez la chaîne de solidarité qui a, depuis 1926, permis à l'association Les Ailes Brisées d'apporter aide et réconfort aux familles de navigants civils et militaires frappés dans l'accomplissement d'un service aérien.

Aujourd'hui près de 2 000 blessés, veuves, veufs, orphelins et ascendants bénéficient de cette solidarité aéronautique.

Bulletin d'adhésion disponible sur notre site : [www.ailesbrisees.asso.fr](http://www.ailesbrisees.asso.fr)  
(ou par courrier sur simple demande)





## Bimbeloterie APC, tarifs 2020

### Cravate soie



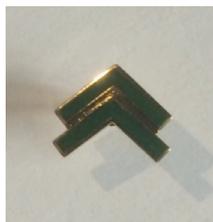
25 €

### Médaille centenaire



60 €

### Pin's



5 €

### Autocollant



3 €

### Foulard soie



40 €

Ces articles peuvent être achetés directement sur le site [www.pilotesdechasse.fr](http://www.pilotesdechasse.fr)

## Champagne « Aviation de Chasse »



Le dernier dîner de la chasse a été l'occasion de vous présenter **la cuvée 2019 du champagne "Aviation de Chasse"**.

Les bouteilles ont pu être admirées pleines, puis vides, grâce à la diligence de nos jeunes camarades. Ce champagne est en vente par la maison Redon à Trépail (51), au prix très avantageux de 15,70€ la bouteille, étiquette "Chasse" comprise.

Afin de vous faire bénéficier des meilleurs prix, nous vous invitons à **contacter Adrien Redon au 06 07 51 24 45** pour passer votre commande. Un bulletin de commande est joint, précisant notamment les différents coûts, à la propriété. Les coûts de transport sont à rajouter : nous vous recommandons donc de grouper les commandes par adresse d'envoi, afin d'en diminuer l'impact sur le coût unitaire.

Pour mémoire, l'envoi de 6 bouteilles coûte 19 €, monter à 21 € pour 12 bouteilles, puis 48 € pour 36 bouteilles (soit environ 17 € la bouteille, port compris : le prix reste très doux pour cette qualité).

## Assemblée Générale Ordinaire

L'Assemblée Générale Ordinaire aura lieu le vendredi 4 décembre 2020 avec des modalités particulières en raison de la situation sanitaire.

La réunion se tiendra en présence des membres du conseil d'administration et en visioconférence avec les adhérents (à jour de cotisation) qui voudront y assister. Les modalités permettront les interventions des adhérents. Elle débutera à 17h00, selon l'ordre du jour suivant :

- Introduction et rapport moral : général (2S) Patrick Charaix
- Rapport financier : colonel (R) Gilles Michel
- Point d'actualité : général (2S) Guillaume Gelée
- Renouvellement du Conseil d'administration

Le rapport moral, le rapport financier et le renouvellement du CA seront soumis à un vote préalable des adhérents, qui recevront un courrier à cet effet. Un mail ultérieur vous indiquera les modalités pratiques de connexion par Internet.

## Pouvoir à nous renvoyer si vous ne participez pas à l'AGO

Je soussigné

Pour voter en mon nom les résolutions de l'Assemblée générale ordinaire du 29 novembre de l'Association des Pilotes de Chasse.

Fait à

donne pouvoir à\*

Le  
Signature

\*Le pouvoir sera attribué au président par défaut

## Le site Internet



[www.pilotesdechasse.fr](http://www.pilotesdechasse.fr)

Le site Internet

Le site Internet de l'APC est dédié au patrimoine de la chasse. C'est un site collaboratif au profit des acteurs du présent : n'hésitez pas un instant à nous faire part de vos commentaires, demandes ou besoins (de préférence par mail à [pilotesdechasse@gmail.com](mailto:pilotesdechasse@gmail.com)). De nombreuses parties sont réservées aux membres de l'APC.

L'actualité concerne directement l'aviation de chasse. Nous publions des événements liés à notre association et à notre corporation, des photos à partager et un agenda donne quelques dates (AG, dîner de la chasse, ...).

Le fonctionnement de l'association, ainsi que les PV des conseils d'administration et assemblées générales sont regroupés dans une rubrique réservée aux adhérents.

Une boutique en ligne vous permet d'acheter les articles que nous proposons, et de faire des dons. Les moyens de paiement sont principalement la 'carte bleue' et le chèque, mais vous pouvez nous consulter pour tout autre type de paiement.

Vous pouvez directement adhérer et renouveler votre cotisation depuis le site.

Un espace membres vous est entièrement dédié. Nous vous proposons des recensions de lectures, un annuaire, une rubrique permettant de raviver le souvenir de certains de nos disparus et les événements particuliers de notre association.

Enfin, la rubrique TRAJECTOIRES est destinée à la préservation de tous les écrits sur la chasse, dont l'accès est rendu aisé par l'emploi de filtres multiples. Les différents écrits sont issus de revues spécialisées, essentiellement Françaises, et sont indexées par l'association avant publication.

Plan du site Licences Mentions légales CGUV [SE CONNECTER](#)

Propulsé par AssoConnect, le logiciel des associations Professionnelles

La touche de connexion est en bas de page.

Connexion

Login

Votre adresse email

Login

Votre adresse email

Vous pouvez utiliser l'un ou l'autre des champs ci-dessus pour vous identifier.

Votre mot de passe Association des pilotes de chasse

MOT DE PASSE PERDU CONNEXION

CRÉER UN COMPTE

Propulsé par AssoConnect, le logiciel des associations

La connexion nécessite un « Login » et un mot de passe.

Problème avec le mot de passe

Remplissez le formulaire suivant pour configurer un nouveau mot de passe.

Email associé à votre compte \*

Login \*

Login \*

CONTINUER

Propulsé par AssoConnect, le logiciel des associations

Si vous avez perdu votre Login, envoyez-nous un mail à [pilotesdechasse@gmail.com](mailto:pilotesdechasse@gmail.com) et nous vous l'enverrons par retour de mail.

Si vous avez perdu votre mot de passe, une procédure simple vous permet d'en éditer un nouveau. Pour cela, il est indispensable d'utiliser l'adresse mail de votre profil et qu'elle soit valide. Il arrive que les adresses en « .gouvfr » ne permettent pas de réussir cette

procédure : indiquez nous alors une adresse « civile » que nous modifierons pour vous sur votre profil.

Le site a été confectionné avec un moteur spécialement réalisé pour les associations. Il est en permanente évolution en fonction de vos demandes et commentaires.

## Il comprend les rubriques suivantes :

- Votre profil (mon compte, en bas de page) :
  - o Une touche « Mettre à jour » vous permet de modifier les informations
  - o Remplissez-le au mieux, avec vos vrais noms et prénoms. Les informations « stables » (nom, prénom, date et lieu de naissance, numéro de brevet, ...) sont très utiles pour mieux vous connaître et pour vous permettre de vous retrouver.
  - o L'adresse est indispensable pour l'envoi du bulletin
  - o Les autres informations sont utiles pour vous contacter.
  - o Vous y trouverez notamment les cotisations payées... et saurez si vous êtes à jour !
- L'actualité de l'association
- Description de l'association. Vous y trouverez en particulier les CR des différents conseils d'administration.
- Boutique, pour acheter votre cravate Chasse, le pin's chevrons, le foulard à chevrons, des autocollants... et faire des dons.
- Adhésion et cotisation annuelle
- Un espace membres
  - o Lu pour vous
  - o Annuaire
  - o In Memoriam
  - o Événements
- Trajectoires regroupe des articles parus dans la presse spécialisée en relation avec l'histoire de l'aviation de chasse. Chaque article est identifié par son auteur, son titre et sa source, et se repère grâce à des mots clés.

Bonne navigation !

## Notes de lecture Bulletin APC Novembre 2020

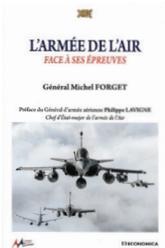
**Titre :** *L'Armée de l'air face à ses épreuves*

**Auteurs :** Général Michel Forget

**Editeur :** ECONOMICA

**Pages :** 255

**Prix :** 29 €



Ce livre, préfacé par le général Philippe Lavigne, chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace, et écrit magistralement par le général Michel Forget, montre que depuis sa naissance, l'armée de l'air a dû faire face à bien des épreuves qu'elle a su surmonter. Certes, elle n'est pas la seule des armées à avoir connu et à connaître des moments difficiles. Elle n'en a pas moins été bousculée plus que les autres du fait de sa naissance tardive, des conditions inadaptées qui lui ont été imposées pour son organisation initiale, ainsi que du caractère spécifique de la technique aéronautique, plus évolutive que toute autre et à laquelle elle a dû sans cesse s'adapter.

Disposant aujourd'hui d'un volume de forces dangereusement réduit, l'armée de l'Air a su maintenir ses capacités de réaction et d'intervention rapide. Elle n'a pas cessé de resserrer ses structures de commandement opérationnel et logistique au fur et à mesure des restrictions d'effectifs qui lui étaient imposées. Cela lui permet de se situer actuellement largement en tête des armées de l'Air en Europe et de figurer aux premiers rangs des armées de l'Air dans le monde.

L'auteur nous délivre dans cet ouvrage un message d'optimisme et de confiance dans l'avenir de cette jeune armée à laquelle il rend un hommage appuyé.

Le général de Corps Aérien (2<sup>ème</sup> section) Michel Forget, Grand-Croix de la Légion d'Honneur, a fait une carrière complète d'officier pilote de chasse. Depuis qu'il avait quitté le service actif en 1983, il se consacrait à des études sur la défense. Il a publié six ouvrages ainsi que de nombreux articles traitant des questions militaires.

Ce livre, paru en juin 2020, sera pour ce grand chef vénéré un testament car le général Michel Forget nous a quittés le 1<sup>er</sup> octobre 2020.

**Titre :** *Le ciel sur ses épaules, le général Serge Soulet, de pilote de chasse à commandant des forces aériennes (1981-2017)*

**Auteur :** Jean-François Soulet

**Editeur :** Latitude Sud

**Pages :** 277

**Prix :** 25 €



Serge Soulet, fils d'instituteur, se découvre très tôt, dans son village de Lorraine, une passion pour le vol. Après de solides études secondaires et une « prépa » au lycée militaire de Saint-Cyr - le fameux « Coldo - il intègre l'Ecole de l'air en 1981.

Devenu pilote de chasse, il s'affirme sur Mirage III et sur Mirage F1C. Successivement muté sur les bases de Luxeuil, Nancy, Reims et Colmar, il est détaché trois ans au sein des forces aériennes du Canada comme pilote de CF-18. Il participe à des opérations extérieures en Bosnie et au Tchad. Il vole sur Mirage 2000 et commande la base de Cambrai.

Considéré comme un « très haut potentiel (Ecole de guerre, CHEM), il exerce d'importantes responsabilités au sein du ministère de la défense, de l'armée de l'Air et devient en 2013 commandant des forces aériennes. Il a alors sous ses ordres 500 unités et 23 000 personnels. La maladie le foudroie en mai 2017. L'auteur du livre est **Jean-François Soulet**, professeur émérite d'histoire contemporaine à l'université Jean-Jaurès de Toulouse et oncle du général Serge Soulet. L'auteur s'applique à mettre en exergue la passion pour le vol de son neveu, et sa réussite dûe aux efforts entrepris tout au long de sa carrière.

**Titre :** *Pierre Clostermann, Journal de sa vie opérationnelle Janvier 1943 - 1945*

**Auteur :** Georges-Eric Coisne

**Editeur :** Amazon

**Pages :** 240

**Dimensions :** 21 x 29,7 cm

**Prix :** 9 €



Ce journal retrace, jour après jour, la vie opérationnelle que Pierre Clostermann a connue au sein des *squadrons* de la Royal Air Force. Chaque vol est consigné, vols de guerre et vols d'entraînement. Chacun des appareils qu'il a utilisés en mission ou à l'entraînement est détaillé.

Depuis les rapports des missions par lesquels Clostermann décrit ses victoires jusqu'au soulagement du retour d'une mission particulièrement dangereuse, chaque journée vous plongera au cœur de la vie du pilote et de ses camarades. Monotonie de l'hiver 1943 et son cortège d'activités annexes ou adrénaline du printemps 1944 ; escorte de Mosquito ; *Sweep* au-dessus de la France ; bombardement en piqué d'un *NoBall*. Derrière la routine journalière des missions surgit l'incertitude des combats et leur tribut sans appel. De la fuite désespérée d'un Pierre Aubertin poursuivi par deux *Focke-Wulf* trop rapides au dernier combat du Squadron leader Fairbanks ; de l'escorte de *B-17* à bout de force qui reviennent d'un raid au-dessus de l'Allemagne jusqu'au survol en route pour les plages de Normandie et l'organisation implacable du Débarquement. Vous vivrez ces moments décisifs aux côtés des pilotes. C'est aussi l'occasion de comprendre la source de certaines des anecdotes qui figurent dans le *Grand Cirque*.

Sur la base des archives britanniques de la RAF et des témoignages des survivants, cet ouvrage répond à quelques-unes des questions que chaque lecteur du *Grand Cirque* a pu se poser.

Un livre à se procurer pour se faire une opinion ...

**Titre :** *Magister dixit.*

*L'Histoire du Fouga et de ses dérivés*

**Auteur :** Jean-Louis Gaynecoetche et Claude Piet

**Editeur :** Lela Presse

**Pages :** 496

**Prix :** 65 € (inclut 1 200 photos, 13 profils couleurs

et 11 plans de Patrice Gaubert)



Le Fouga a été construit à plus de 920 exemplaires (plus une trentaine pour son cousin le *Zéphyr*), cet appareil emblématique a formé des milliers de pilotes militaires du monde entier et sur plusieurs générations. Il a aussi pris part à des opérations de combat dans différents conflits locaux sur presque tous les continents.

La Patrouille de France a volé sur le *Fouga Magister* pendant 24 ans, de 1956 à 1980. Cet avion a été retiré du service en 1996 en France. De nos jours, de nombreux exemplaires volent encore aux mains de collectionneurs, en particulier en France et aux États-Unis.

Ce livre qui paraîtra le 20 décembre est en pré-commande sur :

<https://www.avions-bateaux.com/produit/recherche/4430>

